



Inspectie Leefomgeving en Transport  
*Ministerie van Infrastructuur en Milieu*

Meerjarenplan 2015-2019

# Inspectie Leefomgeving en Transport



# voorwoord

Toezichthouders voelen zich ieder jaar opnieuw verplicht om de samenleving kenbaar te maken hoe hun toezicht zich vernieuwt en welke accenten zij leggen bij de keuzes van hun toezicht.

In 2015 zet de inspectie in op de verdere ontwikkeling van andere toezichtvormen, zoals het systeemtoezicht - als er nog sprake is van vooral objectinspecties - of juist meer inspecties ter plaatse als er vooral sprake is van systeemtoezicht. Zoals het sluiten van handhavingsconvenanten met goednalevende bedrijven en het meer gaan toepassen van handhavingcommunicatie. En zoals het meer gebruik gaan maken van informatie die in boekhoudingen en administraties te vinden is, zodat eventuele fraude eerder aan het licht komt. Dit jaar worden onze inspecteurs daar specifiek op (bij)geschoold.

Wij gaan dit jaar van start met een meerjarig programma om alle certificerende instellingen die onder ons toezicht vallen, stelselmatig en integraal te inspecteren. Wij gaan er vanuit dat de naleving bij ondertoezichtstaande bedrijven en organisaties verbetert, wanneer het particuliere toezicht door de certificerende instellingen adequaat is.

Bij het toezicht op (het transport van) gevaarlijke stoffen ligt het accent nog vooral op objectinspecties en bedrijfsbezoeken. Dit jaar starten we met een aanpak waarbij de bedrijven meer integraal- op alle aspecten waarop de inspectie toezicht houdt - en meer gericht - met verschillende toezichtvormen tegelijkertijd- worden geïnspecteerd. Enerzijds worden de bedrijven dan minder belast omdat de inspectie alle aspecten in een keer inspecteert en anderzijds krijgt de inspectie een meer integraal beeld van het naleefgedrag van het bedrijf.

Intern zet de inspectie de volgende stap in het uniformeren van haar processen. Deze zijn nu beschreven, waarmee het mogelijk wordt door middel van de zogeheten wasstraten de bestaande procesinrichting te toetsen aan de wenselijke, zodat de domeinen weten op welke aspecten zij hun procesinrichting moeten aanpassen. Daarmee wordt uiteindelijk de efficiency vergroot.

Zoals vele andere organisaties in Nederland kent de inspectie een 'scheve' personeelsopbouw, waarbij er meer oudere dan jongere medewerkers zijn. Daar is een voordeel aan verbonden, omdat wij op veel ervaring kunnen steunen. Maar het ziekteverzuim is relatief hoog door langdurig ziekten. Dat veroorzaakt persoonlijk leed en het legt meer druk op de collega's.

Door een tijdelijke vacaturestop in verband met het realiseren van onze taakinstellingen voelen onze mensen die druk nog extra. Wij zijn er dan ook trots op dat, ondanks deze context, onze medewerkers hun hart voor de publieke zaak niet verliezen en zich onverminderd inzetten om de naleving te verbeteren.

Namens het Directieteam,  
De Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport,

Jenny Thunnissen



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:

- afval, industrie & bedrijven;
- wonen, water & producten;
- rail- en wegvervoer;
- scheepvaart;
- luchtvaart.

De regelgeving richt zich op bedrijven, organisaties en overheidsinstanties die in de hele keten van deze sectoren werkzaam zijn. Zij stelt eisen 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 gebouwen wat betreft het energieverbruik. De regelgeving stelt daarnaast veiligheidseisen aan de infrastructuur op het spoor en in de lucht, aan de staat van rij-, voer-, vaar- en vliegtuigen, aan chauffeurs en bemanningsleden en aan opslag, distributie en transport van gevaarlijke stoffen. Op een aantal terreinen houdt de inspectie bestuurlijk toezicht op de provincies. Sinds 1 januari 2014 behoort ook het volkshuisvestelijk toezicht op woningcorporaties tot het werkkerrein.

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 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, veiligheid en kwaliteit en dat de ondertoezichtstaanden staan voor hun bijdrage.

De Inspectie Leefomgeving en Transport bewaakt en stimuleert de naleving van wet- en regelgeving op de haar toegewezen domeinen.

- de missie -

## de opdracht

Bij de totstandkoming van wet- en regelgeving streeft de wetgever naar een door haar gewenst niveau van veiligheid en kwaliteit. Daarbij hanteert zij de rechtsbeginselen van rechtvaardigheid, rechtszekerheid en rechtsgelijkheid, met 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 snel handelt en dat zij duidelijkheid verschaft over haar standpunten en over 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 *rechtmatigheidsvereiste* 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 vooraf uitvoerings- en handhaafbaarheidstoetsen uit. De belangrijkste toetsingscriteria die zij daarbij hanteert zijn begrijpelijkheid van de wet- en regelgeving, de uitvoerbaarheid, fraudebestendigheid, controleerbaarheid, de beschikbaarheid van bevoegdheden om te interveniëren, 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.

Het rechtsgevoel in de samenleving vereist een adequate *rechtsbescherming*. De wetgever draagt zorg voor adequate bezwaar- en beroepsmogelijkheden. De inspectie waarborgt de rechten en plichten van ondertoezichtstaanden 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 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.

In een democratische rechtsstaat is de burgerlijke vrijheid een groot goed en is terughoudendheid van de overheid 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 of overtredingen, dan zal zij de grenzen van de toelaatbaarheid zonder aanzien des persoon markeren.

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, duurzaamheid en kwaliteit legt de ondertoezichtstaanden verplichtingen op, waarbij de wetgever veronderstelt dat zij bereid zijn om die verplichtingen na te leven. De wetgever rekent op de eigen verantwoordelijkheid van de ondertoezichtstaanden. De inspectie heeft de opdracht de naleving van die verplichtingen te onderhouden en te stimuleren. 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 stimuleert 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. Zij deelt de kennis van haar domeinen met de beleidsvormers.

- het doel -

### vergunningverlening

Wie tot een markt toetreedt moet soms 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 specifieke eisen aan marktordeningsprincipes: zonder vergunning mag een bedrijf niet handelen.

Op het terrein van de scheepvaart heeft de minister 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 luchtvaart en wegvervoer. Vanaf 2010 verricht Kiwa NV (Kiwa) een aantal taken onder mandaat. In de scheepvaart is een aantal vergunningtaken aan de klassenbureaus gemandateerd. De inspectie houdt wel toezicht op de gemandateerden. 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 handhavingsactiviteiten plaats.

In het domein bodem kan de inspectie de aanvragen toetsen 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 behoort de afdeling van meldingen over bijvoorbeeld vuurwerk, transporten van gevaarlijke stoffen, bodem, drinkwater en legionella tot de diensten die de inspectie verleent.



Ook stelt de inspectie voor specifieke doelgroepen de (verzamelde) resultaten van inspecties beschikbaar, bijvoorbeeld tijdens voorlichtingsbijeenkomsten. Doel daarvan is het bewustzijn van de stand van de naleving binnen zo'n doelgroep te vergroten.

#### *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.

In de keuze van haar interventies hanteert de inspectie de interventieladder. De treden zijn interventies met toenemende impact op de ondertoezichtstaande. De inspecteur kiest de interventie waarvan hij het meeste effect verwacht, binnen de wettelijke bevoegdheden en algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Bij correcte naleving krijgt de ondertoezichtstaande minder toezicht en kunnen handavingsconvenanten worden gesloten. Daarmee wordt tevens invulling gegeven aan de politieke wens om meer invulling te geven aan horizontaal toezicht. Bij goede naleving door bedrijven met adequate managementsystemen, kan de inspectie daarnaast volstaan met:

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

#### *opsporing*

Opsporing is gericht op het systematisch onderzoeken van strafbare feiten onder aansturing van het Openbaar Ministerie (OM). De opsporing heeft als doel bewijs te leveren over strafbare feiten, dat nodig is voor het stoppen van die strafbare activiteiten, eventuele vervolging door het OM en ontneming/ terugvordering van het economisch gewin door die activiteiten. Opsporing wordt bij de inspectie uitgevoerd door algemene opsporingsambtenaren, werkzaam bij de Inlichtingen- en Opsporingsdienst en door buitengewone opsporingsambtenaren (BOA's), werkzaam in de domeinen.

## onderzoek

De inspectie kent twee vormen van onderzoek, het bij wet opgedragen onderzoek en onderzoek op verzoek. Het bij wet opgedragen onderzoek bestaat uit het ongevalsonderzoek en in specifieke wetten genoemd onderzoek. Ongevalsonderzoek is voor het grootste gedeelte opgedragen aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid; de inspectie heeft in bepaalde gevallen een wettelijke taak, zoals op het spoor en bij het transport van gevaarlijke stoffen.

In een aantal wetten en (Europese) richtlijnen en verordeningen heeft de inspectie een verantwoordelijkheid gekregen voor het opstellen van rapportages waaraan een onderzoek ten grondslag ligt. Het gaat hier bijvoorbeeld om de handavingsrapportage Schiphol en de havenontvangstvoorzieningen.

Onderzoek kan ook plaatsvinden op verzoek van de bewindspersonen of op verzoek van een beleidsdirectie. Bij deze vorm van onderzoek treedt de inspectie niet op als toezichthouder, maar voert zij het onderzoek uit omdat zij over de expertise en de kennis van het domein beschikt.

## samenwerking

Binnen de verschillende domeinen zijn meer toezichthouders en handavingsorganisaties 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 inspectie werkt, vaak in meerdere domeinen, samen met de Inspectie-SZW, de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), de Inspectie Veiligheid en Justitie (I-VenJ), de Douane, de Belastingdienst, de Koninklijke Marechaussee (KMar) en het Korps Militaire Controleurs Gevaarlijke Stoffen (KMCGS),

de politie, het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM), de (lucht)havenmeesters, Rijkswaterstaat (RWS), de regionale uitvoeringsdiensten (RUD's), de waterschappen, de Rijksdienst voor Wegverkeer (RDW) en de Autoriteit Consument & Markt (ACM).

Naast inhoudelijke samenwerking, geven de (rijks)inspecties ook steeds meer vorm aan vernieuwing door uniformering van hun werkprocessen. We willen de ondertoezichtstaanden immers benaderen 'als ware we één rijksinspectie'.

## kennisdeling

In haar dagelijkse praktijk komt de inspectie situaties tegen waarbij de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de wet- en regelgeving verbeterd kan worden. Deze signalen komen van de inspecteurs, maar worden ook gevormd door jurisprudentie. Een aantal keren per jaar informeert de inspectie haar bewindslieden en beleidsdirecties door middel van toezichtsignalen over deze situaties. Ook opmerkelijke cases en ongevallen worden op die manier doorgegeven.

Bij de beleidsdirectie kan specifieke kennis of expertise van de inspectie nodig zijn. Op verzoek wordt deze kennis en expertise geleverd aan de beleidsdirecties. Deze reflectieve functie staat los van de uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets die de inspectie uitvoert op nieuwe wet- en regelgeving.

## 2. relevante ontwikkelingen

## Regionale Uitvoeringsdiensten

De vorming van de Regionale Uitvoeringsdiensten biedt voor de inspectie en de regionale handhavingsorganisaties veel kansen om intensiever samen te werken en informatie uit te wisselen. De ontwikkeling van Inspectiewiew Milieu (onderlinge gegevensuitwisseling) en van het ondernemingsdossier (het eigen digitale toezichtdossier van de ondertoezichtstaande) zal behulpzaam zijn om gericht en risicogestuurd gezamenlijk het toezicht op met name het milieugebied vorm te geven. De inspectie neemt daarom deel aan het gezamenlijk overleg van de directeuren van de BRZO-RUD's. Het doel van dit zogeheten BRZO+overleg is om gezamenlijk handhavingsstrategieën te ontwikkelen, alsmede jaarplannen en jaarverslagen. Ook op het vlak van opleidingen, kennisdeling en informatieuitwisseling wordt gezamenlijkheid nagestreefd.

## Inspectieraad

In het meerjarenprogramma van de Inspectieraad verplichten de rijksinspecties zich om voor 2016 de bestaande wet- en regelgeving op hun terrein door te lichten op uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. De inspectie heeft dit voor de transportregelgeving gerealiseerd in 2010 en voor de overige regelgeving in 2012. Jaarlijks brengt de inspectie een zogeheten signaaltoets uit om de uitvoerbaarheid- en handhaafbaarheidsontwikkelingen over het afgelopen jaar in beeld te brengen.

Het meerjarenprogramma van de Inspectieraad voorziet erin dat een inspectie jaarlijks 'een staat van' uitbrengt. De inspectie doet dit met de Staat van de Veiligheid.

Op het gebied van opleidingen biedt de Inspectieraad een aantal trainingen aan voor inspecteurs. De komende jaren zal de inspectie grote aantallen inspecteurs moeten werven in verband met de pensionering van de huidige inspecteurs. Zij zal bij de opleiding ook gebruikmaken van de Inspectieraad-trainingen.

Een belangrijk doel van de samenwerkende rijksinspecties is het nog verder terugbrengen van de toezichtlasten. Voor ondertoezichtstaanden willen de inspecties werken als ware zij één rijksinspectie. De inspectie heeft veel verbindingen met de NVWA, de I-SZW en de Douane. Op het vlak van convenanten wordt nu gewerkt aan een rijksconvenant. Verder wisselen wij informatie uit over gezamenlijke ondertoezichtstaanden en werken we samen door middel van gemeenschappelijke deeljaarplannen en de aanpak door middel van ketenregie. In het meerjarenplan geeft de inspectie per domein aan met wie zij samenwerkt.

In de Inspectieraad beheert de IG van de ILT de portefeuille ict/bedrijfsvoering. Op ict-terrein zijn verschillende functionaliteiten ontwikkeld van het informatieuitwisselingssysteem Inspectiewiew. De functionaliteiten Bedrijven en Milieu (ook ten behoeve van de RUD's) zijn operationeel. Naar verwachting is Inspectiewiew Binnenvaart in het eerste kwartaal 2015 operationeel. Inspectiewiew biedt voor de andere domeinen nog kansen om gestructureerd informatie uit te wisselen, zowel rechtstreeks voor de dagelijkse individuele inspecties en controles als voor de analysefunctie. Dat laatste is mogelijk geworden omdat er ook een functionaliteit Bulk is ontwikkeld.

Het samen gebruiken van applicaties is een volgende stap. Daartoe is het wel nodig om eerst de inspectieprocessen te uniformeren. Daarnaast moet een aantal ict-applicaties worden ontvlochten van departementale applicaties. Deze ontwikkeling neemt nog een aantal jaren in beslag.

## internationalisering en globalisering

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 het terrein van het wegvervoer streeft het Europese samenwerkingsverband van inspectiediensten Euro Control Route (ECR) naar een sterkere juridische verankering en positionering. In dit kader heeft de ECR de ambitie uitgesproken om het aantal aangesloten lidstaten uit te breiden teneinde elke EU-lidstaat te omvatten.

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 handelstromen in afval en risicovolle producten met internationaal opererende bedrijven uit opkomende economieën, in het bijzonder China. Dit vraagt om nieuwe, slimme toezichtinterventies waarvoor internationale handavingsamenwerking 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 te handhaven, is de tendens in internationale wetgeving nog steeds sterk volumegestuurd en objectgericht. Dat zorgt voor een zekere spanning tussen nationale toezichtmethoden en internationale verplichtingen, zowel bij de ondertoezichtstaanden als bij de inspectie. Dit aspect brengt Nederland in bij de Europese Commissie.

## 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 adequate managementsystemen in ondernemingen en organisaties, neemt de eigen waarneming van de inspectie een 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.

## 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, de luchtvaart en bij risicovolle bedrijven. De inzet van 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 touringcarvervoer.

## ontwikkeling openbaar bestuur: horizontaler en kleiner

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.

## robuustere handhaving

De secretaris-generaal van Infrastructuur en Milieu heeft de opdracht van het kabinet om de bevoegdheden van de rijksinspecties te harmoniseren. Er bestaan nu grote verschillen tussen de inspecties en soms zelfs binnen de inspecties waar het gaat om de interventiemogelijkheden. Niet op alle domeinen is de Algemene Wet Bestuursrecht integraal van toepassing en de mogelijkheid om bestuurlijke boetes op te leggen is niet voor alle rijksinspecties beschikbaar.

In de opdracht is begrepen dat ook wordt gekeken naar een uniformering van de mate van onafhankelijkheid die de inspecties bezitten om zelfstandig en zonder inmenging van derden de gewenste toezichtsvorm te kiezen en te interveniëren. De secretaris-generaal voert de opdracht samen met de Inspectieraad uit. Het doel van de opdracht is om inspecties doeltreffender uit te rusten, zodat zij meer robuust kunnen handhaven.

De secretaris-generaal van Infrastructuur en Milieu neemt deel aan een internationaal beraad van SG's, waarin wordt beoogd de Europese regelgeving om te vormen van een volumegericht naar een meer risicogestuurd karakter. Ook deze ontwikkeling moet worden gezien in het licht van de gedachte dat slankere inspecties gemakkelijker mogelijk worden wanneer zij niet verplichte aantallen inspecties en controles moeten verrichten; met risicogestuurd toezicht kunnen zij dan wel robuust handhaven.

### 3. de koers voor de komende jaren

De belangrijkste uitdagingen liggen voor de inspectie op het nog verder vergroten van de vakbekwaamheid van de inspecteurs en in de verdere implementatie van de uniforme processen. Inspecteurs moeten kennis dragen van het domein waarin zij werken - de 'ambachtelijke kennis' -, van de wet- en regelgeving en van de uitgangspunten van de rechtsstaat. Het vak van de inspecteur moeten zij beheersen: zij moeten de feiten en omstandigheden beoordelen, de juiste interventie toepassen, en beschikken over juridische kennis en die van administraties. De komende jaren ligt het accent op het (bij)scholen van inspecteurs om op hun terrein de (financiële) administraties meer in hun inspecties te betrekken.

Om de rechtsgelijkheid te waarborgen kent de inspectie vakgroepen, waarin de inspecteurs casussen bespreken en waar onder leiding van een senior-inspecteur standpunten worden ingenomen of beleidsregels worden voorbereid. Veel aandacht geeft de inspectie aan de onafhankelijke positie van de inspecteur en het rolvast optreden daarin: er moet professionele afstand zijn ten opzichte van de beleidsvormers en van de ondertoezichtstaanden.

De inspectie heeft haar primaire processen uniform beschreven. De komende jaren worden de bestaande werkprocessen getoetst aan de uniforme door middel van een wasstraat. Tegelijkertijd worden bestaande applicaties afgebouwd om tot een integrale ict-oplossing te komen voor de gehele inspectie. Voor zover nodig wordt een aantal bedrijfsvoeringsprocessen ook geüniformeerd.

## dienstverlening

Dienstverlening moet in de eerste plaats een attitude zijn die in het hele handelen van de inspectie doorklinkt. Dienstverlening moet daarnaast de ondertoezichtstaanden stimuleren hun verplichtingen na te komen. Dat houdt op bij de adviesrol van de inspectie: die is toezichthouder, geen adviseur. Advieserschap van de inspectie strookt niet met de eigen verantwoordelijkheid van ondertoezichtstaanden, noch met de rol die de advieswereld en de certificerende instellingen in de sectoren spelen. 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* ten behoeve van de implementatie en naleving van wet- en regelgeving. Daarbij hoort ook dat zij in het geval van interpretatieverschillen tijdig standpunten inneemt en beleidsregels publiceert.

Een belangrijke informatiebron voor de ondertoezichtstaanden is de website [www.ilent.nl](http://www.ilent.nl). Daar is actuele informatie te vinden over de wet- en regelgeving waar de inspectie toezicht op houdt, over hoe de regels nageleefd kunnen worden en hoe de inspectie daarop handhaaft. De informatie wordt zo veel mogelijk doelgroepgericht aangeboden, zodat die goed aansluit bij de vraagstukken van de gebruikers van de website.

De website biedt ook mogelijkheden voor ondertoezichtstaanden om online meldingen te doen of vragen aan de inspectie te stellen. Op die manier geeft de inspectie invulling aan de ontwikkeling van digitale dienstverlening.

De komende jaren moet de website ingrijpend worden aangepast aan het zoekgedrag van de bezoekers.

Via haar *Meld- en Informatiecentrum (MIC)* behandelt de inspectie vragen en meldingen van zowel burgers en bedrijven als collega-handhavers. Het MIC beantwoordt telefonische en via e-mail en brief gestelde vragen van burgers en bedrijven. Het MIC ontvangt en registreert de meldingen die bij de inspectie binnenkomen, beoordeelt de urgentie en bepaalt de routing van afhandeling. De aan de domeinen doorgezonden meldingen resulteren in (eventueel directe) toezichtacties, incidentafhandeling of een



nadere analyse. De mogelijkheden om digitaal te melden worden steeds verder uitgebreid. De meldingsstromen worden volgens een geüniformeerd proces behandeld waarbij het MIC ook meldingen buiten kantooruren (24 uur per dag, 7 dagen per week) verwerkt. Gelijktijdig wordt de ict-ondersteuning ontwikkeld en geïmplementeerd.

De inspectie onderhoudt daarnaast op functionele wijze contact met de specifieke groepen van onder-toezichtstaanden, sectoren en de branches. Dat kan bijvoorbeeld met gerichte communicatie in de vakmedia of op online platforms. Ook worden er sectorbijeenkomsten georganiseerd als daar aanleiding toe is. Bijvoorbeeld om specifieke zaken uit de toezichtpraktijk onder de aandacht te brengen. Of wanneer er veranderingen zijn in de wet- en regelgeving die gevolgen hebben voor de manier waarop de handhaving plaatsvindt. Deze bijeenkomsten bieden een goede gelegenheid voor ondertoezichtstaanden om met de inspectie in contact te treden, vragen te stellen en onduidelijkheden uit de weg te ruimen.

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.

## 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 het meerjarenplan een overzicht van inspecties met handhavingpartners voor de in-, uit- en doorvoer van afvalstoffen (EVOA) en milieugevaarlijke producten (REACH/biociden) en de handhaving van de binnenvaartwet.

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). Daartoe ontwikkelt zij regelhulp voor legionella en EVOA.

## 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. Een van de toezichthoudende partijen kan als ketenregisseur zorgen voor de benodigde informatieuitwisseling, voor stroomlijning en voor afstemming. De 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. De inspectie is voor biociden, REACH, de Wet explosieven voor civiel gebruik, asbest en bodem ketenregisseur.

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 domein vuurwerk.

### *Coördinatie adviesnetwerken bij crises in de leefomgeving*

De inspectie is systeemverantwoordelijk voor het opzetten, het in stand houden en faciliteren van het nationale kennisnetwerk op het gebied van milieu en drinkwater. In dit landelijke expertisenetwerk (Crisis Expert Team, CET) zijn de kennis en deskundigheid van een groot aantal onafhankelijke instanties gebundeld. Bij een crisis of incident op milieu- of drinkwatergebied wordt door het expertisenetwerk

een samenhangend en onafhankelijk advies gegeven over te nemen maatregelen en te verwachten gevolgen voor mens en milieu.

De inspectie onderhoudt en faciliteert het kennisnetwerk zodat in tijden van een incident een gebundeld en tijdig advies tot stand komt.

De overige crisistaken van het ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn ondergebracht bij het Departementale Crisis Centrum (DCC) van IenM.

## vernieuwingen in toezicht

### *nalevingsniveaus*

Om te kunnen bepalen welke toezichtvorm adequaat is, moet de inspectie voldoende inzicht hebben in de nalevingsniveaus van de sector en het nalevingsgedrag van de ondertoezichtstaande. Ondertoezichtstaanden hebben geen permanente brengplicht van informatie. De inspectie analyseert daartoe haar eigen informatie en die van externe bronnen, maar vooral bij de grotere sectoren bestaat nog onvoldoende overzicht. De ontwikkeling van Inspectieview en bigdatatechnieken kan daarbij behulpzaam zijn.

### *convenanten*

De inspectie sluit convenanten met (grote) bedrijven die de wet- en regelgeving goed 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 vergunningen door de inspectie(s) en het aantal reality-checks.

Horizontaal toezicht is tot nu toe vooral een Nederlandse ontwikkeling en de inspectie(s) kunnen 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.

### *handhavingscommunicatie*

Deze vorm van toezicht houdt in dat bij een aantal bedrijven intensief wordt geïnspecteerd, waarna de rest van de doelgroep schriftelijk wordt gevraagd om de geconstateerde bevindingen in het eigen bedrijf te toetsen en daarover verslag uit te brengen. Bij niet- of ongeloofwaardig reageren volgt alsnog een inspectie. Op deze wijze worden grote groepen ondertoezichtstaanden efficiënt en effectief geïnspecteerd.

### *systeemtoezicht*

Bij bedrijven die beschikken over een systeem om de naleving te borgen past de inspectie ook systeemtoezicht toe.

### *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 systeem van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) bieden daartoe kansen.

## 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, bodem en woningcorporaties.

## rol in beleidscyclus

De inspectie is een onafhankelijke toezichthouder en haar primaire taak is de bevordering van de naleving van wet- en regelgeving vanuit een wettelijke bevoegdheid. Dit is het belangrijkste uitgangspunt voor de rolopvatting van de inspectie. Dat betekent dat de inspectie geen beleid maakt, geen adviseur is voor de sector en geen problemen oplost in de samenleving.

Buiten deze kerntaak kan de inspectie op verzoek van de minister of staatssecretaris rapporten opstellen. Deze rapporten worden altijd openbaar gemaakt omdat deze voor de hele sector of de samenleving van belang zijn. Rapporten met politieke relevantie worden door de minister aan de Tweede Kamer aangeboden. De inspectie voorziet in 2015 de volgende rapportages te publiceren:

domein	onderwerp	datum
water, bodem en bouwen	de kwaliteit van het drinkwater in Nederland in 2014	4e kwartaal 2015
	rapport Waddenzee	1e kwartaal 2015
	rapport duurzame energie	1e kwartaal 2015
rail- en wegvervoer	NSA jaarverslag 2014	3e kwartaal 2015
	informatievoorziening op het spoor	1e kwartaal 2015
	halfjaarlijkse rapportages illegaal taxivervoer	2e en 4e kwartaal 2015
	3e voortgangsrapportage illegaal taxivervoer	1e kwartaal 2015
luchtvaart	handhavingsrapportage Maastricht	1e en 4e kwartaal 2015
	handhavingsrapportage Rotterdam	1e en 4e kwartaal 2015
	handhavingsrapportage Schiphol	1e en 3e kwartaal 2015
	handhavingsrapportage Eelde handhavingsbrief Lelystad	2e kwartaal 2015 1e, 3e en 4e kwartaal 2015
	rapport Gezondheidsklachten bij luchtvaartmedewerkers in relatie tot de luchtkwaliteit van de cockpit en cabine	1e kwartaal 2015
risicovolle bedrijven	nazorg Bevi-sanering Industrie 2015	2e kwartaal 2015
	stand van zaken voortgang borging en naleving PGS-15 - Update 2015	2e kwartaal 2015
	rapport bijna-incidenten buisleidingen 2015	2e kwartaal 2015
risicovolle stoffen en producten	toezicht recyclenorm elektrische en elektronische apparatuur RTA	1e kwartaal 2015
	toezicht recyclenorm glas	4e kwartaal 2015
	toezicht kunststof verpakkingen	4e kwartaal 2015
	monitoring prestatiegaranties statiegeld	2e kwartaal 2015

Naast de primaire taak van de inspectie gericht op de samenleving levert de inspectie ook input voor beleidsvorming. Kennis die binnen de inspectie aanwezig is wordt gebruikt bij de ontwikkeling van nieuw beleid ten behoeve van de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van wet- en regelgeving. Signalen die de inspectie in de samenleving opvangt en knelpunten in de wet- en regelgeving waar de inspectie tegenaan loopt worden kenbaar gemaakt bij de beleidsdirecties.

# 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.

Door de invlechting van de KFD in de ANVS heeft de inspectie per 1 januari 2015 de drie leefomgevingsdomeinen gereorganiseerd en tot twee teruggebracht. De nieuwe indeling is nog niet zichtbaar in de ordening van de hoofdstukken 4 tot en met 12.

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

Ook voor de resultaatgerichte sturing van de afhandeling van vragen en meldingen hanteert de inspectie normen. De inspectie hanteert de volgende indicatoren en waarden:

- medewerkers nemen de telefoon op voordat deze 3x is overgegaan (binnen 20 sec).
- terugbelverzoeken worden binnen 2 werkdagen gehonoreerd.
- de reactietermijn bij e-mails is maximaal 5 werkdagen.
- burgerbrieven worden uiterlijk binnen 6 weken afgehandeld. Lukt dit bij complexe zaken toch niet dan krijgt de afzender altijd binnen die termijn een verdaagbericht met daarin de nieuwe termijn.

Deze normen zijn gebaseerd op aanbevelingen van de Nationale Ombudsman. De inspectie wil tenminste 95% van zowel de vragen als de meldingen binnen de vastgestelde behandelingsnormen afhandelen.

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

Ter vergelijking zijn in alle tabellen over de inzet van de inspectie in de komende jaren ook de realisatie van die inzet in 2014 opgenomen. Daar waar geen zinvolle vergelijking mogelijk is of er op het moment van opstellen van dit plan nog geen cijfers voorhanden waren, zijn geen realisatiecijfers opgenomen. De definitieve realisatiecijfers 2014 publiceert de inspectie in haar Jaarverslag ILT 2014.



# 4. risicovolle bedrijven



## risicovolle bedrijven in vogelvlucht

ministerie van Defensie <sup>1</sup>	1
buisleidingexploitanten	45
sloopbedrijven die werken voor het ministerie van Defensie	>30
bedrijven die werken met genetisch gemodificeerde organismen	225
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.

## 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 (Wabo), de Wet milieubeheer (Wm) en de vergunningen die daaraan verbonden zijn. Daarnaast houdt zij toezicht op de externe veiligheid rondom buisleidingen en het veilig werken met genetisch gemodificeerde organismen (ggo's).

Defensie, bestaande uit vele inrichtingen/objecten, wordt door de inspectie beschouwd als één onder-toezichtstaande en ook als zodanig aangesproken. De sloopbedrijven die door Defensie worden ingehuurd, en waarop de inspectie toezicht houdt, worden gezien als afzonderlijke groep van ondertoezichtstaanden. Defensie, de buisleidingexploitanten en de vergunninghouders ggo's zijn redelijk statisch, de omvang is niet al te groot en in principe bekend. Dat geldt niet voor de sloopbedrijven.

De toezichttaak die de inspectie op grond van de de Wabo en Wm heeft op het ministerie van Defensie, op 'bijzondere' inrichtingen, waaronder enkele laboratoria, heeft betrekking op rechtstreeks werkende (vergunning-)eisen per inrichting.

Bij buisleidingexploitanten houdt de inspectie toezicht op het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het toezicht wordt systeemgericht uitgevoerd op basis van de informatie uit veiligheidsbeheersystemen van de exploitanten en de daarin geïdentificeerde kritische controlepunten.

Toezicht op de naleving van het Besluit genetisch gemodificeerde organismen richt zich op ingeperkt gebruik in bijvoorbeeld laboratoria, introductie in het milieu (veldproeven en klinische toepassingen) en marktoelating van genetisch gemodificeerde organismen.

<sup>1</sup> Defensie (bestaande uit vele inrichtingen/objecten) wordt beschouwd als één ondertoezichtstaande



## 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
sloopbedrijven	eisen voor onder andere de verwijdering van asbest en ander sloopafval	<70
buisleidingen	risicomanagementsysteem in werking	<70
genetisch gemodificeerde organismen	vergunningplichtige werkzaamheden interne controle door een veiligheidsfunctionaris; alleen EU-toegelaten producten op de markt brengen	>90

De in de tabel genoemde nalevingspercentages zijn voornamelijk gebaseerd op het tot nu toe uitgevoerde toezicht op relevante inspectie-items (kernbepalingen). De percentages geven geen algeheel beeld over de naleving door de genoemde doelgroepen.

## vergunningverlening

De inspectie verleent geen vergunningen, maar gaat deze taak voor Defensie vanaf 1 januari 2016 overnemen van DCMR. De minister van Infrastructuur en Milieu verleent vergunningen op het terrein van toelating van en omgaan met genetisch gemodificeerde organismen.

## handhaving

### *dienstverlening*

dienstverlening veiligheid mens en omgeving	2014	2015	2016	2017	2018	2019
afhandeling vragen	228	100	100	100	100	100
afhandeling meldingen	153	175	175	175	175	175

Om de handhaafbaarheid en de uitvoerbaarheid van vergunningen te verbeteren, adviseert de inspectie bij de Wabo-vergunningen de vergunningverlenende directie van het ministerie. De verwachting is dat deze taak de komende jaren afneemt.

toezicht

toezicht veiligheid, mens en omgeving	2014	2015	2016	2017	2018	2019
convenanten*	2	6	13	20	24	28
objectinspecties:						
defensie: bouw en milieu	441	280	240	200	180	120
bijzondere inrichtingen	1	4	4	4	4	4
buisleidingen	8	5	10	10	10	10
genetisch gemodificeerde organismen	36	50	15	15	15	15
ggo-monsterneming (markttoelating)	31	30	25	20	20	20
administratiecontroles:						
advisering vergunningverlening Wabo <sup>2</sup> , Defensie en bijzondere inrichtingen	12	10	4	3	3	3
buisleidingen	40	65	50	50	50	40
defensie	58	50	50	50	50	50
audits:						
defensie	15	20	20	20	25	25
buisleidingen	43	25	30	40	40	40
genetisch gemodificeerde organismen	76	70	60	60	60	60
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS	volgt	160				

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

Het afsluiten van convenanten met goede nalevers wordt de komende jaren geïntensiveerd. Dit geldt vooral voor buisleidingexploitanten en ggo-vergunninghouders en -markttoelating (bijvoorbeeld importeurs van zaaizaden).

De naleving door Defensie en de betrokken sloopbedrijven van de Wabo, zowel op milieugebied als op het gebied van bouwen, slopen en brandveiligheid schiet tekort. De ILT gaat het toezicht op een andere leest schoeien. Deze aanpak is mede gebaseerd op een door Defensie eind 2014 opgesteld plan van aanpak. Onder het motto 'de generaal centraal' worden per cluster van defensie-inrichtingen waarvoor een drijver of generaal verantwoordelijk is, in een korte periode steekproefsgewijs integrale controles uitgevoerd. Als rijksdienst wordt van Defensie verwacht dat zij de komende jaren de volledige verantwoordelijkheid neemt in het naleven van genoemde wet- en regelgeving. Als doelstelling geldt dat Defensie binnen vijf jaar zelf in staat is haar interne toezicht zodanig te organiseren dat de naleving afdoende geborgd is

Buisleidingexploitanten die gas en olie transporteren vertonen over het algemeen een grote nalevingsbereidheid en hebben er alle baat bij om de veiligheidsrisico's die gepaard gaan met dit transport tot een minimum te beperken. Toch leven zij op belangrijke onderdelen het Bevb onvoldoende na. Om de naleving te verbeteren en het 'lerend vermogen' van de exploitanten te vergroten wordt ingezet op een verbreding van het systeemtoezicht. Het toezicht is niet meer alleen gericht op enkele speerpunten, maar legt ook een relatie met de werking van het volledige veiligheidsbeheerssysteem en de borging van de naleving, ondersteund met *reality-checks*. De branche-organisaties VELIN en VNCI worden nadrukkelijker betrokken om de naleving van het Bevb bij hun leden te bevorderen.

<sup>2</sup> naar verwachting vallen de meeste van deze inrichtingen vanaf 2015 onder algemene regels en vervalt daarmee de vergunningplicht.

Sinds 1 juli 2014 is het Bevb ook van kracht voor exploitanten die andere stoffen dan gas en olie door buisleidingen transporteren. De inspectie ziet erop toe dat ook deze exploitanten de verplichtingen van het Bevb naleven. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn de aanwezigheid van een veiligheidsbeheersysteem en de sanering van externe veiligheidsknelpunten rondom de buisleidingen. Deze sanering moet uiterlijk medio 2017 zijn voltooid.

Voor vergunninghouders van genetisch gemodificeerde organismen geldt een wettelijke plicht tot het uitvoeren van interne controles door de biologischeveiligheidsfunctionaris. De inspectie wil samen met het platform van biologischeveiligheidsfunctionarissen die controles verder versterken. Het sluiten van convenanten behoort dan tot de mogelijkheden.

Bij het toezicht op de markttoelating gaat het vooral om handhaving van voorwaarden die gelden voor het toelaten van producten en voor het weren van niet-toegelaten producten. Het streven is om de verantwoordelijkheid hiervoor nog explicieter bij de ondertoezichtstaanden neer te leggen door het afsluiten van convenanten met importeurs van zaaizaden.

Voor het toezicht op ingeperkt gebruik en klinische toepassingen handhaaft de inspectie het bereikte nalevingsniveau en verbetert zij dat waar mogelijk. Het Besluit genetisch gemodificeerde organismen milieubeheer 2013 en de daarbij behorende Regeling is vanaf 1 maart 2015 van kracht. Voor een deel van de ondertoezichtstaanden die werken met ggo's op het laagste risiconiveau is in het nieuwe besluit de vergunningplicht vervangen door een kennisgeving en verslaglegging achteraf. De vergunninghouder moet nu voor alle wijzigingen en uitbreidingen zelf een risicorapportage gaan bijhouden. De inspectie ziet steekproefsgewijs toe op de juistheid hiervan. De inspectie besteedt door het uitvoeren van extra objectinspecties aandacht aan het bevorderen van de naleving bij die vergunninghouders waarvoor het nieuwe besluit de grootste consequenties heeft.

## incidentonderzoek

incidentonderzoek veiligheid mens en omgeving	2014	2015	2016	2017	2018	2019
aantal onderzoeken Defensie en bijzondere inrichtingen	6	4	4	4	4	3
aantal onderzoeken buisleidingen	5	3	2	2	2	2
aantal onderzoeken ggo		2	2	2	2	2

Bij Defensie, buisleidingexploitanten en ggo-vergunninghouders kan het voorkomen dat naar aanleiding van een ongewoon voorval of incident onderzoek noodzakelijk is. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering hiervan ligt primair bij de ondertoezichtstaande. De inspectie is, afhankelijk van de ernst van het incident, betrokken bij de afwikkeling van deze incidenten.

## samenwerking

Bij het toezicht op Defensie voor het onderwerp gevaarlijke stoffen werkt de inspectie bij het toezicht op de opslag van munitie nauw samen met het Korps Militaire Controleurs Gevaarlijke Stoffen (KMCGS) van het ministerie van Defensie. Deze samenwerking wordt de komende jaren geïntensiveerd.

De inspectie werkt bij het toezicht op buisleidingexploitanten die niet alleen onder het Bevb vallen maar ook onder de Gaswet en Mijnbouwwet samen met het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM). Voor het toezicht op beide laatstgenoemde wetten is het SodM bevoegd.

In samenwerking met de Nederlandse Algemene Keuringsdienst en de Douane worden in het kader van de markttoelating jaarlijks monsters van zaaizaad genomen om te controleren op de import van ggo's. Daarbij gaat het om ggo's die binnen de EU niet zijn toegelaten en om etiketteringsverplichtingen voor wel toegelaten ggo's.

Voor het ggo-toezichtveld vindt internationaal kennisuitwisseling en afstemming met (Europese) handhavingpartners plaats op het gebied van bioveiligheid.

## nationale en Europese verplichtingen

De eindverantwoordelijkheid voor de uitvoering en naleving van de Europese en nationale milieunormen ligt bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Waar de inspectie niet de primaire toezichthouder is onderzoekt zij de uitvoering en naleving van deze normen, vanuit de stelselverantwoordelijkheid van de minister. De inspectie ziet toe op toepassing, uitvoering en naleving van Europese en nationale normen en wettelijke regels op het gebied van luchtmissies, energie, klimaat, externe veiligheid en ongewone voorvallen. Ook andere thema's kunnen onderwerp van onderzoek zijn.

### de veiligheidsnormen

regelgeving	verplichting	huidige % naleving
Wm/wabo	best beschikbare techniek (BBT) voor emissies, energie en externe veiligheid	70-90
Wm/Wabo/Brzo	adequate uitvoering vergunningverlening	60-90
Wm	(door)melden van ongewone voorvallen	slecht
Wrgt	correcte uitvoering in medebewind opgedragen taken	onbekend
Wet VROMBES/ Hinderverordening	naleving vergunning	30-70

De inspectie beoordeelt in hoeverre provincies en gemeenten de (inter)nationale milieuregels adequaat implementeren in Wabo-vergunningen. Belangrijk onderdeel daarvan is het vastleggen van de best beschikbare technieken (BBT).

De provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor tijdige en volledige doormelding van ongewone voorvallen aan de inspectie.

Provincies voeren diverse taken in medebewind uit. De inspectie voert ter invulling van de stelselverantwoordelijkheid van de minister het interbestuurlijk toezicht op de provincie uit. Het accent bij deze taak ligt op de BRZO-bedrijven en de chemische industrie.

Op Bonaire en Sint Eustatius houdt de inspectie toezicht op vier grote risicovolleinrichtingen.

### vergunningverlening

De inspectie verleent geen vergunningen in dit werkveld.

## handhaving

### *dienstverlening*

<b>dienstverlening nationale en Europese verplichtingen</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
afhandeling vragen, meldingen/klachten	50	55	55	55	55	55

Op verzoek of na zelf geconstateerde noodzaak daartoe, geeft de inspectie toelichting aan provincies, gemeenten en BRZO-RUD's over de taakuitvoering en de bijbehorende relevante regelgeving.

### *toezicht*

<b>toezicht nationale en Europese verplichtingen</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
wettelijke toetsing Wabo-vergunningverlening (advisering)	176	200	200	200	200	200
toetsing integrale vergunningssituatie		30	30	30	30	30
administratiecontroles op de provincie		12	12	12	12	12
audits inrichtingen Caribisch Nederland	6	7	7	5	5	4
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS	280	15				

De inspectie toetst of de door provincies en gemeenten verleende Wabo-vergunningen voldoen aan Europese en nationale milieu-eisen. Het gaat om ongeveer 200 vergunningen. Vanaf 2014 heeft de inspectie deze taak versterkt. De versterking bestaat uit een intensievere beoordeling van het aspect externe veiligheid en een verbreding van de beoordeling naar onder andere doelmatige afvalverwerking. Daarnaast publiceert de inspectie de uitgebrachte zienswijzen vanuit de noodzakelijke transparantie naar de omgeving en met het oog op de kwaliteitsverbetering van de vergunningverlening. Verder zal de inspectie de totale vergunningssituatie van 30 bedrijven analyseren om tot een betere kwaliteit van vergunningen te komen.

De inspectie versterkt het bestuurlijk toezicht op de provincies als bevoegd gezag. De inspectie bepaalt of de provincie haar medebewindtaken uitvoert conform de wet. Hierbij ligt de nadruk op de uitoefening van de vergunningverlening, het toezicht en de handhaving ten aanzien van BRZO-bedrijven en chemische industrie.

## incidentenonderzoek

<b>onderzoek nationale en Europese verplichtingen</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
landelijke trendanalyse			1	1	1	1
onderzoeken ongewone voorvallen	4	4	4	4	4	4

De verantwoordelijkheid voor onderzoeken naar ongewone voorvallen ligt primair bij het Wabo-bevoegd gezag. Provincies en gemeenten moeten ook de ongewone voorvallen die door een risicovol bedrijf gemeld worden, doorsturen naar de inspectie. Deze doormeldingen blijven momenteel achter. De inspectie zal het bevoegd gezag aanspreken op het juist en tijdig doormelden door gericht aanschrijven en door middel van (bestuurlijk) overleg. De inspectie gaat trendanalyses uitvoeren op de meldingen ongewone voorvallen. De resultaten van de analyses kunnen leiden tot themaonderzoeken, aanscherping van de beoordeling van de Wabo-vergunning en/of aangereikte lessen aan het bevoegd gezag ter bevordering van de naleving. In uitzonderlijke gevallen pleegt de inspectie aanvullend een feitenonderzoek om de nalevingsperformance in beeld te brengen.

### samenwerking

De inspecties op de BES-eilanden worden uitgevoerd met een gezamenlijk inspectieteam dat bestaat uit inspecteurs van ILT, RWS, I-SZW en de Veiligheidsregio.

## 5. risicovolle stoffen en producten



## risicovolle stoffen en producten in vogelvlucht

<b>afval</b>	
opdrachtgevers export elektronica-afval naar niet-OESO landen	1.000
opdrachtgevers export kunststofafval niet-OESO landen	30
opdrachtgevers overig afvalexport naar niet-OESO-landen	n.n.b.
inzamelaars van scheepsafvalstoffen en afgewerkte olie	60
producenten/importeurs van elektrische en elektronische apparatuur	>3.000
distributeurs elektrische en elektronische apparatuur	150
producenten/importeurs die producten in kunststof verpakkingen op de markt brengen	3.600
inzamelaars/verwerkers kwikstromen	15
inzamelaars/verwerkers van (H)CFK's	15
inzamelaars/verwerkers asbesthoudende afvalstromen	n.n.b.
inzamelaars/verwerkers van huishoudelijk afval	n.n.b.
inzamelaars/verwerkers van afval bestemd voor de co-vergisting	30
inzamelaars/verwerkers van houtafval	n.n.b.
<b>asbest</b>	
eigenaren/opdrachtgevers sloop/asbestverwijdering objecten	
• spoor	25
• scheepswerven	100
• industriële installaties	n.n.b.
aantal wegen met asbesthoudend afval	2.500
<b>biociden</b>	
exameninstituten	2
vakbekwame plaagdierbestrijders	600
producenten	<100
handelaren en importeurs	1.000-10.000
gebruikers (professioneel)	>10.000
<b>luchtverontreinigende stoffen</b>	
leveranciers van brandstoffen voor transportdoeleinden	4.300
producenten en importeurs	14
exploitanten mobiele en stationaire installaties	>18.000
onderhoudsbedrijven en installateurs	>1.700
keuringsinstanties	6
exameninstituten	4
<b>REACH/CLP</b>	
producenten en importeurs	7.400
distributeurs	8.000
formuleerders en verwerkende industrie	11.000
<b>explosiegevaarlijke stoffen</b>	
professionele vuurwerkimporteurs	20
toepassers evenementenvuurwerk	10
professionele gebruikers explosieven	250+



## afval

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. De eerder genoemde kengetallen betreffen de aantallen ondertoezichtstaanden voor stromen die zowel in 2014 als in 2015 onder de loep zijn/worden genomen. In 2015 worden ook andere stromen gezien. De omvang van de bijbehorende groep ondertoezichtstaanden is bij het opstellen van dit meerjarenplan nog niet duidelijk.

Zowel rijk, provincies, gemeenten als waterschappen hebben toezichttaken op het gebied van afval. Waar nodig vindt afstemming en samenwerking plaats met andere toezichthouders.

De inspectie voert onder andere wettelijke taken uit in het kader van het Besluit en de Regeling Inzamelen Afvalstoffen (BIA resp. RIA), de Productbesluiten (PB) en de Europese Verordening Overbrenging van Afvalstoffen (EVOA).

BIA en RIA zijn van toepassing op bedrijven die zich in Nederland bezighouden met het verzamelen, vervoeren, verhandelen van of bemiddelen bij bedrijfsafvalstoffen of gevaarlijke afvalstoffen.

### 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
productbesluiten	verschillende verplichtingen voor producenten en importeurs	70-80
Ecodesign-richtlijn	productgroepen (vaak elektrische apparaten) voldoen aan ontwerpcriteria, gericht op energiegebruik en waterverbruik.	70-80
BIA/RIA (inzameling afvalstoffen)	vervoerders, inzamelaars, handelaren, verwerkers moeten aantoonbaar vakbekwaam, betrouwbaar en kredietwaardig zijn (registratieplicht VIHB-lijst) om bepaalde specifieke afvalstoffen te mogen verzamelen (vergunningplicht)	70-80

### vergunningverlening

vergunningen afval	2014	2015	2016	2017	2018	2019
EVOA	3.006	3.200	3.200	3.200	3.200	3.200
BIA (nieuw)	3	4	2	1	1	1
BIA (herzien)		75				
%< behandelnorm	99	95	95	95	95	95

De inspectie is de Nederlandse bevoegde autoriteit voor vergunningverlening van in-, uit en doorvoer van internationale afvaltransporten (EVOA). Er wordt getoetst aan de sectorplannen van het Nederlandse beleidskader: het Landelijk Afvalbeheer Plan (LAP).

De inspectie verleent ook de vergunningen aan inzamelaars van afgewerkte olie, klein gevaarlijk afval en scheepsafvalstoffen in Nederland (BIA). Volgend op de LAP-wijzigingen van eind 2014/begin 2015 zullen alle ca. 75 vigerende BIA-vergunningen ambtshalve worden aangepast en dan voor onbepaalde tijd geldig zijn. Aangezien er weinig nieuwe toetreders op de inzamelaarsmarkt zijn neemt het aantal nieuwe BIA-vergunningaanvragen af.

## handhaving

### dienstverlening

dienstverlening afval	2014	2015	2016	2017	2018	2019
afhandeling vragen	2.148	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500
afhandeling transportmeldingen EVOA	658.932	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000
afhandeling overige meldingen		570	570	570	570	570

De inspectie ontvangt vragen en meldingen van de Douane en politie naar aanleiding van containercontroles. Een deel van de meldingen krijgt een vervolg in de vorm van een objectinspectie.

De inspectie geeft voorlichting aan ondertoezichtstaanden, onder andere over de handhaving en vergunningverlening op de BIA-regeling.

### toezicht

toezicht afval	2014	2015	2016	2017	2018	2019
convenanten*	0	3	4	5	6	7
objectinspecties:						
containercontroles afvalexport haven (na melding)	304	230	300	300	300	300
transportcontroles (meestal samen met de politie)	583	600	700	700	700	700
retourzending illegale afvaltransporten	66	45	45	45	45	45
overige objectinspecties afval	823	160	60	70	80	90
verwijdering/inzameling scheepsafvalstoffen	1.465	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
administratiecontroles	285	250	220	240	260	280
audits	1	3	4	5	6	7
aantal geïnspecteerde bedrijven/ ondertoezichtstaanden	545	1.300				

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

In totaal onderscheidt de afvalregelgeving 84 stromen. In de afgelopen jaren lag de focus voornamelijk op de stromen elektrische apparaten, verpakkingen en oliestromen. Die stromen worden ook in 2015 gezien. Bij elektronica ligt in 2015 de nadruk op de naleving van de nieuwe regeling voor afgedankte elektronica. De oliehoudende stromen blijven gezien de politieke actualiteit onderwerp van toezicht. De inspectie richt zich in 2015 ook op houtafval, kwikhoudend afval, asbesthoudend afval, materiaal voor co-vergisting, (H)CFK's en huishoudelijk afval.

De 'overige objectinspecties' betreffen inspecties gericht op het monitoren van de naleving van prestatiegaranties voor verpakkingen (statiegeldinzameling). Daarnaast vallen onder 'overig' ook inspecties gericht op specifieke afvalstromen (o.a. olie).

De inspectie behandelt ook de terugzending van illegale afvaltransporten die in Nederland terechtkomen (ca. 45 per jaar).

Ter vermindering van onder andere de hoeveelheid plastic afval in zee werd in september 2014 de zogenoemde 'Green deal scheepsafvalketen' gesloten. De inspectie en de havenmeesters van Rotterdam en Amsterdam onderzoeken hoe ze het toezicht kunnen richten op schepen die de grootste risico's vormen.

Vanaf 2014 heeft de inspectie het toezicht op de afgifte en inzameling van scheepsafvalstoffen geïntensiveerd. Het toezicht op de verwerking van deze afvalstoffen behoort tot de verantwoordelijkheden van de lokale bevoegde instanties. Met de ketenpartners is een nieuw inspectieregime ontwikkeld.

## samenwerking

Het toezicht op de EVOA vindt plaats in samenwerking met de Douane en politie. Met de Douane is een aanpak 'huisarts-specialist' afgesproken. De politie legt het accent op de strafrechtelijke interventies.

Met buitenlandse autoriteiten is, zowel vanuit vergunningverlening als inzake het toezicht veelvuldig contact; bijvoorbeeld over de werkwijze in bepaalde situaties (level playingfield) en over concrete zaken waarbij interpretatie wat afval is of niet een rol speelt.

De inspectie werkt samen met Rijkswaterstaat op afvalgebied. De aldaar aanwezige kennis van nationale afvaltransporten (LMA), monitoring van afvalstromen (B&M), invoerplafonds en stortplaats- en avirestcapaciteit vormen belangrijke gegevens, die input leveren voor handhaving.

gezamenlijk inspectieprogramma EVOA met handhavingspartners 2014	objectinspecties
Douane/Belastingdienst	3.500
politie	600
totaal	4.700

## risicovolle stoffen

Het toezicht op de naleving van regelgeving voor stoffen en producten is verdeeld over rijk, provincie, waterschappen en gemeenten en richt zich op de gehele keten: productie, transport, opslag, gebruik, handel en verwijdering.

Tot nu toe heeft het toezicht zich sterk gericht op traditionele vormen waarbij een bedrijf of object werd bezocht. De komende jaren zal waar dat mogelijk is sterker worden ingezet op handhavingscommunicatie. Steeds meer handel vindt plaats via internet en niet meer via de traditionele kanalen waarbij sprake is van fysieke voorraden. Het aantal inspecties gericht op internet wordt daarom geïntensiveerd.

Er bestaat geen informatie-brengplicht voor de ondertoezichtstaanden. Om zo efficiënt mogelijk inspecteurs in te kunnen zetten zullen vraaggestuurde inspecties ontwikkeld worden. Daarmee worden bedrijven uitgenodigd informatie ten behoeve van de handhaving te verstrekken. Verzakers kunnen rekenen op extra aandacht.

## de veiligheidsnormen

regelgeving	huidig % naleving
asbest	<70
biociden*	<70
REACH	<70-90
luchtverontreinigende stoffen <sup>3</sup>	<70

\* inschatting op basis van extrapolatie van bekende informatie

## vergunningverlening

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

## handhaving

### dienstverlening

dienstverlening risicovolle stoffen	2014	2015	2016	2017	2018	2019
afhandeling vragen	1.635	1.900	1.900	1.900	1.900	1.900
afhandeling meldingen	1.162	2.900	2.900	2.900	2.900	2.900

Meldingen worden geïnventariseerd, geanalyseerd en behandeld; hiermee worden zaken aangepakt en wordt tevens de informatie over de keten verbeterd. Veel van deze meldingen krijgen een vervolg in de vorm van een objectinspectie of administratiecontrole.

### toezicht

toezicht risicovolle stoffen	2014	2015	2016	2017	2018	2019
convenanten*	0	3	6	9	12	15
objectinspecties:						
asbest	170	340	300	180	180	180
biociden**	481	750	700	700	700	700
luchtverontreinigende stoffen	809	500	510	510	520	520
administratiecontroles:						
asbest	189	80	80	175	175	175
REACH CLP	262	350	365	390	425	460
luchtverontreinigende stoffen	70	60	60	60	60	60
audits (Luvo en biociden)	9	6	5	5	5	5
handhavingscommunicatie		5	5	5	5	5
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS:	1.109					
asbest		420				
REACH CLP		350				
biociden		750				
luchtverontreinigende stoffen		560				

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

\*\* waaronder 150 objectinspecties op basis van internetinspecties waarbij een interventie aan de orde is

3 Luchtverontreinigende stoffen bestaan uit de onderdelen ozonlaagafbrekende stoffen/broeikasgassen, brandstoffen en vluchtige organische stoffen

De inspectie richt zich de komende jaren in het toezicht op *asbest* op de verwijdering van asbest uit objecten zoals treinen, schepen en industriële (proces)installaties. Gestreefd wordt naar convenanten met deze groepen ondertoezichtstaanden.

Verder richt de inspectie zich op het signaleren en tegengaan van de import van en de handel in asbesthoudende producten. Daarnaast zal opgetreden worden tegen verboden handelingen met asbest ontdekt via internet. De inspectie richt zich voorts op het beëindigen van overtredingen van het besluit asbestwegen.

Het toezicht op *biociden* richt zich primair op industriële toepassingen en het vakbekwame dierplaagmanagement. In EU-verband zal aandacht worden gevraagd voor de nieuwe regels ten aanzien van de (met biociden) behandelde producten, 'treated articles'.

Er wordt extra aandacht besteed aan toelatinghouders, plaagdiermanagement-bedrijven, desinfectie en de handel in biociden op het internet (aanbieden van producten en diensten). Daarnaast leent het biocidentoezicht zich goed voor toezicht door middel van handhavingscommunicatie.

Bedrijven die biociden op de markt brengen moeten zowel aan de biocidenregelgeving als aan de REACH-regelgeving voldoen. Bij de controle van deze bedrijven wordt waar relevant beide regelgeving-complexen tegelijk gecontroleerd (via bijvoorbeeld de Veiligheidsinformatiebladen die verstrekt moeten worden bij gevaarlijke stoffen en etikettering).

De handhaving van REACH-CLP (Classification, Labelling and Packaging) is opgedragen aan de NVWA, I-SZW en de inspectie, terwijl het SodM de inspecties uitvoert bij de mijnondernemingen. De Douane ondersteunt door het aanleveren van informatie en het uitvoeren van controles bij import en export van bepaalde gevaarlijke stoffen.

Het toezicht op de REACH- en CLP-regelgeving van de inspectie richt zich vooral op de volgende drie hoofdonderwerpen:

- de plicht voor producenten en importeurs om hun chemicaliën te registeren, zodat de risico's bekend zijn;
- de plicht voor alle bedrijven die chemicaliën leveren, om de juiste informatie over de aard en samenstelling van de chemicaliën aan hun afnemers te verstrekken, zodat de afnemers passende beschermingsmaatregelen kunnen nemen;
- het verbod op het toepassen van bepaalde verboden of beperkte chemicaliën.

Vooraf bij het bovengenoemde tweede hoofdonderwerp (informatie verstrekken aan afnemers over de chemicaliën) zal nauwe samenwerking plaatsvinden tussen de toezichthouders op de REACH- en CLP-regelgeving en de toezichthouders op de transportregelgeving van gevaarlijke stoffen.

Wat betreft luchtverontreinigende stoffen (bestaande uit de onderdelen ozonlaagafbrekende stoffen/broeikasgassen, brandstoffen en vluchtige organische stoffen) gaat bijzondere aandacht uit naar het bijverbod van HCFK-'s per 1 januari 2015 en de handhaving op basis van de nieuwe Europese F-gassenverordening die ook vanaf deze datum geldend is. Tevens wordt ingezet op de illegale handel in koudemiddelen en de verkoop van verboden producten (internettoezicht). Tot slot vraagt de Europese commissie een intensievere handhaving op het terrein van zwavelhoudende brandstoffen voor zeeschepen.

Evenals het biocidentoezicht leent het toezicht op luchtverontreinigende stoffen zich goed voor toezicht door middel van handhavingscommunicatie.

## samenwerking

inspectieprogramma REACH en CLP*	
administratiecontroles	
NVWA	200-300
I-SZW	300-400
SodM	20
Douane	300-400

\* inspecties in de keten van chemicaliën waarbij de bevindingen worden doorgegeven aan handhavingspartners

De inspectie werkt bij de handhaving van REACH en CLP en biocidenregelgeving samen met de I-SZW, de NVWA, het SodM, de Douane, de waterschappen en de Regionale Uitvoerings Diensten. De inspectie, de I-SZW en de NVWA hebben in een samenwerkingsovereenkomst afgesproken jaarlijks een gezamenlijk handhavingprogramma REACH en CLP op te stellen. 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 mengsels voor professioneel gebruik
NVWA	producenten, importeurs en handelaren van mengsels en van voorwerpen voor consumenten
I-SZW	industriële en professionele gebruikers

Op het gebied van REACH en CLP werkt de inspectie internationaal (Europees) samen, onder meer doordat zij deelneemt aan het Europees Forum. Vanaf 2014 wordt in dat kader ook het toezicht in Europa op de Verordening betreffende de in- en uitvoer van gevaarlijke chemische stoffen afgestemd.

De Douane levert informatie over importen aan de inspectie en controleert op de import van verboden stoffen in producten (zoals cadmium) en op de import en export van stoffen die in het kader van internationale verdragen zijn verboden of streng beperkt.

De samenwerking met andere instanties ten aanzien van het toezicht op de biociden is in 2014 geëvalueerd. Vernieuwend daarbij is dat er meer wordt samengewerkt vanuit relevante thema's vanuit de samenleving.

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

ILT	industrie, vakbekwame dierplaagbestrijding
NVWA	agrarische sector en consumentenartikelen
I-SZW	metaalsector
Inspectie Gezondheidszorg (via NVWA)	gezondheidszorg
waterschappen	watgerelateerd gebruik van biociden
SoDM	mijnbouwgerelateerd gebruik

Op internationaal gebied onderhoudt de inspectie via het CLEEN-netwerk contact met toezichthouders op de naleving van de regelgeving rond biociden en ozonlaagaantastende stoffen en gefluoreerde broeikasgassen in andere EU-landen.

Met de Douane wordt samengewerkt op het terrein van ozonlaagaantastende stoffen en per januari 2015 ook op het terrein van gefluoreerde broeikasgassen. Samen met de Douane wordt in 2015, naast de controles aan de hand van profielen, ook gekeken naar illegale importen en exporten van koudemiddelen.

De Douane levert tevens informatie aan over im- en exporten van ozonlaagafbrekende stoffen en voert gezamenlijk inspecties uit met de inspectie als daartoe aanleiding is. Daarnaast ontvangt de inspectie signalen van de Douane van brandstoffen die niet voldoen aan de fiscale wetgeving en tevens niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen.

Op het gebied van asbest wordt samengewerkt in regionale interventieteams. In deze teams zijn gemeenten, RUD's, I-SZW, politie en OM vertegenwoordigd. Daarnaast wordt op ad hoc basis op dossierniveau samengewerkt met individuele gemeenten, provincies en de I-SZW.

Voorts worden afspraken met de Douane gemaakt om controles uit te voeren op de import van producten waarin mogelijk asbest in verwerkt kan zijn. Deze "asbestgevoelige" producten worden beschreven en na melding van de Douane gecontroleerd.

## explosiegevaarlijke stoffen

### explosiegevaarlijke stoffen in vogelvlucht

civiel gebruik (gebruik/doorvoer)	15.000 ton/83.000 ton
vuurwerk (totaal/illegaal consumenten-/professioneel-)	11mln kg/1-2mln kg/0,5mln kg

### de veiligheidsnormen

regelgeving	verplichting	naleving % (2013)
vuurwerk	consumenten- en professioneel vuurwerk voldoet aan de eisen op het gebied van productveiligheid, etikettering en verpakking en ketenmeldingen; toepassing bij evenementen is vergunning- of meldingsplichtig.	70-80
wet explosieven voor civiel gebruik (Wecg)	explosieven voor civiel gebruik voldoen aan eisen op het gebied van productveiligheid, etikettering en verpakking; het is verboden om zonder erkenning explosieven te vervaardigen, te gebruiken, op te slaan, over te brengen en te verhandelen. Het is verboden om zonder vergunning explosieven over te brengen; er moet een doorlopend register worden bijgehouden	<70

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

### vergunningverlening

In het werkveld explosiegevaarlijke stoffen verleent de inspectie geen vergunningen.

## handhaving

### dienstverlening

dienstverlening explosie gevaarlijke stoffen	2014	2015	2016	2017	2018	2019
afhandeling vragen	1.893	1.900	1.900	1.900	1.900	1.900
afhandeling meldingen	7.380	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000

De binnenkomende meldingen over vuurwerk en de Wegc worden geïnventariseerd, geanalyseerd en zo nodig opgevolgd door een inspectie.

### toezicht

toezicht explosiegevaarlijke stoffen	2014	2015	2016	2017	2018	2019
convenanten*	0	2	2	2	2	2
objectinspecties:						
vuurwerk	262	425	400	350	350	300
civiele explosieven	128	150	75	50	50	50
administratiecontroles:						
vuurwerk	11	75	75	55	55	55
audits <sup>4</sup>		2	2	2	2	2
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS:	240					
vuurwerk		30				
civiele explosieven		150				

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

In de vuurwerkketen is de inspectie verantwoordelijk voor het toezicht op de productveiligheid van consumenten- en professioneel vuurwerk. Ondanks de toezichtinzet blijft de naleving van de productveiligheidseisen onvoldoende. Daarom zet de inspectie op de volgende wijze in op het vergroten van de effectiviteit van haar inzet in de vuurwerkketen.

In 2014 is een informatieuitwisselingsconvenant gesloten over vuurwerk met PostNL. In 2015 volgt uitbreiding naar andere postpakkettenbedrijven.

In 2014 is ook gestart met administratiecontroles bij de vuurwerkimporteurs. Deze worden in 2015 voortgezet. Het aantal administratiecontroles blijft daarbij gelijk, maar de diepgang en focus verschuift. De administratiecontroles krijgen meer diepgang, waarbij in de financiële administratie wordt gecontroleerd of afgekeurde partijen vuurwerk ook daadwerkelijk uit de markt gehaald en vernietigd zijn. In 2015 is de intentie om in samenwerking met de omgevingsdiensten vergelijkbare administratiecontroles uit te voeren bij professionele toepassers, die professioneel vuurwerk afsteken op evenementen. Door de verdieping van het administratief toezicht kunnen de productiereeksen voor objectcontroles de komende jaren geleidelijk afnemen. Indien in de praktijk blijkt dat het nieuwe CE-keurmerk daadwerkelijk een borgende werking krijgt op productveiligheid van geïmporteerd vuurwerk kan deze afname wellicht worden versneld.

4 afhankelijk van de ontwikkelingen rondom de accreditatie van de notifying body in Nederland



De aanpak van zwaar illegaal vuurwerk heeft hoge prioriteit. Trekkerschap voor de aanpak hiervan ligt bij het Functioneel Parket. De ILT/IOD en de ILT/Vliegende Brigade Vuurwerk (VbV) dragen actief bij aan het plan van aanpak illegaal vuurwerk dat onder regie van de Milieukamer wordt opgesteld en uitgevoerd. In het kader van de aanpak van illegaal vuurwerk voert de inspectie eveneens toezichtacties uit op de (internet) handel van illegaal vuurwerk via postpakketten. Tevens wordt intensiever in EU verband samengewerkt met de landen van waaruit deze illegale handel afkomstig is.

Om grip te krijgen op de vuurwerkketen is een landelijke informatiepositie van belang. De inspectie zet in om in 2015 een nieuw gebruiksvriendelijk informatiesysteem in gebruik te nemen, dat de functionaliteit van het verouderde FLITS-systeem overneemt. Daarnaast worden met de toezichtpartners afspraken gemaakt over het uniform vastleggen van toezichtresultaten, zodat deze met InspectieView kunnen worden geanalyseerd tot landelijke naleefbeelden per importeur/toepasser.

De in de tabel hierboven vermelde afname van het aantal objectinspecties voor civiele explosieven na 2015 is gebaseerd op de verwachting dat verschillende doelgroepen de regels beter gaan naleven en dat met de relevante brancheverenigingen convenanten kunnen worden afgesloten.

In het Uitvoeringsprogramma Toezicht Gevaarlijke Stoffen worden de door het vuurwerkteam en de transportdomeinen uitgevoerde toezichtactiviteiten in de ketens van explosieve stoffen (vuurwerk en Wegc), uitgewerkt tot één samenhangende inspectiebrede toezichtaanpak explosiegevaarlijke stoffen, die eenduidig met de partners kan worden afgestemd.

## samenwerking

Op het gebied van vuurwerk werkt de inspectie intensief samen met de politie en de Douane om het toezicht te versterken en de invoer van illegaal vuurwerk tegen te gaan. Daarnaast werkt de inspectie samen met gemeentes, de provincie, de Belastingdienst, de KMar en internationale partners in de EU en China. De samenwerking met China is primair gericht op beperking van de invoer van foutief geïmporteerd vuurwerk en afwijkend consumentenvuurwerk.

In toenemende mate wordt samengewerkt met andere EU-lidstaten inzake de opslag van vuurwerk van Nederlandse importeurs in buitenlandse (veelal Duitse) opslagen en vuurwerkstromen die naar Nederland lopen via havens zoals Hamburg, Gdansk, Antwerpen en Le Havre.

In het kader van de ketenregie vuurwerk neemt de inspectie het initiatief om de informatiepositie te versterken.

Bij het toezicht op explosieven voor civiel gebruik werkt de inspectie samen met de I-SZW, de Douane, de politie, gemeentes en het Staatstoezicht op de Mijnen.

Vanwege het internationale karakter van de keten, heeft de inspectie vanuit haar rol als ketenregisseur contact met internationale handhavingpartners en werkt zij aan het tot stand brengen van een samenwerkingsverband op het gebied van handhaving met partners in de EU.

## de Inlichtingen- en Opsporingsdienst (IOD)

De onderzoeken van de IOD zijn gericht op personen en bedrijven die de regelgeving op het gebied van milieu en wonen stelselmatig en op een ernstige manier overtreden. De IOD richt zich daarbij op georganiseerde criminaliteit met een ondermijnend karakter en vaak met internationale (financiële) constructies en handelsstromen.

De IOD investeert in het acquireren en het onderhouden van netwerken om inlichtingen te verkrijgen en te veredelen ten behoeve van het verrichten van onderzoeken.

#### *inzet strafrecht*

Het strafrecht wordt ingezet ter correctie van die gevallen waarin sprake is van onmiskenbare schendingen van de rechtsorde, waardoor grote schade aan de belangen van burger en staat kan ontstaan. Door het strafrecht als integraal onderdeel van de handhaving in te zetten kunnen mogelijk brede maatschappelijke effecten worden bereikt. Er kan aanleiding zijn om strafrechtelijk onderzoek in te zetten naast bestuurlijke interventies van de inspectie of als uitvloeisel van een door een opsporingsbevoegde toezichthouder (boa) opgemaakt proces-verbaal.

De aansturing van strafrechtelijke onderzoeken gebeurt door het Functioneel Parket van het OM.

#### *prioriteiten en focus*

Prioriteiten bij strafrechtelijk onderzoek van de IOD zijn afval, bodem, gevaarlijke stoffen en woningcorporaties. De focus wordt gelegd op intermediairs, facilitators en certificerende instellingen. Op het gebied van de woningcorporaties ligt de focus op integriteitsschendingen.

In toenemende mate is de zichtbaarheid op het gebied van fraude met subsidies groter geworden.

Binnen het werkveld van het ministerie van IenM worden signalen rond subsidies verwerkt. Daarbij wordt ook gekeken worden of conform het beleid van het OM de inzet van alternatieve sanctiemiddelen effectiever zouden kunnen zijn in een bepaalde casus.

Bij de beoordeling van de mogelijke opsporingsonderzoeken is het ontnemen van wederrechtelijk verkregen voordeel een hard criterium.

Vanuit de intelligence-positie van de IOD wordt de aandacht mede gericht op 'free riders' (ondertoezichtstaanden die zich bewust onttrekken aan het toezicht en bedrijven die gebruik maken van nieuwe modus operandi, die voor het toezicht verborgen worden gehouden).

#### *samenwerking in de opsporing*

Er wordt samengewerkt met de andere onderdelen van de inspectie, maar ook met partners als politie, bijzondere opsporingsdiensten, Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), Inspectie-SZW, de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMA), het Functioneel Parket, het Nederlands Forensisch Instituut (NFI), de Douane en de Belastingdienst.

Daarnaast worden regelmatig medewerkers van de IOD met bijzondere expertise aan de partners uitgeleend om te ondersteunen bij opsporingsonderzoeken.

De ILT-IOD, het functioneel Parket, de FIOD, de NVWA/IOD en I-SZW/Directie Opsporing werken samen in het Platform Bijzondere Opsporingsdiensten. Dit Platform heeft als doelstelling om de strategische, tactische en operationele samenwerking te bevorderen. Deze samenwerking richt zich onder meer op de kwaliteit van de opsporing, het uitwisselen van informatie, het gezamenlijk uitvoeren van opsporingsonderzoeken en de gemeenschappelijke ontwikkeling van beleid en opleidingen. In dit Platform zijn inmiddels ook aangesloten de Rijksrecherche, Nationale Politie en de KMar. Samenwerking richt zich op vele aspecten zoals: infodesken, uitvoering Wet politie gegevens en privacy, veelplegers, subsidiefraude, innovatie in de opsporing en procedures en versnelling hiervan.

Binnen de Milieukamer vindt samenwerking plaats over de op te pakken opsporingsonderzoeken, de inzet van politie en ILT-IOD en NVWA-IOD bij deze onderzoeken en de eventuele samenwerking binnen deze onderzoeken. Onder de vlag van de Strategische Milieukamer wordt ook op het gebied van informatie-inwinning en -uitwisseling samengewerkt. Daarvoor is een groot aantal NIA-thema's (Nationale Intelligence Agenda) benoemd waarbij de IOD trekker is voor de thema's EVOA en Bodem.

Fraudeonderzoeken niet zijnde milieu-onderzoeken worden afgestemd met het FP in een specifiek selectie-overleg waarbij ook andere (bijzondere) opsporingsdiensten kunnen worden betrokken.

producten 2015

<b>afval/EVOA 2015</b>	<b>realisatie 2014</b>	<b>aantal 2015</b>
signalen	29	30
preweegdocumenten	7	6
TCl-pv's	9	15
analyses	0	0
pv's (eindopsporingsonderzoeken)	1	3
criminele inlichtingen rapporten		30

<b>bodem 2015</b>	<b>realisatie 2014</b>	<b>aantal 2015</b>
signalen	25	26
preweegdocumenten	4	6
TCl-pv's	10	15
analyses	0	0
pv's (eindopsporingsonderzoeken)	2	2
criminele inlichtingen rapporten		30

<b>gevaarlijke stoffen 2015</b>	<b>realisatie 2014</b>	<b>aantal 2015</b>
signalen	12	30
preweegdocumenten	2	5
TCl-pv's	3	15
analyses	0	1
pv's (eindopsporingsonderzoeken)	0	2
criminele inlichtingen rapporten		30

<b>woningcorporaties 2015</b>	<b>realisatie 2014</b>	<b>aantal 2015</b>
signalen	7	14
preweegdocumenten	4	3
TCl-pv's	1	10
analyses	0	0
pv's (eindopsporingsonderzoeken)	2	2
criminele inlichtingen rapporten		20

<b>vrije ruimte 2015</b>	<b>realisatie 2014</b>	<b>aantal 2015</b>
signalen	10	10
preweegdocumenten	2	1
TCI-pv's	2	10
analyses	1	1
pv's (eindopsporingsonderzoeken)	2	1
criminele inlichtingen rapporten		20

<b>afpakken 2015 (€ x 1000)</b>	<b>realisatie 2014</b>	<b>bedrag 2015</b>
wederrechtelijk verkregen voordeel	3.993	3.280
daadwerkelijk gelegd beslag	40	2.790
te innen		1.810

In 2015 werkt de inspectie aan 110 signalen (aanwijzingen voor strafbare feiten), 21 preweeg-documenten, 55 CI-pv's en twee analyseproducten. Er worden tien eindopsporingsonderzoeken (drie afval, twee bodem, twee gevaarlijke stoffen, twee woningcorporaties, een vrije ruimte) aan het Functioneel Parket geleverd. Naast deze werkzaamheden levert de IOD ook een bijdrage aan de BIBOB-verzoeken die worden ingediend. Naar verwachting zal dit ongeveer 300 verzoeken bedragen.

Bovendien verricht de IOD toetsactiviteiten in het kader van 'Kwalibo-erkenningen' (140-160/jr) en draagt de IOD bij aan de behandeling van inkomende rechtshulpverzoeken. Dat laatste aantal verzoeken is niet te voorspellen.

# 6. transport gevaarlijke stoffen



## transport van gevaarlijke stoffen in vogelvlucht

hoeveelheid over de weg, per binnenschip en spoor	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:

- actoren in de transportketen van gevaarlijke stoffen, zoals:
  - transportondernemingen;
  - verladers, verzenders en ontvangers;
  - bedrijven die transport voorbereiden en overslagbedrijven.
- producent/importeurs van gevaarlijke stoffen;
- risicovolle inrichtingen waar op- en overslag van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- inzamelaars van gevaarlijke afvalstoffen en scheepsafvalstoffen;
- erkende instanties (klassenbureaus, keuringsinstanties etc.).

Omdat het toezicht van de inspectie zich richt op de gehele keten van productie tot (afval)verwerking van gevaarlijke stoffen wordt dit toezicht steeds meer geïntegreerd uitgevoerd. Dit toezicht richt zich ook op de grootste risico's bij het transport en de risico's van de leefomgeving. Dit zijn bij de:

- transportveiligheid: de risico's van onjuiste classificatie, onjuiste of ondeugdelijke omhullingen en de risico's bij het vervoer zelf (laden en lossen);
- leefomgeving: de risico's van de gevaarlijke stof zelf bij onder meer de productie, recycling, inzameling en verwerking en de risico's bij industrieën.

## de (veiligheids)normen

verplichting/wetsbepaling	% naleving*
transport van gevaarlijke stoffen over de weg vindt plaats conform de regels uit het ADR	<70%
transport van gevaarlijke stoffen over het spoor vindt plaats conform de regels uit het RID.	>80%
transport van gevaarlijke stoffen door de lucht vindt plaats conform de regels uit het ICAO-TI	>80%
transport van gevaarlijke stoffen over zee vindt plaats conform de regels van de IMDG-code	<70%
transport van gevaarlijke stoffen vindt plaats conform de regels van het ADN	<70%

\* inschatting op basis van hit-rates (geconstateerde overtreding) bij controles 2013

## vergunningverlening

vergunningen en erkenningen transport gevaarlijke stoffen	2014	2015	2016	2017	2018	2019
aantal vergunningen	157	290	280	275	270	270
%< behandelnorm		90	92	95	95	95

## handhaving

### dienstverlening

dienstverlening transport gevaarlijke stoffen	2014	2015	2016	2017	2018	2019
afhandeling vragen	1.498	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800
afhandeling meldingen	215	100	100	100	100	100

### toezicht

toezichtgevaarlijke stoffen	2014	2015	2016	2017	2018	2019
convenanten*	6	6	7	8	9	10
administratiecontroles: (keten-/stofgericht)	545					
- brandstofketen (*)		65	65	65	65	65
- gevaarlijk afval (*)		10	10	10	10	10
- scheepsafval (*)		10	10	10	10	10
- risicovolle bedrijven (*)		90	90	90	90	90
- integrale (concern)controles risicovolle bedrijven		10	10	10	10	10
- zelfstandige klinieken		50	50	50	50	50
- wegvervoer ADR		20	20	20	20	20
- spoorvervoerders		20	20	20	20	20
- UN-kenmerken		40	40	40	40	40
objectinspecties:	5.628					
- ladingcontroles Rotterdamse haven		1.100	1.100	1.100	1.100	1.100
- ladingcontroles Schiphol en nationale luchthavens		550	550	550	550	550
- spoorcontroles		600	600	600	600	600
- wegcontroles		2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
- zeeschepen		100	100	100	100	100
- binnenvaartschepen		300	300	300	300	300
audits erkende instantie en (beoogde) convenanthouders:	33					
- GS erkenninghouders conform Wet Luchtvaart		24	30	40	50	60
- erkenninghouders luchtvaart BES		6	8	10	10	10
- erkenninghouders vervoer gevaarlijke stoffen (weg, spoor, binnenvaart)		2	2	2	2	2
- (potentiële) convenanthouders		10	10	10	10	10
handavingscommunicatie		1	0	0	1	1
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS	633	315				

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

(\*) deze controles vinden integraal plaats i.s.m. het domein Risicovolle Stoffen

Belangrijke speerpunten voor het Uitvoeringsprogramma Toezicht Gevaarlijke Stoffen 2015 zijn:

*wederzijdse signalering en (meer) gezamenlijke controles*

Gevaarlijke stoffen bevinden zich in een keten van productie, vervoer, gebruik, inzameling, recycling en verwerking. Hierdoor kan het toezicht van de leefomgevingdomeinen en de transportdomeinen een belangrijke signaalfunctie voor elkaar hebben. Gezamenlijke controles worden uitgevoerd en bij de afzonderlijke controles is er zoveel mogelijk sprake van een oog en oor functie. Deze samenwerking en wederzijdse signaalfunctie komt tot uiting bij de volgende onderwerpen:

*risicogericht toezicht op algemene veiligheid van ladingen en specifieke vervoersbewegingen*

De transportcontroles worden zoveel mogelijk uitgevoerd in de hotspots.

Inhoudelijke speerpunten voor ladingcontroles zijn: (massa-explosief) vuurwerk, boord-boord overslag, ontgassing. Controles van bulktransport in tankwagens en tankschepen worden zoveel mogelijk gericht op brandstoftransporten.

Belangrijk aandachtspunt in 2015 is om met de Douane het controleproces in de Rijksterminal in de Rotterdamse haven en de Smartgate op Schiphol goed te organiseren. Doel is om alle stukgoed ladingcontroles in deze Douane-terminals uit te voeren, waardoor de efficiency en de effectiviteit van deze ladingcontroles worden vergroot.

*probleemgericht toezicht op specifieke ketens van gevaarlijke (afval)stoffen*

Een belangrijk deel van het bulktransport van gevaarlijke stoffen betreft het transport van oplosmiddelen en brandstoffen. De oplosmiddelenketen is in 2014 onderzocht.

Vanuit verschillende domeinen van de inspectie wordt toezicht gehouden op de brandstofketen. Om zo goed mogelijk zicht en grip te krijgen op de brandstofketen worden deze activiteiten met elkaar in verband gebracht in een twee of meerjarig ketentoezichtprogramma; met daarin o.a.:

- integrale inspecties bij afvalverwerkers, brandstofblendings- en tankopslagbedrijven op naleving van REACH, gebruik van afval- en chemische reststoffen als brandstofcomponent en de veiligheidseisen bij het laden en lossen van tankauto's en tankschepen;
- controle van de kwaliteit van brandstoffen voor het wegverkeer en scheepsbrandstof door gerichte monsterneming en analyse op zwavel- en organohalogeengehalte en olievreemde componenten in brandstoffen; daarbij wordt speciaal aandacht besteed aan scheepsbrandstoffen die worden gedebunkerd;
- gericht toezicht op bunkerboten en binnenvaarttankers die zowel brandstoffen als oliehoudende reststromen transporteren;
- controle op veiligheid bij laad- en losprocessen van tankauto's en spoorvervoer;
- bij de reguliere transportcontroles wordt bij de objectselectie speciaal aandacht gegeven aan tankauto's en tankschepen met brandstoffen om een breed zicht te krijgen op de transportveiligheid, actoren en stromen in de brandstofketen.

In 2014 is gebleken dat de naleving bij het transport van ingezameld gevaarlijk bedrijfsafval slecht is. Daarom krijgt dit onderwerp een inspectiebrede prioriteit. Daarbij worden afvalinzamelaars geïnspecteerd op naleving van zowel transportveiligheid als de inzamelvergunning voor KCA/KGA. Omdat afvalinzamelaars grote landelijk opererende concerns betreffen wordt hierbij bij twee inzamelaars de mogelijkheid van een landelijke concernbenadering onderzocht.

Scheepsafvalstoffen hebben maatschappelijke aandacht en hoge beleidsprioriteit. De inspectie geeft in 2015-2016 prioriteit aan dit onderwerp. Speerpunt voor 2015 is om het toezicht op de afgifte van scheepsafvalstoffen en het toezicht op de inzamelvergunning voor scheepsafvalstoffen te verbinden tot een samenhangende en sluitende toezichtstrategie.



Al jaren blijkt dat het transport van gevaarlijk afval vanuit de UK en Ierland onder slechte omstandigheden plaatsvindt. Interventie vanuit het transporttoezicht blijkt onvoldoende corrigerend. Daarom wordt er op ingezet om ook met gericht EVOA-toezicht en kritische EVOA-vergunningverlening als aanvullende interventiemiddel de naleving van transporteurs van deze afvalstroom te verbeteren.

#### *integraal toezicht op risicovolle bedrijven*

De inspectie houdt toezicht op transport en overslag van gevaarlijke stoffen bij BRZO bedrijven. Jaarlijks worden 100 BRZO-bedrijven gecontroleerd. Een aantal BRZO-bedrijven is ook ondertoezichtstaande van de inspectie vanuit milieuregelgeving.

Daarnaast houdt de inspectie toezicht op Defensie-opslagen van gevaarlijke stoffen en munitie.

In 2015 wordt de eerste stap gezet om te komen tot een meerjarentoezichtprogramma, waarin deze risicovolle bedrijven (BRZO-bedrijven en grote defensieopslagen van gevaarlijke stoffen en munitie) door een breed samengesteld inspectieteam integraal en diepgaand worden geïnspecteerd op:

- opslag, transport en overslag van gevaarlijke stoffen en munitie (defensie);
- REACH;
- asbestverwijdering uit objecten en industriële procesinstallaties;
- veiligheid van buisleidingen;

In 2015 worden op deze wijze acht risicovolle bedrijven integraal geïnspecteerd. De overige bedrijven waar deze integrale aanpak relevant is, worden na evaluatie in 2016 geïnspecteerd.

#### *toezicht op erkende instanties*

De erkenning en het toezicht op instanties die als bevoegde autoriteit in de regelgeving vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, spoor en binnenvaart een aantal handelingen uitvoeren, zoals het keuren van verpakkingen, tanks en het classificeren van stoffen, zijn expliciete taken van de inspectie.

Bij Scheepvaart worden bepaalde taken, zoals de afgifte van een certificaat van goedkeuring voor binnenvaartschepen, gedaan door erkende instellingen, zoals klassenbureaus.

Daarnaast zijn in de luchtvaart bedrijven in de keten van het transport erkend. Dit zijn afzenders, luchtvrachtagenten, grondafhandelaars, luchtvaartmaatschappijen (AOC) alsmede drie specialistische bedrijven (E-erkenning).

In 2015 wordt voor al deze instanties een toezichtkader ontworpen met als doel om eenduidig toezicht te houden op deze instanties.

#### *handhavingscommunicatie*

De inspectie zal in 2015 een actie in het kader van handhavingscommunicatie houden, gericht op private instellingen. Die worden daarbij aangeschreven en gewezen op het belang van het veilig verpakt aanbieden van ziekenhuisafval. In de mailing zal de inspectie specifiek ingaan op de veiligheidseisen per type afval.

## incidentafhandeling, onderzoek en analyse

afhandeling meldingen en incidenten transport gevaarlijke stoffen	2015	2016	2017	2018	2019
incidenten luchtvaart	10	10	10	10	10
incidenten scheepvaart	85	85	85	85	85
incidenten railvervoer	35	35	35	35	35
incidenten wegvervoer	70	70	70	70	70
incidenten risicovolle bedrijven	2	2	2	2	2
onderzoeken	25	25	25	25	25
meldingen luchtvaart	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200

Er is een wettelijke verplichting van het melden en rapporteren van incidenten bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Belangrijk speerpunt voor 2015 is om de afhandeling van incidenten door middel van een domeinoverstijgende piketorganisatie inspectiebreed eenduidig te organiseren. Behalve dat de inspectie een taak heeft bij de afwikkeling van het incident vervoer gevaarlijke stoffen, ziet de inspectie toe op de naleving van deze meld- en rapportageplicht.

Om te leren van incidenten worden ongevallen en incidenten jaarlijks geanalyseerd om trends te signaleren en op basis daarvan gerichte beleidsignalen te geven en toezichtprioriteiten te bepalen.

### samenwerking

De inspectie werkt samen met de rijks(inspectie)diensten I-SZW, de NVWA, de nationale politie, Rijkswaterstaat, RDW en de Douane. De samenwerking met de Regionale Uitvoeringsdiensten richt zich grotendeels op bedrijven, met als wettelijk kader onder meer het Besluit Risicobedrijven Zware Ongevallen (BRZO). Bij het wegtransport en het toezicht op de opslag van gevaarlijke stoffen en munitie op defensie terreinen, werkt de inspectie samen met het Korps Militaire Controleurs Gevaarlijke Stoffen (KMCGS) van het ministerie van Defensie. Binnen de luchtvaartsector werkt de inspectie samen met de Douane aan het project Redesign Cargo. Binnen de scheepvaart is specifiek de samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam en dat van Amsterdam van belang.

# 7. water, bodem en bouwen



## water, bodem en bouwen in vogelvlucht

<b>werken eigen dienst Rijkswaterstaat</b>	
aantal opdrachtnemers in opdracht of namens Rijkswaterstaat	70-100
Rijkswaterstaat (in rol van beheerder en opdrachtgever)	1
<b>waterveiligheid</b>	
Rijkswaterstaat (toezicht op primaire keringen én regionale keringen)	1
aantal waterschappen (toezicht op de primaire keringen)	22
<b>drinkwater en legionella</b>	
aantal drinkwaterbedrijven	10
aantal bedrijven met prioritaire collectieve drinkwaterinstallaties	18.000
aantal bedrijven met eigen drinkwaterwinningen	>250
<b>bodem</b>	
aantal erkende bodemintermediairs	1.800
aantal certificerende instellingen	8
aantal grondverzetbedrijven (aannemers, loonwerkers en hoveniers)	>9.000
<b>productregelingen</b>	
aantal distributeurs, fabrikanten en importeurs van bouwproducten	pm
aantal typen bouwproducten	>12.000
aantal distributeurs van verkeersproducten	pm
aantal typen verkeersproducten	>15.000
aantal distributeurs, fabrikanten en importeurs van pleziervaartuigen	pm
aantal pleziervaartuigen	3.000
aantal distributeurs van autobanden	pm
aantal typen autobanden	>15.000
aantal utiliteitsgebouwen met publieke functie (energielabel)	+/- 60.000
zichtbaarheid energielabel overige publiek toegankelijke gebouwen	pm
aantal autodealers (energielabels auto's)	2.400
aantal energielabels auto's	pm
aantal gebouwen met airconditioningsinstallatie >12 kW*	170000
overdracht van energielabel bij transactie utiliteitsbouw	Ntb
overdracht van energielabel bij transactie woningen	Ntb
controle op erkende deskundigen energielabel woningen	Ntb
<b>ruimte</b>	
aantal provincies	12
<b>volkshuisvestelijk toezicht op woningcorporaties</b>	
aantal woningcorporaties	384

\*schatting

Het toezicht richt zich op:

- Rijkswaterstaat en de opdrachtnemers (circa 70-100 aannemers), die werken in opdracht van Rijkswaterstaat uitvoeren;
- waterkeringbeheerders die verantwoordelijk zijn voor de primaire waterkeringen;
- drinkwaterbedrijven, bedrijven met eigen drinkwaterwinning en bedrijven/instellingen met collectieve drinkwaterinstallaties op grond van de Drinkwaterwet;
- bodemintermediairs, certificerende instellingen en andere bedrijven, die werken met grond, bagger en bouwstoffen;
- producenten, distributeurs en importeurs (ook aannemers) van bouwproducten met betrekking tot de correcte CE-labeling op bouwproducten producenten en leveranciers van pleziervaartuigen met betrekking tot de correcte CE-labeling;
- distributeurs van verkeersproducten in verband met het toezicht op verkoopverboden;
- distributeurs van autobanden voor het aanwezig zijn van een correct label bij de verkoop van autobanden;
- eigenaren van voor het publiek toegankelijke gebouwen voor het zichtbaar ophangen van energielabels;
- eigenaren van gebouwen met een airconditioningsysteem van meer dan 12 kW in verband met het voldoen aan de keuringsverplichting;
- provincies voor de borging van rijksbelangen met behulp van de provinciale verordening;
- woningcorporaties met betrekking tot de uitvoering van hun volkshuisvestelijke taken;
- Eigenaren en huurders/verhuurders van utiliteitsbouw in verband met de overdracht van het energielabel bij transacties utiliteitsbouw;
- Eigenaren en huurders/verhuurders van woningen in verband met de overdracht van het energielabel bij transacties van woningen;
- Erkende deskundigen energielabel woningen in verband met een correcte validatie van het energielabel.

## werken eigen dienst Rijkswaterstaat

In 2014 is een nieuwe verdeling van de verantwoordelijkheden tussen Rijkswaterstaat (RWS) en de inspectie voor de 'eigen werken' afgesproken. De inspectie is, evenals in het verleden, verantwoordelijk voor de vergunningverlening voor deze werken en voor het toezicht daarop. In het verleden werd een deel van deze verantwoordelijkheid uitgevoerd met inzet van medewerkers van RWS, die voor die gelegenheid onder gezag van de inspectie werkten. Aan deze situatie is medio 2014 een eind gekomen, de vergunningverlening en de handhaving worden nu geheel door de inspectie gedaan. De verhouding tussen toezichthouder en ondertoezichtstaande is daarmee transparant en de rolverdeling is duidelijk. De inspectie verleent de vergunningen en houdt direct toezicht op wettelijke verplichtingen rondom de eigen werken van RWS voor zover het gaat om de 'natte wetgeving'. De inspecties vinden plaats bij RWS zelf in haar rol van beheerder en opdrachtgever en daarnaast bij de aannemers of andere bedrijven die in opdracht van RWS werken in de rijkswateren uitvoeren.

### de (veiligheids)normen

verplichting	huidig % naleving
vergunningplichtige - of meldingsplichtige handelingen ten behoeve van aanleg of beheer en onderhoud in de rijkswateren door of vanwege (in opdracht van) Rijkswaterstaat worden conform de wettelijke voorschriften uitgevoerd.	40-70%

## vergunningverlening

vergunningen Rijkswaterstaat	2014	2015	2016	2017	2018	2019
vergunningen eigen werken Rijkswaterstaat	7	20	20	20	20	20
%< behandelnorm	75	95	95	95	95	95

## handhaving

### dienstverlening

dienstverlening Rijkswaterstaat	2014	2015	2016	2017	2018	2019
afhandeling vragen	73	100	100	100	100	100

### toezicht

toezicht Rijkswaterstaat	2014	2015	2016	2017	2018	2019
objectinspecties	50	600	600	600	600	600
administratiecontroles	271	500	500	500	500	500

## waterveiligheid

Op het gebied van hoogwaterveiligheid houdt de inspectie toezicht op de beheerders van primaire waterkeringen. Vanaf 2017 start een nieuwe landelijke toetsingsronde. In 2015 ligt de nadruk op de doorontwikkeling van het toezicht op de periodieke toetsing van primaire waterkeringen aan de nieuw vast te stellen veiligheidsnormen.

Daarnaast krijgt het toezicht op de zorgplicht voor de primaire keringen een vervolg, waarbij via audits wordt beoordeeld of de keringbeheerder voor deze taak voldoende is toegerust.

Tenslotte houdt de inspectie vanaf 2015 ook toezicht op Rijkswaterstaat als beheerder van regionale keringen.

## de (veiligheids)normen

verplichting	huidig % naleving
de beheerder van primaire waterkeringen voert de periodieke wettelijke toetsing van de waterkeringen aan de landelijke veiligheidsnormen conform de wettelijke voorschriften (WTI) uit.	>90%
de inrichting en de uitvoering van de activiteiten in het kader van de zorgplicht voor de primaire waterkeringen worden door de beheerder van deze waterkeringen uitgevoerd conform de criteria zoals vermeld in het 'Kader Zorgplicht Primaire Waterkeringen' (DGRW).	niet bekend
Rijkswaterstaat als beheerder van regionale keringen voert de toetsing van de regionale waterkeringen aan de door de minister vastgestelde normen uit conform de daarvoor geldende wettelijke voorschriften.	niet bekend

toezicht

toezicht waterveiligheid	2014	2015	2016	2017	2018	2019
administratiecontrole toetsingsproces LRT4 primaire keringen*		pm	pm	pm	pm	pm
audits zorgplicht primaire keringen	12	12	12	12	12	12
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS	12	12				

\* aantal inspecties kunnen pas bepaald worden als het draaiboek voor LRT4 verder is uitgewerkt

In 2014 is voor het eerst toezicht gehouden op de uitvoering van de actieve zorgplicht voor de primaire waterkeringen. Daarbij is, omdat het ging om een pilot, slechts een deel van het normenkader getoetst. De ervaringen worden door alle betrokkenen gezamenlijk geëvalueerd en de resultaten hiervan vormen input voor de ontwikkeling van het reguliere toezicht op alle keringbeheerders en het gehele normenkader.

De voorbereidingen voor de 4e toetsronde van de primaire waterkeringen zijn in 2015 in volle gang. Deze voorbereidingen lopen tot 2017 waarna de daadwerkelijke toetsing van de keringen plaatsvindt in de periode van 2017-2023. De inspectie stelt op basis van de aangeleverde informatie en de resultaten van de keringbeheerders een landelijk beeld op en rapporteert hierover aan de minister.

## drinkwater

De inspectie houdt toezicht op de naleving van bepalingen in de Drinkwaterwet en de daaronder vallende regelingen. Die bepalingen gaan over de winning, reiniging en distributie van drinkwater door drinkwaterbedrijven en (eigenaren van) eigen winningen. Bij de drinkwaterbedrijven richt het toezicht zich tevens op het tarief, de beveiliging en de afhandeling van calamiteiten.

Bij eigen winningen gaat het om bedrijven die zelf grondwater oppompen en aan derden leveren voor consumptie. Dit gebeurt bijvoorbeeld bij campings.

### de (veiligheids)normen

De Drinkwaterwet is gericht op een duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening. Risico's zijn er als het drinkwater verontreinigingen bevat.

verplichting	huidig % naleving
de levering van drinkwater moet gewaarborgd en doelmatig zijn, het drinkwater moet bij levering voldoen aan de drinkwaterkwaliteitsnormen	90-100%

Het drinkwater moet bij levering voldoen aan de drinkwaterkwaliteitsnormen.

Het toezicht van de inspectie is er op gericht dat drinkwaterbedrijven adequaat handelen wanneer zij normoverschrijdingen met betrekking tot microbiologische verontreinigingen constateren.

Het toezicht is verder gericht op de continuïteit van de drinkwaterlevering en op doelmatigheid van de bedrijfsvoering zodat de kosten voor de gebruiker in verhouding staan tot het geleverde product.

Eenmaal per drie jaar voert de inspectie de wettelijk verankerde prestatievergelijking van de drinkwaterbedrijven uit (2016, 2019...).

## vergunningverlening

vergunningverlening drinkwater	2014	2015	2016	2017	2018	2019
goedkeuren meetprogramma's drinkwaterbedrijven	17	10	10	10	10	10
goedkeuren meetprogramma's eigen winningen		20	20	20	20	20
goedkeuren leveringsplannen	0	0	10	0	0	10
%< behandelnorm (streefwaarde)	95	95	95	95	95	95

De inspectie beoordeelt de meetprogramma's die door de drinkwaterbedrijven worden gehanteerd en meetprogramma's van eigen winningen. Ook heeft de inspectie ontheffingsmogelijkheden, bijvoorbeeld om meetfrequenties aan te passen en het gebruik van alternatieve analysemethoden (ook bij legionella) toe te staan. Deze aanvragen komen incidenteel voor. Daarnaast toetst zij eens per vier jaar de leveringsplannen van het drinkwater. De eerstvolgende keuring vindt in 2016 plaats.

## handhaving

### dienstverlening

dienstverlening drinkwater	2014	2015	2016	2017	2018	2019
afhandeling vragen	214	280	280	280	280	280
afhandeling meldingen	338	575	575	575	575	575

### toezicht

toezicht drinkwater	2014	2015	2016	2017	2018	2019
convenanten*	1	5	8	10	10	10
administratiecontroles	471	230	230	230	230	230
audit tbv convenant	18	2	3	2	pm	0
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS**	200	100	100	100	100	100

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

\*\* ca 90 bedrijven met een eigen winning + 10 drinkwaterbedrijven

De inspectie voert het reguliere toezicht bij drinkwaterbedrijven uit in de vorm van audits, inclusief de daarbij behorende reality-checks (objectinspecties of administratiecontroles).

In de Wet drinkwater BES en het Besluit kwaliteit drinkwater BES zijn regels opgesteld voor de drinkwatervoorziening, de distributie en de kwaliteit van het drinkwater in Caribisch Nederland. In de wet Drinkwater BES ligt het primaire toezicht bij de lokale toezichthouders. De inspectie heeft voor de lokale toezichthouders een reactieve, adviserende rol.

## incidentafhandeling en onderzoek

De inspectie ontvangt meldingen over normoverschrijdingen en incidenten bij drinkwaterbedrijven en eigen winningen. De inspectie houdt toezicht of tijdig de juiste herstelmaatregelen zijn genomen.

## samenwerking

In het kader van het financieel toezicht op de drinkwaterbedrijven vraagt de inspectie op onderdelen advies aan de Autoriteit Consument en Markt (ACM).



## legionella

In het kader van legionellapreventie houdt de inspectie toezicht op de in de Drinkwaterwet genoemde collectieve installaties waar te grote aantallen legionellabacteriën in het drinkwater voor een risico voor de volksgezondheid kunnen zorgen.

### de (veiligheids)normen

De regeling met betrekking tot de legionellapreventie is erop gericht risico's voor de volksgezondheid te beperken. Risico's zijn er als legionellabacteriën de kans krijgen zich in waterleidingssystemen te vermenigvuldigen.

verplichting	huidig % naleving
minder dan 100 kve/liter aan legionella in drinkwater	<90
collectieve installaties moeten zo worden beheerd dat de kans op groei van legionella zo klein mogelijk is.	<50%

Het toezicht is gericht op de verplichting van de eigenaren en beheerders tot het uitvoeren van preventieve maatregelen en controles.

### vergunningverlening

De inspectie is aangewezen om gelijkwaardigheidsverklaringen voor analysemethoden af te geven. Deze verklaringen worden slechts incidenteel aangevraagd.

### handhaving

#### dienstverlening

dienstverlening legionella	2014	2015	2016	2017	2018	2019
afhandeling vragen	1.465	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700
meldingen legionella collectieve installaties	8.612	9.250	9.250	9.250	9.250	9.250

Ondertoezichtstaanden zijn verplicht overschrijdingen van de norm voor legionella bij de inspectie te melden. Op basis van deze meldingen houdt de inspectie toezicht op de (juiste) uitvoering van beheersmaatregelen door de ondertoezichtstaande bedrijven.

#### toezicht

toezicht legionella	2014	2015	2016	2017	2018	2019
convenanten*	0	3	5	8	8	8
objectinspecties	102	70	70	70	70	70
administratiecontroles	2.384	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
audits tbv convenant		2	2	3	pm	pm
audits	0	3	5	7	9	11
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS**	1.790	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800

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

\*\* betreft een inschatting omdat (nog) niet duidelijk is hoeveel locaties onder eenzelfde koepelinstelling of holding vallen.

Bij de controle op de legionellapreventie door bedrijven met collectieve drinkwaterinstallaties hebben ook de drinkwaterbedrijven een eigen controlerende rol volgens de Drinkwaterwet. De uit deze controles voortvloeiende meldingen vormen input voor het toezichtprogramma van de inspectie. Daarnaast houdt de inspectie toezicht (vaak thema-gewijs) op basis van risicoanalyse. Dergelijke thema-inspecties richten zich op een vooraf bepaald gedeelte van de totale doelgroepen. Dit zijn over het algemeen administratiecontroles. In 2015 wordt gestart met de inzet van handhavingscommunicatie in het toezicht op legionella. De doelgroepen hiervoor zijn de jachthavens en campings.

## bodem

De inspectie houdt toezicht op bodemintermediairs en certificerende instellingen binnen het KWALIBO stelsel. KWALIBO staat voor Kwaliteitsborging bij bodemintermediairs en beoogt de betrouwbaarheid van het werk van intermediairs te vergroten door eisen te stellen aan werkzaamheden in het bodembeheer en aan de integriteit van de uitvoerders. Dit geldt voor de drogebodem als voor de waterbodem. Bodemintermediairs zijn onder meer adviesbureaus, laboratoria, aannemers, grondbanken, bedrijven die grond en baggerspecie reinigen of verwerken of bedrijven die bouwstoffen produceren uit onder meer primaire grondstoffen en afvalproducten.

### de (veiligheids)normen

verplichting	huidig % naleving
alleen erkende bedrijven mogen kritische bodemwerkzaamheden uitvoeren	>70
erkende bodemintermediairs houden zich bij aangewezen werkzaamheden aan het normdocument dat geldt voor dergelijke werkzaamheden	>50
erkende certificerende instellingen (CI's) houden zich bij het certificeren van personen en afgeven van kwaliteitsverklaringen aan de van toepassing zijnde normdocumenten	>50
bouwstoffen mogen alleen worden geproduceerd, verhandeld e.d. als op de voorgeschreven wijze is aangetoond dat de kwaliteit voldoet aan de eisen	niet bekend

### handhaving

#### dienstverlening

dienstverlening bodem	2014	2015	2016	2017	2018	2019
afhandeling vragen	231	300	300	300	300	300
afhandeling meldingen	278	325	325	325	325	325

#### toezicht

toezicht bodem	2014	2015	2016	2017	2018	2019
convenanten*	0	1	1	3	6	8
objectinspecties	221	300	300	300	300	300
administratiecontroles	456	400	400	400	400	400
audits	0	2	4	6	8	10
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS**	483	700				

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

\*\* betreft een inschatting omdat (nog) niet duidelijk is hoeveel locaties onder eenzelfde koepelinstelling of holding vallen.

De inspectie richt zich bij het toezicht op zowel de erkende als niet-erkende bodemintermediairs. Inspecties kunnen plaatsvinden naar aanleiding van signalen aan het Toezichtloket Bodem. Daarnaast wordt op basis van een risicoanalyse jaarlijks een aantal specifieke toezichtthema's gekozen. In 2015 zijn dit de milieukundige begeleiding bij saneringen (doorloop uit 2014), het samenvoegen van grond en bodemenergie-systemen voor koude/warmteopslag.

Het bodemtoezicht richt zich steeds meer op handelingen in de bodemketen, waarbij de nadruk ligt op de kritische eisen van de desbetreffende normdocumenten. De informatie van handhavingpartners in de bodemketen en van landelijke informatiehouders wordt daarom steeds belangrijker.

## samenwerking

Naast de directe toezichttaak heeft de inspectie ook een taak als regisseur voor de gehele keten, van productie tot aan toepassing. Het primaat van het toezicht binnen de verschillende schakels in de keten ligt bij het lokale bevoegd gezag dat op basis van de eigen afgegeven vergunningen of meldingen kan handhaven. De inspectie houdt als regisseur zicht op schakels in de keten, onder meer via een groot aantal signalen van handhavingpartners, belangenorganisaties en burgers die jaarlijks bij het Toezichtloket Bodem binnen komen.

## productregelingen

Het toezicht CE-markering Bouwproducten richt zich op de aanwezigheid van de juiste etikettering op bouwproducten. Getoetst wordt op een correct label, de vermelding van de essentiële eigenschappen en de aanwezigheid van een correcte Declaration of Performance. Indien nodig wordt getest of een product voldoet aan de vermelde waarden. Ondertoezichtstaanden zijn producenten, importeurs en distributeurs van bouwproducten.

De inspectie houdt toezicht op de verkoop van uitsluitend typegoedgekeurde verkeersproducten (bv auto's, tractoren, uitlaten, aanhangwagens, achterlichtunits etc) door voertuigdealers, automaterialen verkopers en bandenbedrijven. Daarbij wordt ook gecontroleerd op de aanwezigheid van een correct bandenlabel (grip op nat wegdek, rolweerstand en geluidsproductie) bij de verkoop van autobanden. Het toezicht door de inspectie bij de pleziervaart richt zich op de aanwezigheid van het CE-keurmerk op nieuw verkochte pleziervaartuigen. Tevens wordt een toets gedaan op het voldoen van de vaartuigen aan de veiligheidsvoorschriften.

Ook is de inspectie de primaire toezichthouder op het zichtbaar tonen van het energielabel in voor publiek toegankelijke gebouwen.

Sinds 2013 houdt de inspectie toezicht op de aanwezigheid van energielabels van auto's bij het ter verkoop aanbieden door autodealers. Deze verplichting is gebaseerd op een Europese richtlijn.

Sinds eind 2013 is een nieuwe regeling voor de keuring van airconditioninginstallaties in gebouwen van kracht. Het gaat om installaties met een vermogen groter dan 12 kW. De inspectie controleert sinds 2014 of de installaties tijdig zijn gekeurd en of de keuring door een bevoegde keuringsinstantie is uitgevoerd.

## de (veiligheids)normen

verplichting	huidig % naleving
zichtbaarheid energielabel overheidsgebouwen (publiek toegankelijk)	<60
zichtbaarheid energielabel overige publiek toegankelijke gebouwen	nog onbekend
overdracht van energielabel bij transactie utiliteitsbouw	nog onbekend
overdracht van energielabel bij transactie woningen	nog onbekend
controle op erkende deskundigen energielabel woningen	nog onbekend
bouwproducten	<25
pleziervaartuigen	<40
verkeersproducten	<90
nieuwe (auto) banden	<75
energielabels auto's	nog onbekend
keuring airco installaties gebouwen 12-270 kw	nog onbekend

## handhaving

### dienstverlening

dienstverlening productregelingen	2014	2015	2016	2017	2018	2019
afhandeling vragen en meldingen		70	70	70	70	70

### toezicht

toezicht productregelingen	2014	2015	2016	2017	2018	2019
convenanten*	0	4	4	4	4	4
objectinspecties (producten)	2.984	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400
administratiecontroles	0	85	85	85	85	85
afhandeling handhavingverzoek	19	40	40	40	40	40
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS**	1.348	85	85			

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

\*\* betreft een inschatting omdat (nog) niet duidelijk is hoeveel locaties onder eenzelfde koepelinstelling of holding vallen.

De inspectie houdt toezicht op specifieke overtreders en op producten.

In het geval van toezicht op specifieke overtreders treedt de inspectie op basis van een handhavingverzoek op. Het kan gaan om een eenvoudige inspectie bij een bedrijf of op een locatie, maar ook om diepgaande onderzoeken van de bedrijfsadministratie.

Bij het toezicht op producten bepaalt de inspectie op basis van analyses van producten, distributeurs en producenten, welke producten in aanmerking komen om in de inspecties opgenomen te worden. Dit geldt zowel voor de bouwproducten, als voor de verkeersproducten, pleziervaartuigen en etikettering voertuigbanden. In 2015 wordt het toezicht zoveel mogelijk gericht op bedrijven, in de vorm van administratieve inspecties. In het kader daarvan wordt van ieder bedrijf een aantal producten geïnspecteerd (objectinspecties).

Het markttoezicht zoals op verkeersproducten heeft een Europees karakter. De samenwerking met andere Europese toezichthouders en typegoedkeuringsinstellingen is van belang om het toezicht effectief in te richten.

Voor het toezicht op energielabels en airconditioningsystemen analyseert de inspectie vooraf welke gebouwen in aanmerking komen voor inspectie. De inspectie voert steekproefsgewijs inspecties uit. Het aantal inspecties is nog onbekend omdat een in 2014 uitgevoerde pilot heeft opgeleverd dat hiervoor nog een toezichtmethodiek moet worden ontwikkeld.

Vanaf 2015 gaat de inspectie toezicht houden op het overdragen van het energielabel door de eigenaar van een gebouw aan een nieuwe eigenaar of huurder. Dit geldt zowel voor woningen als voor utiliteitsgebouwen zoals kantoren.

Het energielabel voor woningen wordt vereenvoudigd. Woningeigenaren kunnen zelf een energielabel voor hun woning opstellen. Een erkende deskundige toetst de gegevens die de woningeigenaar heeft ingevuld en maakt het label definitief. De inspectie gaat toezien of deze erkende deskundige het energielabel terecht heeft gevalideerd.

## volkshuisvestelijk toezicht op woningcorporaties

In opdracht van de minister voor Wonen en Rijksdienst houdt de inspectie toezicht op de rechtmatigheid, governance, integriteit en prestaties van de ongeveer 380 woningcorporaties in Nederland. In 2015 worden bij ca. 50 corporaties audits uitgevoerd, naast het bestaande toezicht. Wanneer de nieuwe regelgeving van kracht wordt zal er een wijziging optreden in de scope van het toezicht.

### vergunningverlening

vergunningverlening woningcorporaties	2015	2016	2017	2018	2019
goedkeuren activiteiten	230	230	230	230	230
% afhandeling binnen behandelnorm	90	92	95	95	95

De inspectie verleent vergunningen/toestemming voor verschillende activiteiten zoals statutenwijzigingen, fusies, nevenactiviteiten, staatssteun, Wet normering Topinkomens en Verkoop woningen.

### handhaving

#### dienstverlening

dienstverlening woningcorporaties	2015	2016	2017	2018	2019
afhandeling vragen	50	50	50	50	50
afhandeling meldingen	100	100	100	100	100

#### toezicht

toezicht woningcorporaties	2014	2015	2016	2017	2018	2019
convenanten*	0	1				
administratiecontroles		380				
audit t.b.v. convenant		50				
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS	381	380				

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

Het toezicht op de corporaties bestaat voor een deel uit het jaarlijks individueel oordeelstraject (administratiecontrole) en daaruit voortvloeiende inspecties. In 2015 wordt gestart met actief toezicht waarbij audits worden uitgevoerd bij 50 corporaties, op basis van een risicoanalyse. De inrichting van het toezicht in latere jaren zal gebaseerd worden op de resultaten uit 2015 en de verdere ontwikkeling van de (onder voorbehoud goedkeuring Eerste Kamer) op te richten Autoriteit Woningcorporaties.

## toezicht ruimte

Het toezicht op de provincies vindt plaats in het kader van de borging van de nationale belangen in het provinciale ruimtelijke ordeningsbeleid. Het 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.

De onderwerpen waarop getoetst wordt komen uit het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening. Het gaat onder meer om de volgende onderwerpen: Ecologische hoofdstructuur, elektriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

In 2015 wordt toezicht uitgevoerd op de rijksbelangen buisleidingen, van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (Barro 2.9), rijksvaarwegen (Barro 2.1), kustfundament (Barro 2.3) en de AMvB Externe Veiligheid Buisleidingen.

## vergunningverlening

verklaring geen bezwaar Luchthavenindelingbesluit	2014	2015	2016	2017	2018	2019
verklaring geen bezwaar	42	50	50	50	50	50
%< behandelnorm	100	100	100	100	100	100

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

# 8. railvervoer



## railvervoer in vogelvlucht

<b>hoofdspoor:</b>	
spoorwegennet (kilometers)	3061
treinkilometers	155 miljoen
aantal spoorwegondernemingen personenvervoer	8
reizigerskilometers	17,5 miljard
aantal spoorwegondernemingen goederenvervoer	22
goederentreinkilometers	11 miljoen
aantal infrastructuurmanagers (vergunningplichtig)	1
aantal infrastructuurmanagers (overig)	1
aantal contractaannemers	19
aantal vervoerders met historisch materieel	4
aantal keuringsdiensten	10
aantal personeelstoeleveranciers	11
aantal exameninstituten	1
aantal notified bodies	6
aantal onderhoudsbedrijven	26
aantal entities in charge of maintenance	16
aantal vergunninghouders (Nationaal Voertuigenregister 2011)	62
<b>lokaalspoor:</b>	
2 metronetten (kilometers)	101
5 interlokale lokaalspoor-/tramnetten (kilometers)	98
3 stadstramnetten (kilometers)	509
aantal vervoerregio's	4
aantal vervoerders lokaalspoor/tram/metro	6
<b>kabelbanen:</b>	
aantal kabelbanen	22

Alle cijfers geven de situatie in 2013 weer.



## de veiligheidsnormen

risicogroep	norm	huidige status 2013**
reizigers, NRV1.1*	permanente verbetering	niet gehaald
reizigers, NRV1.2	permanente verbetering	gehaald
reizigers, lichtgewond	permanente verbetering	gehaald
personeel, NRV 2		niet gehaald
baanwerkers, doden	permanent verbeteren, streven naar 0	gehaald
rangerders, doden	permanent verbeteren, streven naar 0	gehaald
baanwerkers, aanrijdingen	permanente verbetering	gehaald
baanwerkers, elektrocuties	permanente verbetering	niet gehaald
baanwerkers, IF-rate	permanente verbetering	geen informatie
overweggebruikers, NRV3.1	permanente verbetering	gehaald
overweggebruikers, NRV3.2	permanente verbetering	gehaald
onbevoegden, NRV5	permanente verbetering	niet gehaald
anderen, NRV4	permanente verbetering	gehaald
suicide	ALARP***	
maatschappij, NRV6	permanente verbetering	gehaald

bron: Jaarverslag 2013 van de Nederlandse Veiligheidsinstantie Spoor

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

\*\* De cijfers over 2013 zijn in november 2014 gepubliceerd. De status betreft de veiligheidsdoelen uit de Derde Kadernota Railveiligheid.

\*\*\* '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.

In het jaarverslag van de Nederlandse Autoriteit voor Spoorveiligheid rapporteert de inspectie over de ontwikkelingen van de veiligheid in het spoorvervoer.

### algemeen

Het spoor in Nederland staat in grote publieke en politieke belangstelling. Maatschappelijk zijn de eisen hoog. Iedere vertraagde trein is er een te veel. Ook elk onderhoudstekort aan de infrastructuur wordt als niet aanvaardbaar ervaren. Toch is het nalevingsniveau hoger dan 90%. Binnen de sector is het veiligheidsbesef goed ontwikkeld. De vraagstukken liggen dan ook meer op het gebied van de complexiteit door de hoge vervoersintensiteit en de vergaande invloed van ICT. De inspectie vindt het grootste probleem voor de sector de onvoldoende mate van transparantie, communicatie en samenwerking. Reizigers en politici voelen zich onwetend en onvoldoende geconsulteerd in de afwegingen en beslissingen. Media en publiek spelen daarom een belangrijke rol in de oordeelsvorming. De inspectie neemt dit nadrukkelijk mee in haar toezicht.

Het vervoer op het hoofdspoor kenmerkt zich door een aantal grote bedrijven in de drie markten: personenvervoer, goederenvervoer en infrastructuur. De overige ondernemingen zijn overwegend kleiner van omvang, zoals de baanwerkers of kabelbanen in Nederland.

Het personenvervoer op het spoor is vooral gericht op de nationale markt en wordt via concessies aanbesteed. De aanbesteding via een concessie geldt ook voor de internationale hoge snelheidslijnen en het beheer van de infrastructuur. De markt voor het goederenvervoer is internationaal georiënteerd en geliberaliseerd.

Tot het hoofdspoor worden alleen bedrijven toegelaten die beschikken over een operationeel goedgekeurd veiligheidsmanagementsysteem. Voertuigen moeten aan veiligheidsnormen voldoen om op de railinfrastructuur te mogen worden ingezet.

De toezichttaak van de inspectie voor tram/metro (Spoorwegwet 1875 en de Locaalspoor- en tramwegwet 1900) beperkt zich op dit moment tot interstedelijke tram- en lightraillijnen en metro. Daarnaast valt een aantal vervoerders met historisch materieel onder het toezicht.

Tenslotte houdt de inspectie toezicht op (wijzigingen van) kabelbanen en op een aantal museumlijnen en vervoerders met historisch treinmaterieel, die gebruik maken van het hoofdspoor.

#### *ontwikkelingen*

Ondanks de toename van het aantal gereden kilometers en materieel op het hoofdspoor zijn de risico's niet evenredig hoger geworden. Wel nadert de capaciteit van de huidige infrastructuur in dat opzicht steeds meer haar grenzen. Zo stelt de groei van het treinverkeer hogere eisen aan het beheer en vergt meer onderhoud aan het spoor.

Vanaf 1 december 2015 komt met de Wet lokaal spoor (Wls) het hele lokale spoor onder toezicht van de inspectie, zowel infrastructuur als vervoerders. De decentrale overheid blijft verantwoordelijk. De aanwijzing van spoorwegen die onder de Wls vallen heeft inmiddels plaatsgevonden en omvat stedelijke en interstedelijke tram- en metroverbindingen. De nieuwe wettelijke taken van de inspectie betreffen voertuigtoelating, het afgeven van verklaringen over het veiligheidsbeheersysteem van ondernemingen, het aannemen van incidentmeldingen en het houden van toezicht.

De Hoekse lijn is een lokale spoorverbinding waarover ook goederenvervoer zal plaatsvinden. Voor deze lijn zal in 2015 een aanvullend pakket van regelgeving worden opgesteld.

Alle museaal/toeristische (lokaal)spoor- en tramlijnen worden na de inwerkingtreding van de Wet Lokaal Spoor ondergebracht bij het 'bijzonder spoor'. Hiervoor wordt naar verwachting in 2015 een Besluit bijzonder spoor genomen. Bijzonder spoor valt onder de Spoorwegwet, evenals het hoofdspoor.

De herijking van de 3e Kadernota Railveiligheid zal ook in 2015 inzet van de inspectie vragen, waarbij die voornamelijk zal bestaan uit het inbrengen van kennis en expertise op basis van de ervaringen met de handhaving van de doelstellingen uit de 3e Kadernota en het ondersteunen bij het (her)formuleren van de beleidsambities.

## vergunningverlening

vergunningen railvervoer	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>hoofdspoor</b>						
aantal bedrijfs- en materieelvergunningen (incl. wijzigingen)	253	170	170	170	170	170
infravergunningen	16	30	30	30	30	30
machinistenvergunningen	1.354	700	500	100	100	700
%< behandelnorm	86	95	95	95	95	95
<b>lokaal spoor*</b>						
aantal nieuwe of gewijzigde verklaringen voertuigtoelating(type)		0	5	5	5	5
aantal verklaringen nieuwe of gewijzigde infrastructuur**		1	1	4	1	0
aantal verklaringen VZS beheerder en vervoerder		7	1	1	2	1

\* de wijze van totstandkoming en registratie van een aantal verklaringen binnen het lokaal spoor staan nog ter discussie. Het gegeven beeld is dan ook indicatief.

\*\* de opgave is indicatief en betreft alleen de nieuwe lijnen; de momenten waarop verklaringen voor gewijzigde infra gevraagd zijn mede afhankelijk van de decentrale overheden.

De vergunningverlening op het hoofdspoor richt zich op de afgifte van toelatings- en gebruiksbeschikkingen, zoals bedrijfs- en voertuigtoelating, machinistenvergunningen en de ingebruikname van infrastructuur. De vergunningen in de railsector zijn vaak aan een geldigheidstermijn van vijf tot tien jaar gebonden. De omvang van het jaarlijkse aantal te verlenen of te verlengen vergunningen is wisselend.

De inspectie is in overleg met de decentrale overheden over het inrichten van het toezicht in het kader van de Wet lokaal spoor. Bij lokaal spoor geeft de inspectie vanaf 2016 verklaringen af aan de decentrale overheden<sup>5</sup> over de veiligheidsbeheersystemen en nieuw of gewijzigd materieel (type) en infrastructuur. Deze overheden verstrekken vervolgens op basis van de verklaring van de inspectie al of niet een vergunning aan infrabeheerders en vervoerders of laten typen materieel of infrastructuur toe.

Er zijn ongeveer 7000 machinistenvergunningen in omloop met een geldigheidstermijn van 10 jaar. In de periode 2013/2014 heeft een piek plaatsgevonden in het aantal aanvragen. Door de lange geldigheidstermijn zal in de komende jaren daardoor het aantal aanvragen fors dalen, tot het eind van de geldigheidstermijn voor de afgegeven vergunningen in zicht komt.

Voor 156 bedrijven binnen het hoofdspoor zijn meerdere bedrijfsvergunningen afgegeven. De vergunningen zijn onbeperkt geldig, maar worden eens in de vijf jaar getoetst. Daarnaast moeten separate certificaten, veiligheidsattesten en dergelijke eens in de vijf jaar worden vernieuwd of verlengd. Gemiddeld is per jaar bij circa 30 bedrijven een vernieuwing of verlenging nodig. Tenslotte is er sprake van wijzigingen door nieuwe en/of gewijzigde wet- en regelgeving. Naast een vast aanbod moet de inspectie daarom rekening houden met een incidentele aanvullende vraag.

De materieelvergunningen op het hoofdspoor betreffen de toelating van individuele voertuigen en typetoelatingen. De afgifte is vraaggestuurd en fluctueert jaarlijks.

<sup>5</sup> Decentrale overheden zijn in dit geval Gedeputeerde Staten of het Dagelijks Bestuur van de Plusregio's. Taken kunnen worden doorgemandateerd naar BenW van de gemeenten.

## handhaving

### dienstverlening

dienstverlening railvervoer	2014	2015	2016	2017	2018	2019
afhandeling vragen	253	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100
afhandeling meldingen	16	150	150	150	150	150

De vragen die aan het Meld- en informatiecentrum worden gesteld, hebben vooral betrekking op de veiligheid op het spoor- en treinvertragingen. De komst van de WIs en de vernieuwingen in de Spoorwegwet en bijbehorende besluiten kan ervoor zorgen dat meer vragen aan het Meld- en informatiecentrum worden gesteld.

passagiersrechten railvervoer	2014	2015	2016	2017	2018	2019
aantal klachten	52	50	50	40	40	40
%< behandelnorm	95	95	95	95	95	95

De dienstverlening in het kader van passagiersrechten op het gebied van railvervoer is een taak van de inspectie. De inzet van de inspectie omvat de klachtafhandeling en de preventieve uitvoering van inspecties en audits die klachten moeten voorkomen.

### toezicht

toezicht railvervoer en kabelbanen	2014	2015	2016	2017	2018	2019
aantal convenanten*	1	1	1	1	1	1
objectinspecties	2.168	2100	2100	2100	2100	2100
waarvan t.b.v. I-SZW	60	60	60	60	60	60
audits**	168	185	185	185	185	185
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS	172					
railvervoer		150				
kabelbanen		22				

\* totaal aantal vigerende convenanten aan het einde van het jaar. De voor het sluiten van convenanten benodigde werkzaamheden (audits) zijn hier niet separaat weergegeven.

\*\* waarvan 150 handhavingsaudits en 35 onderzoeken.

De handhaving door de inspectie is gericht op de naleving van de wet- en regelgeving door spoorweg-ondernemingen op basis van nationale wet- en regelgeving (onder meer de Spoorwegwet) en internationale, in de vorm van Europese regelgeving. De taak van de inspectie als Nederlandse Autoriteit voor Spoorveiligheid (National Safety Authority, NSA) wordt daardoor bepaald.

De inspectie streeft er naar om jaarlijks ruim 150 ondernemingen met een bedrijfsvergunning binnen het hoofdspoorstelsel ten minste één maal te inspecteren. Het toezicht richt zich onder meer op:

- veiligheidsmanagement en -cultuur;
- (wijzigingen in) infrastructuur;
- materieel;
- bedrijven (onder andere vervoerders, beheerders) binnen de spoorbranche en kabelbanenbranche;
- keuringsinstanties;
- operaties (verkeersregels en personeel);
- arbeidsomstandigheden;
- incidenten.

De inspectie bepaalt de prioriteiten in het handhavende toezicht op basis van een afweging van de risico's van verschillende aspecten, zoals handavings- en veiligheidsrisico's, politiek-maatschappelijke problematiek, beleidsdoelen (nationaal en Europees) en eigen inspectieresultaten.

Op het hoofdspoor kunnen vooral passages van stoptonende seinen (STS'en) en infrastructuur die niet aan de veiligheidsspecificaties voldoet leiden tot (ernstige) botsingen of ontsporingen.

Wat betreft het reduceren van het aantal en het risico op STS'en heeft de sector zich tot doel gesteld te komen tot een reductie in het aantal passages tot maximaal 133 en het beperken van het risico met 75% ten opzichte van dat in 2003. Maatregelen zoals het conflictvrij maken van de dienstregeling en de uitrol van ATB-Vv en de invoer van ERTMS maken hier onderdeel van uit. De inspectie monitort de ontwikkeling en treedt in het geval van incidenten indien noodzakelijk handhavend op.

De inspectie voert een vijfjaarlijkse toets uit over de kwaliteit van de infrastructuur. Deze toets bestaat uit een combinatie van audits en objectinspecties.

Binnen het hoofdspoor vindt een vorm van systeemtoezicht plaats. De inspectie laat bedrijven en materieel toe en controleert of bedrijven zich nadien ook houden aan wet- en regelgeving. Aanvullend daaraan is het de intentie van de inspectie om een convenant te sluiten met een vervoerder.

De inspectie plant de objectinspecties jaarlijks op basis van de inschatting van risico's en prioriteiten die samenhangen met de verschillende bovengenoemde aspecten. De inspectie voert 60 objectinspecties uit naar de arbeidsomstandigheden van baanwerkers onder auspiciën van de I-SZW, naast inspecties naar de beveiliging van de arbeidsplaats op basis van de eigen bevoegdheid in het kader van de Spoorwegwet. Daarnaast zijn de resultaten van de jaarlijkse (handavings)audits mede bepalend voor de planning van de objectinspecties.

De handavingsaudits betreffen een beoordeling of het veiligheidsmanagement- of veiligheidsbeheersysteem van toegelaten bedrijven in de praktijk (op onderdelen) ook daadwerkelijk wordt nageleefd en functioneert. Daarnaast vinden ook audits plaats naar incidenten of op verzoek van de minister. Dit zijn vaak zeer uitgebreide onderzoeken, die veel capaciteit vergen.

Wat betreft het toezicht op kabelbanen is de inspectie alleen bevoegd voor het beoordelen van nieuwe en wijzigingen aan bestaande kabelbanen.

## **incidentafhandeling en onderzoek**

De inspectie beoordeelt de honderden meldingen van spoorwegbedrijven over incidenten op het spoor en bepaalt aan de hand daarvan waar nader onderzoek gewenst is.

De inspectie verleent desgevraagd ondersteuning aan onderzoeken door de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

## samenwerking

De inspectie werkt intensief samen met andere diensten, zoals de I-SZW, de Nationale Politie en de I-V&J. Er vindt regelmatig contact plaats met de branchevereniging KNV Spoorgoederenvervoer.

Vanuit haar taak als Nederlandse autoriteit voor spoorveiligheid NSA speelt de inspectie een actieve rol binnen de ERA. Jaarlijks rapporteert de inspectie in het Jaarverslag van de Nederlandse Autoriteit voor Spoorveiligheid over de ontwikkelingen in het afgelopen jaar van de Europese (en nationale) veiligheids-indicatoren aan de ERA en de minister. De samenwerking met andere Europese 'national safety authorities' in ERA kader neemt toe, evenals de uitwisseling van gegevens. Dit komt door het steeds internationalere karakter van het vervoer per trein, de internationaal opererende onderhoudsbedrijven en onder andere ook door de 'Common safety method on supervision'.

# 9. het wegvervoer: taxi-, bus- en goederenvervoer



## het wegvervoer in vogelvlucht

	goederen- vervoer	busvervoer		taxi
		openbaar	besloten	
aantal bedrijven	37.000	13	850	4500
beroepsgoederenvervoer	12.000			
eigen vervoer	25.000			
aantal voertuigen vrachtauto's en trekkers	142.000	6.200	5.100	36.000
aantal chauffeurs	ca. 200.000	36.600	5.500	*63.000

\* = aantal geldige chauffeurskaarten

De inspectie richt het toezicht op het wegvervoer op de modaliteiten taxi, bus en goederenvervoer. Qua naleving van wet- en regelgeving en qua omvang verschillen deze modaliteiten erg van elkaar. Het toezicht richt zich specifiek op:

- bedrijven,
- voertuigen (vrachtwagens, bussen, taxi's),
- chauffeurs.

Na een wetswijziging van de Wet Rijonderricht Motorvoertuigen (Wrm) krijgt de inspectie vanaf 2016 een extra taak in het kader van de naleving van deze wet.

## taxi's

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.

In de taximarkt is het veiligheidsbesef over het algemeen laag te noemen vanwege de lage toetredingsdrempel en de grote concurrentie, vooral in de vier grote steden. Fraude en illegaal uitvoeren van taxivervoer ('snorders') komen binnen deze branche voor. De naleving is gemiddeld (70-80%), maar kent een grote diversiteit. Zo wordt in het contractvervoer wet- en regelgeving beter nageleefd dan bij de straattaxi's, waarbij de naleving in de vier grote steden nog weer slechter is dan elders.

De Wet Personenvervoer 2000 (WP2000) geeft gemeenten de mogelijkheid om nadere kwaliteitseisen te stellen aan het taxivervoer. Amsterdam, Den Haag en Rotterdam hebben dit al ingevuld; een aantal andere gemeenten is bezig hieraan invulling te geven. De inspectie haakt daarbij zoveel mogelijk aan door vormen van zelfregulering in die processen te introduceren. Waar mogelijk verleent zij ondersteuning aan gemeenten en andere samenwerkingsvormen bij de ontwikkeling en implementatie van hun handhavingsbeleid.

Met ingang van 2015 zijn de rij- en rusttijden vereenvoudigd conform een motie van Tweede Kamerlid De Mos. Het handhavingsbeleid zal hierop worden aangepast. Deze wetswijziging heeft geen effect op de wijze van inspecteren.

De invoering op 1 januari 2014 van de Boordcomputer Taxi (BCT) voor straattaxi's heeft invloed op de wijze van (digitaal) vastleggen, uitlezen en verwerken van gegevens, zowel voor de ondernemer, de



chauffeur als de inspectie. Met ingang van 1 februari 2015 is het contractvervoer ook verplicht te beschikken over een BCT.

Nieuwe ontwikkelingen op het gebied van het aanbieden en daadwerkelijk uitvoeren van taxivervoer met bijvoorbeeld applicaties op de 'smart phone' en de inzet van particuliere chauffeurs toetst de inspectie aan de bestaande wet- en regelgeving.

## veiligheidsnormen

regelgeving	categorie	risico's	huidige naleving %
arbeidstijden-besluit Vervoer wet (ATB-V) wet Personenvervoer 2000 (WP2000) Taxiwet	straattaxi	rij- en rusttijden chauffeuseisen tarieven	60-70%
ATB-V WP2000 Taxiwet	contractvervoer totaal	rij- en rusttijden chauffeuseisen	75-85%
ATB-V WP2000 Taxiwet voertuigtechniek/ technische staat voertuig	rolstoelvervoer	rij- en rusttijden chauffeuseisen technische staat voertuig (i.v.m. vastzetten rolstoel)	70-80%

De naleefindicaties zijn afgeleid van gegevens uit risicogestuurde objectinspecties en administratie controles van legale taxichauffeurs en -bedrijven. Illegaal taxivervoer ('snorders') maakt er geen deel van uit.

## vergunningverlening

De vergunningverlening voor taxi's is gemandateerd aan Kiwa.

## handhaving

### dienstverlening

dienstverlening taxivervoer	2014	2015	2016	2017	2018	2019
afhandeling vragen	4.397	4.900	4.900	4.900	4.900	4.900
afhandeling meldingen	332	400	400	400	400	400

Ondernemers en chauffeurs kunnen met vragen terecht bij het Meld- en informatiecentrum van de inspectie.

## toezicht

toezicht taxivervoer	2014	2015	2016	2017	2018	2019
convenanten*	14	12	12	12	12	12
objectinspecties	3.042	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
administratiecontroles bij bedrijven**	286	200	200	200	200	200
handhavingscommunicatie		1	0	0	1	1
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS	286	200				

De effecten van de boordcomputer-taxi en de Toegelaten Taxi Organisaties (TTO's) kunnen leiden tot aanpassingen van bovenstaande meerjarenreeksen

\* totaal aantal vigerende convenanten aan het einde van het jaar. De voor het sluiten van convenanten benodigde werkzaamheden (audits) zijn hier niet meer separaat weergegeven.

\*\* dit is inclusief opsporingsonderzoeken

Het toezicht van de inspectie richt zich op het doen naleven van de Wet Personenvervoer 2000, Besluit Personenvervoer 2000 en het Arbeidstijdenbesluit Vervoer. Bij ernstige overtredingen of tekortkomingen is de inspectie bevoegd om naast verbalisering ook bestuursrecht en het intrekken van chauffeurskaarten als sanctie toe te passen.

Het toezicht richt zich vanwege de matige naleving specifiek op:

*straattaxi (specifiek in de vier grote steden):* Het voornaamste risico is het niet naleven van de regelgeving op het gebied van de kwaliteit van het taxivervoer. Dit betreft vooral de eisen met betrekking tot:

- de rij- en rusttijden
- de ondernemingsvergunning
- de chauffeurskaart
- de tariefkaart
- de taxameter
- de tarieven
- de klachten- en geschillenregeling
- de Boordcomputer (BCT)

*bestrijding en opsporing van illegaal taxivervoer (specifiek in de vier grote steden):* De inspectie geeft binnen haar toezicht prioriteit aan de aanpak van het aanbieden en verrichten van taxivervoer zonder vergunning en rapporteert hierover twee keer per jaar aan de Tweede Kamer. Hiermee geeft zij invulling aan de motie van de leden Bashir en Elias om de inspectie prioriteit te laten geven aan de aanpak van illegale straat-taxi's (zogenaamde 'snorders'). De inspectie heeft haar toezicht op dit onderwerp verscherpt. De inspectie werkt hierbij samen met politie en gemeenten.

In de aanpak van snorders zet de inspectie het instrument 'mystery guest' in als overtredingen niet bij een reguliere controle kunnen worden geconstateerd. Inzet van dit middel gebeurt ook op basis van signalen uit de samenleving, al dan niet in samenwerking met de politie.

Bij de bestrijding van het illegaal taxivervoer zet de inspectie ook communicatiemiddelen in, gericht op de burger als taxiklant. Acties op dit gebied voert de inspectie uit in overleg met andere betrokken toezichtspartijen zoals gemeenten.

*rolstoelvervoer*: Het grootste risico in het rolstoelvervoer is het niet naleven van specifieke regelgeving, vooral over het vastzetten van rolstoelen. De inspectie voert jaarlijks controles uit op rolstoel- en leerlingenvervoer. De naleving is vergeleken met andere onderwerpen weliswaar hoog, maar het betreft hier een kwetsbare doelgroep.

#### *handhavingscommunicatie*

In het rolstoelvervoer is de naleving voldoende. Daar hebben incidentele controles van de inspectie door de jaren heen toe bijdragen. In het kader van het beperken van de toezichtslast kiest de inspectie ditmaal niet voor een controle, maar voor handhavingscommunicatie. Alle bedrijven in het rolstoelvervoer worden door de inspectie aangeschreven en gewezen op het belang van veilig vervoer van rolstoelen. Los van deze actie zal de inspectie als daar aanleiding toe bestaat rolstoelvervoerders ook aan de weg controleren.

#### *opsporing*

De inspectie levert expertise binnen de modaliteit wegvervoer aan onderzoeken bij bedrijven onder regie van het Openbaar Ministerie in samenwerking met andere diensten, zoals de Nationale Politie, de Douane en de FIOD.

## incidentafhandeling en onderzoek

Ongevallenonderzoek in het taxivervoer is geen taak van de inspectie.

## samenwerking

Samenwerking vindt plaats met de politie, de Koninklijke Marechaussee (KMar), de Belastingdienst, de Dienst Wegverkeer (RDW), het Nederlands Meetinstituut (taxametercontroles) en een aantal gemeenten. In de samenwerking tussen de politie, de Koninklijke Marechaussee en de Belastingdienst spelen de handhavingsplatforms een rol. Zij fungeren als netwerk waarbinnen de inspectie naast informatie-uitwisseling en coördinatie van controles haar visie en strategie bespreekbaar maakt.

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

## busvervoer

Negentien concessiehouders (provincies en stadsregio's) besteden het streekvervoer per bus openbaar aan. Het besloten busvervoer bestaat grotendeels uit midden- en kleinbedrijven. De bedrijven gebruiken gemiddeld minder dan tien touringcars. Het internationale busvervoer wordt gedomineerd door enkele grote ondernemingen.

De taak van de inspectie is de naleving te bevorderen van de voorschriften in het busvervoer die vooral zijn vastgelegd in de Arbeidstijdenwet, de Wet personenvervoer 2000, de Wegenverkeerswet 1994 en verschillende Europese verordeningen. De bussector is een goed geordende markt. De inspectie heeft met relatief veel bedrijven een convenant. De naleving binnen het busvervoer is over het algemeen goed (80-90%).

## de veiligheidsnormen

regelgeving	belangrijkste nalevingsrisico's	categorie	huidige naleving %
Arbeidstijdenbesluit vervoer	rij- en rusttijden	• openbaar vervoer • besloten vervoer (touringcar) • NL bussen in buitenland	80
Wet personenvervoer 2000	chauffeuseisen		80-90
	ondernemersvergunning		80-90

De naleefindicaties zijn afgeleid van gegevens uit risicogestuurde objectinspecties en administratiecontroles.

## vergunningverlening

De vergunningverlening voor busvervoer is gemandateerd aan Kiwa.

## handhaving

### dienstverlening

dienstverlening busvervoer	2014	2015	2016	2017	2018	2019
afhandeling vragen	639	700	700	700	700	700
afhandeling meldingen	46	50	50	50	50	50

Ondernemers en chauffeurs kunnen met vragen terecht bij het Meld- en informatiecentrum van de inspectie.

Ook probeert de inspectie om risico's, problemen en overtredingen te voorkomen door bij grote evenementen vooraf met betrokken partijen in overleg te treden over de organisatie van het vervoer.

passagiersrechten busvervoer	2014	2015	2016	2017	2018	2019
aantal klachten	0	5	5	5	5	5
% binnen norm		95	95	95	95	95

De inspectie handhaaft de Europese verordening EU 181/2011 ('passagiersrechten bus'). De inspectie voert dit uit analoog aan het toezicht op de vergelijkbare passagiers- en reizigersrechten bij Luchtvaart, Rail en Scheepvaart, aangepast aan de specifieke omstandigheden binnen deze modaliteit. De aanpak richt zich wat betreft de behandeling van klachten op ondernemingen die relevante wetgeving overtreden.

Zoals in de wet is geregeld neemt de inspectie klachten van reizigers gericht op individuele (financiële) genoegdoening pas in behandeling nadat achtereenvolgens de vervoerder en de geschillencommissie de klacht behandeld hebben.

toezicht

toezicht busvervoer	2014	2015	2016	2017	2018	2019
aantal convenanten*	24	22	25	28	30	30
objectinspecties	978	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
administratiecontroles	118	100	100	100	100	100
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS	118	100				

\* totaal aantal vigerende convenanten aan het einde van het jaar. De voor het sluiten van convenanten benodigde werkzaamheden (audits) zijn hier niet meer separaat weergegeven.

Een specifiek kenmerk van de handhaving binnen het busvervoer zijn de tijd- en locatiegebonden inspecties naar pendelvervoer, vervoer rond evenementen en het vervoer van schoolkinderen tijdens schoolreisjes.

Het toezicht door de inspectie verschilt per deelsector binnen het busvervoer:

*internationaal busvervoer:* Hier worden lange afstanden afgelegd en werken de chauffeurs dikwijls onder tijdsdruk, wat risico's oplevert voor de naleving van de regels voor rij- en rusttijden, de technische staat van de bussen en de werking van de snelheidsbegrenzer. Ook meerdaagse reizen vormen een extra aandachtspunt. De inspectie concentreert haar inspanningen langs de weg op het internationale busvervoer en stemt deze af met haar Europese partners via organisaties zoals ECR en TISPOL.

*nationaal besloten busvervoer:* Binnen deze relatief veilige sector legt de inspectie de nadruk op het sluiten van convenanten met goed presterende bedrijven. Deze werkwijze wordt gecontinueerd in de komende jaren.

*openbaar busvervoer:* Hier houdt de inspectie voornamelijk toezicht op de naleving van de arbeids-, rij- en rusttijdenregelgeving en de regels voor de technische staat van het voertuigpark. De controles op de technische staat vinden plaats in samenwerking met de RDW en de politie. Ook is het doel om het toezicht te verschuiven van administratiecontroles naar het afsluiten van convenanten. In dit verband is van belang dat ook de decentrale overheden, in hun hoedanigheid van concessieverlener, de kwaliteit en de veiligheid van het openbaar vervoer bewaken.

*opsporing*

De inspectie levert expertise binnen de modaliteit wegvervoer aan onderzoeken bij bedrijven onder regie van het Openbaar Ministerie in samenwerking met andere diensten, zoals de Nationale Politie, de Douane en de FIOD.

## incidentafhandeling en onderzoek

Ongevallenonderzoek in het busvervoer is geen taak van de inspectie. Wel wordt ondersteuning en expertise geleverd aan de politie als daarom wordt gevraagd.

## goederenvervoer

Het *goederenvervoer* is verdeeld in twee categorieën: vergunninghouders en eigen vervoerders. Eigen vervoerders zijn producenten en handelaren die zelf de opslag en vervoer van hun producten uitvoeren of uitbesteden. Vergunninghouders zijn bedrijven die met winstoogmerk transportdiensten verrichten in opdracht van derden.

Het goederenvervoer bestaat grotendeels uit midden- en kleinbedrijven en is sterk internationaal georiënteerd. Veel bedrijven hebben minder dan tien vrachtwagens. Een gering aantal grote bedrijven heeft er meer dan honderd.

Het overgrote deel van de bedrijven actief in goederenvervoer over de weg presteert qua naleving van wet- en regelgeving noch goed noch slecht (70% voor arbeidstijdenwetgeving en 85% voor overbelading). Veel ondernemers zoeken de grenzen van de regelgeving op vanwege de hoge concurrentiedruk en de lage winstmarges. Regelmatig wordt die grens ook overschreden, met als resultaat oververmoeide chauffeurs en grote schade aan het wegdek door overbeladen vrachtwagens.

De inspectie houdt in het goederenvervoer over de weg toezicht op de naleving van de arbeidstijdenwetgeving (arbeidstijdenbesluit Vervoer) aan de hand van de Europese controlerichtlijn Arbeids-, rij- en rusttijden wegvervoer (2006/22/EG), op de wetgeving met betrekking tot gewichten (wet Wegvervoer Goederen; Europese controlerichtlijn 1996/53/EG) en de Europese regelgeving met betrekking tot de voorwaarden voor het beroep van goederenvervoerder (Europese verordeningen 2009/1071/1072/1073).

De sector van het goederenvervoer over de weg is zeer uitgebreid en internationaal georiënteerd. Door risicogestuurd toezicht, het sluiten van convenanten en het gebruik maken van nieuwe digitale registratie-instrumenten en methodieken (auditing, selfassessment) vergroot de inspectie de effectiviteit en het bereik van haar toezicht.

Rijkswaterstaat en de RDW voeren een onderzoek uit naar exceptioneel transport, om te bepalen of de verleende ontheffingen overeenkomen met wat aangetroffen wordt op de weg. In het onderzoek worden ook de mogelijkheden bekeken een koppeling te maken met data uit de meetsystemen voor overbelading op het rijkswegennet. Het onderzoek kan op termijn gevolgen hebben voor de inspectie.

### de normen

regelgeving	belangrijkste nalevingsrisico's	categorie	huidige naleving %
Arbeidstijdenbesluit Vervoer	rij- en rusttijden	<ul style="list-style-type: none"><li>• vergunninghouders</li><li>• eigen vervoer</li></ul>	70

De naleefindicaties ATB-V zijn opgesteld op basis van gegevens uit risicogestuurde objectinspecties en administratie controles. De indicatie geeft weer hoeveel procent van de bedrijven binnen het goederenvervoer over de weg onder een laag toezichtregime vallen.

regelgeving	belangrijkste nalevingsrisico's	categorie	huidige naleving %
Wet Wegvervoer Goederen	overbelading		85

Het naleefpercentage overbelading komt voort uit de gegevens uit de meetlussen op het rijkswegennet.

regelgeving	bepaling	Nederland
Europese controlerichtlijn arbeids-, rij- en rusttijden wegvervoer (2006/22/EG)	3% van het aantal chauffeursdagen van bestuurders van tachograafplichtige voertuigen te controleren, waarvan minimaal 30% bij wegininspecties en minimaal 50% bij bedrijfsinspecties	ongeveer 900.000 chauffeurswerkdagen te controleren

Het aantal weg- en administratiecontroles wordt bepaald door eisen die voortvloeien uit de Europese controlerichtlijn arbeids-, rij- en rusttijden wegvervoer (2006/22/EG). Deze richtlijn schrijft voor dat 3% van het aantal chauffeursdagen die zijn gewerkt door bestuurders van voertuigen die binnen het toezichtgebied van de verordeningen 3820/85 en 3821/85 vallen (lees: tachograafplichtige voertuigen), worden gecontroleerd, hiervan minimaal 30% bij wegininspecties en minimaal 50% bij bedrijfsinspecties. Het percentage van 3% chauffeursdagen wordt verhoogd naar 4% als 90% of meer van het wagenpark is uitgerust met een digitale tachograaf.

Deze volumeaanpak past niet in de Nederlandse risicogestuurde aanpak, waarbij het overigens op zichzelf al om een norm gaat die met de bestaande capaciteit niet goed te realiseren valt. Het is ook niet nodig, omdat een risicogestuurde aanpak impliceert dat de goednalevende bedrijven minder aandacht nodig hebben dan de slechtnalevende. Vanuit dit perspectief richt de inspectie zich op enerzijds het sluiten van convenanten met grote, goedpresterende bedrijven en anderzijds op bestrijding van fraude met de digitale tachograaf en cabotage.

## vergunningverlening

De Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO) en de Rijksdienst voor Wegverkeer (RDW) voeren de vergunningverlenende taken in het goederenvervoer uit. De KIWA verzorgt de afgifte van de bestuurderskaarten voor de digitale tachograaf.

## handhaving

### dienstverlening

dienstverlening goederenvervoer	2014	2015	2016	2017	2018	2019
afhandeling vragen	5.346	6.300	6.300	6.300	6.300	6.300
afhandeling meldingen	325	350	350	350	350	350

De inspectie licht zo nodig bij een inspectie de regelgeving actief toe en informeert de ondertoezichtstaande over rij- en rusttijden, overbelading en andere regels.

Ondernemers en chauffeurs kunnen met vragen terecht bij het Meld- en informatiecentrum van de inspectie.

## toezicht

toezicht goederenvervoer	2014	2015	2016	2017	2018	2019
convenanten*	33	45	60	60	60	60
objectinspecties	11.375	14.000	14.000	14.000	14.000	14.000
administratiecontroles	623	750	750	750	750	750
• waaronder t.b.v. I-SZW	20	20	20	20	20	20
digitale inspecties**	0	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
aantal geïnspecteerde bedrijven/ ondertoezichtstaanden	623	750				

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

\*\* de realisatie van digitale inspecties is afhankelijk van de validatie van de benodigde ICT systemen door externen en de betrouwbaarheid van de geleverde data.

Het toezicht van de inspectie richt zich specifiek op:

### *eis van dienstbetrekking*

Bij administratiecontroles ziet de inspectie op basis van de Wet wegvervoer goederen (Wwg) op de eis van dienstbetrekking toe.

### *manipulatie (digitale) tachograaf*

Bij objectinspecties langs de weg constateren de inspectie en de politie dat goederenvervoerders (vooral de digitale tachograaf veelvuldig manipuleren. Informatie van buitenlandse handhavende instanties en importeurs van bedrijfsvoertuigen onderschrijft die constatering. Van 'incidenten' is geen sprake meer. In circa 20% van de gerichte inspecties naar dit probleem blijkt van manipulatie sprake te zijn. Ook blijken er steeds nieuwe vormen van manipulatie aangetroffen te worden, waar de inspectie op tracht te reageren. Manipuleren van tachografen leidt tot ongewenste situaties (verkeersonveiligheid en concurrentievervalsing), die de inspectie in nauwe samenwerking met de politie en de RDW met thematische en risicogerichte controleacties bestrijdt. De inspectie hecht hoge prioriteit aan de bestrijding ervan. Bij manipulatie volgt een administratiecontrole bij de onderneming. Ook wordt bij elke reguliere objectinspectie langs de weg door de inspectie op manipulatie gelet. De inspectie informeert buitenlandse inspectiediensten in geval van overtredingen door buitenlandse vervoerders.

### *overbelading*

Om oneerlijke concurrentie door overbelading van vrachtwagens tegen te gaan, heeft Rijkswaterstaat meetlussen aangebracht op een twintigtal punten in het rijkswegennet. Van de passerende vrachtauto's blijkt 15% overbeladen.

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. Het is de ambitie van de inspectie om uiteindelijk deze inspecties volledig digitaal uit te gaan voeren.

### *cabotage*

Voor cabotage, het binnenlands vervoer door buitenlandse vervoersondernemingen in Nederland, geldt een Europese verordening. Door de recente wijziging van de Wet wegvervoer goederen (Wwg) kunnen overtredingen van de cabotagebepalingen strafrechtelijk worden aangepakt. De inspectie heeft in 2013 een inventariserend onderzoek uitgevoerd naar cabotagevervoer in Nederland en het voorkomen van overtredingen van de voorschriften op dit terrein.



In 2015 wordt een aanvullend vervolgonderzoek gestart in opdracht van de minister om een beter beeld te krijgen van de in Nederland uitgevoerde cabotage. Omdat naast de resultaten van de inspectie van object- en administratiecontroles op cabotage ook informatie van I-SZW, Belastingdienst en de NIWO wordt meegenomen verwacht de inspectie dat daarna meer inzicht ontstaat over aard en omvang van de cabotage in Nederland. De uitkomsten van het onderzoek kunnen leiden tot bijstelling van de prioriteiten van de inspectie. De komende twee jaar wordt extra prioriteit gegeven aan de handhaving op illegaal cabotagevervoer.

#### *arbeidsmarktfraude*

Binnen het goederenvervoer neemt de inspectie deel aan onderzoeken naar arbeidsmarktfraude onder regie van de I-SZW. Dit betreft jaarlijks ongeveer 20 onderzoeken.

#### *schijnconstructies*

De inspectie treedt op tegen schijnconstructies in het goederenvervoer over de weg. Daartoe wisselt zij informatie uit met andere toezichthouders zowel in binnen- als buitenland en treedt zij zo nodig handhavend op.

#### *opsporing*

De inspectie levert expertise binnen de modaliteit wegvervoer aan onderzoeken bij bedrijven onder regie van het OM in samenwerking met andere diensten, zoals de Nationale Politie, de Douane en de FIOD.

## samenwerking

#### *internationaal*

Het toezicht op het goederenvervoer in de 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 (ECR), een samenwerkingsverband van 15 Europese inspectiediensten voor het goederenvervoer. De ECR wordt de komende jaren getransformeerd in een zelfstandige publieke entiteit, een Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking (EGTS). Het voorzitterschap van ECR is van 1 juli 2014 tot 1 juli 2015 in handen van Nederland (inspectie). Tijdens deze periode zal het Nederlandse voorzitterschap prioriteit geven aan de verzelfstandiging, de verdere uitbreiding van de ECR en innovatieve toezichtstrategieën.

In Beneluxverband zal intensiever worden samengewerkt tussen de inspectiediensten van de betrokken landen. Daarbij gaat het in eerste instantie om operationele samenwerking en het uitnodigen van controlepersoneel uit de Benelux bij nationale trainingen. Een daartoe strekkend Beneluxverdrag is in 2014 door de Beneluxlanden aanvaard<sup>6</sup>. Dit verdrag maakt het de inspectie ook mogelijk grensoverschrijdend op te treden.

Naast ECR is de inspectie ook binnen de CORTE (Confederation Of Road Transport Enforcement) actief. Doelstelling van deze organisatie, waarin naast handhavingorganisaties ook andere stakeholders participeren, is het ontwikkelen en harmoniseren van interpretaties op het gebied van transportwetgevingen en handhaving. Daarnaast ontwikkelt CORTE 'best practices' op het gebied van onder andere rij- en rusttijden en informeert de Europese Commissie op haar verzoek over probleemstellingen in de wegtransportsector.

6 Het Beneluxverdrag inzake grensoverschrijdende en interterritoriale samenwerking verkeert in de ratificeringsfase.

*nationaal*

In het goederenvervoer over de weg zijn naast de inspectie vier andere handhavende instanties actief: de Nationale politie, de Koninklijke Marechaussee, de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit, de Inspectie SZW en de Douane. Gezamenlijk worden prioriteiten bepaald en complexe zaken aangepakt.

# 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 binnenhavens (containerterminals, bunkerstations, gevaarlijke stoffenterminals)	389
waaronder grotere havens	150
aantal klassenbureaus dat is aangewezen voor de certificering van binnenvaartschepen	3
aantal keuringsinstanties aangewezen voor certificering binnenvaartschepen	2
overige erkende organisaties	187

De binnenvaartsector bestaat grotendeels uit midden- en kleinbedrijven. 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. Daarnaast voert de inspectie een aantal taken uit voor de minister van SZW; dat betreft de naleving van de Arbeidstijdenwet en de Arbeidsomstandighedenwet (Arbo) voor het onderdeel persoonlijke beschermingsmiddelen. Vanaf 2015 wordt dit uitgebreid met het aspect rusttijden (Arbeidstijdenbesluit Vervoer), waarbij meer verspreid over de dag en in het weekend samen met andere diensten varende inspecties uitgevoerd worden.

De handhaving van de Scheepvaartverkeerswet is een taak voor de politie en voor Rijkswaterstaat. De inspectie is verantwoordelijk voor de certificering van schepen die onder de Binnenvaartwet vallen. De reguliere certificering van deze schepen is voor het overgrote deel gemandateerd aan daartoe aangewezen klassenbureaus en/of keuringsinstanties. De beoordeling van niet reguliere certificering is voorbehouden aan de inspectie.

De verwachte en beleidsmatig nagestreefde toename van het goederenvervoer over de binnenwateren zal leiden tot een toenemend aantal vaarbewegingen. Voor de korte termijn zal de sector dat invullen door een betere benutting van de bestaande capaciteit. Voor de wat langere termijn wordt rekening gehouden met een toename van de renovatie van schepen en nieuwbouw. In de komende jaren leidt dit tot een toename van het aantal scheepsmetingen en ontheffingen.

De economische recessie heeft hard toegeslagen in de binnenvaartsector. De effecten daarvan - achterstallig onderhoud en druk op de bemanningssterkte van de schepen - zullen de eerste jaren nog voelbaar blijven. Door de samenloop met de toename van het aantal vaarbewegingen, verwacht de inspectie een toename van incidenten en ongevallen. Om dit zoveel mogelijk te beperken, krijgen deze onderwerpen extra aandacht van de inspectie.

Een derde trend is dat het actualiseren van de wet- en regelgeving het innovatietempo van de sector niet altijd bij kan houden. Voorbeelden daarvan zijn de veranderingen door het transport en de toepassing van LNG (tankers, terminals, bunkerstations, motoren) en verandering van het gebruiksdoel van bestaande schepen. De beleidsvormers van het ministerie van IenM hebben aangegeven aandacht te schenken aan het actualiseren van de wet- en regelgeving.

## veiligheidsnormen

regelgeving	verplichting	huidig % naleving
binnenvaartwet goederenvervoer	stabiliteit containerschepen	63
	scheepsafvalstoffen	80
	vaartijden en bemanningssterkte	50-60
	tankvaart	70
	overige	80
personenvervoer/zeilende chartervaart	bemanning	90
	certificaten (CvO)	60
	stabiliteit	60
personenvervoer/hotelschepen	meldplicht	85
	calamiteitenhandling	>80
overige en open rondvaartboten		85

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-inspecties en controles door handhavingspartners leiden voor de binnenvaart tot de volgende belangrijkste risicogebieden.

### *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 de laatste jaren sterk verbeterd en bedraagt momenteel circa 63%. Van de onderzochte schepen was 13% nog wel aantoonbaar instabiel. In de passagiersvaart gaat het vooral om stabiliteit tijdens het vervoer van grote groepen personen, zoals bij evenementen. De naleving daar is ca. 60%. Belangrijkste oorzaken van niet-naleving zijn gebrek aan kennis bij schippers, het bij het verladen ontbreken van gewichtsgegevens van containers en slechte informatie-uitwisseling tussen schippers en containerterminals.

### *vaartijden en bemanningssterkte*

De naleving van de vaartijden en de bemanningssterkte bedraagt ongeveer 50% (bij passagiersvaart 90%).

### *falende techniek/gebrekking onderhoud*

Vooral motor- en roeruitval zijn ondanks periodieke keuringen en onderhoud veelvoorkomende oorzaken (ca. 20%) van aanvaringen.

## vergunningverlening

vergunningen binnenvaart	2014	2015	2016	2017	2018	2019
aantal vergunningen	920	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
aanpassing beroepskwalificaties			pm	pm	pm	pm
%< behandelnorm	>90	95	95	95	95	95

De afgifte van certificaten is gemandateerd aan klassenbureaus en keuringsinstanties. De voor de inspectie blijvende taken op het vlak van de vergunningverlening in de binnenvaart zijn scheepsmetingen, erkenningen van bedrijven en uitrustingsstukken, ontheffingen, vrijstellingen en aanvragen voor bijzondere vergunningen. De inspectie verwacht de komende jaren een toename van het aantal in behandeling te nemen aanvragen voor ontheffingen, vrijstellingen en bijzondere vergunningen. Het tarief voor scheepsmetingen is in Nederland hoger dan in de ons omringende landen. Veel scheepseigenaren laten deze metingen dan ook in het buitenland uitvoeren. Daarom wordt er, ondanks de eerder gemelde toename van het aantal benodigde scheepsmetingen, geen evenredige toename verwacht van het aantal door de inspectie af te geven meetbrieven.

Er loopt een traject om in Europees verband de bemanningseisen te moderniseren. Deze aanpassing van de beroepskwalificaties kan leiden tot een toename van het aantal aanvragen voor ontheffingen en vrijstellingen op het gebied van bemanning. Naar verwachting is de aanpassing van de internationale regelgeving op dit gebied pas eind 2015 gereed en worden de eerste aanvragen op zijn vroegst in 2016 ingediend.

In 2018 treedt de richtlijn 2006/87 in werking. Hierdoor worden veel vaartuigen alsnog certificaatplichtig, waaronder pleziervaartuigen, koppelbare pontons en drijvende (waterbouw)werktuigen. In totaal gaat het om 4.000-6.000 werkschepen en 2.000-3.000 pleziervaartuigen. Dit heeft met name voor pontons en drijvende werktuigen onbedoelde gevolgen. Hiervoor wordt een vrijstellingsregeling gemaakt. Voor certificering van resterende schepen wordt nagegaan of dit door de klassenbureaus verzorgd kan worden.

De gemandateerde organisaties doen, mede door achterstallig onderhoud bij met name de Binnenvaartregeling, nog regelmatig een beroep op de kennis bij de inspectie. Daarom is besloten de daarvoor ingerichte back-office te continueren.

## handhaving

### *dienstverlening*

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

dienstverlening binnenvaart	2014	2015	2016	2017	2018	2019
afhandeling vragen	5.297	5.600	5.600	5.600	5.600	5.600
afhandeling meldingen	231	250	250	250	250	250

### *toezicht*

toezicht binnenvaart	2014	2015	2016	2017	2018	2019
aantal convenanten*	4	7	9	11	13	15
objectinspecties	1.497	1.070	970	870	870	870
ontgassen (incl. monsternamen)		100	PM	PM	PM	PM
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS (objectinspecties)	1.066	690				
administratiecontroles	3	100	120	120	120	120
SAB inspecties	1	1	1	1	1	1
audits (incl. zeevaart)	14	25	25	25	25	25

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

De inspectie zet voor de handhaving van de Binnenvaartwet meerdere inspectiemethoden in. Zo sluit de inspectie convenanten met partijen die de wet goed naleven, communiceert zij actief over het normenkader en de eigen verantwoordelijkheid van de sector en voert zij thema-gerichte objectinspecties uit. Het inspectieprogramma wordt in toenemende mate gebaseerd op risico-analyses, waarbij - volgens dezelfde methodiek als bij het toezicht op vlaggenstaat - risicoprofielen van bedrijven de grondslag vormen.

In toenemende mate wordt ook gebruik gemaakt - onder andere via convenanten - van informatie die ondertoezichtstaanden zelf (digitaal) aanleveren. Daardoor kan de inspectie het inspectieproces effectiever inrichten. Daarnaast blijven objectinspecties aan boord van schepen uitgevoerd worden.

Bij de passagiersvaart is de naleving bij enkele essentiële onderdelen (geldige certificaten, veiligheidsmiddelen aan boord) in sommige deelsegmenten laag. In totaal gaat het om zo'n 1000 schepen (veerponten, veerboten, bruine zeilers, open rondvaartboten, rondvaartdagboten en hotelschepen). De extra inzet op het verbeteren van de naleving door passagiersschepen wordt daarom ook in 2015 nog gecontinueerd.

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 bepalingen in handhavingsconvenanten, overleg met de sector en met opleidingsinstellingen en door communicatie en voorlichting.

De inspectie zet de aandacht voor inspecties op varende ontgassen van 2014 voort in 2015, inclusief monsternamen op het schip. De in 2015 uit te voeren acties worden voorbereid in het gezamenlijk overleg van handhavers in de binnenvaart.

Rivierinformatiediensten hebben de laatste jaren een grote vlucht genomen en leveren een essentiële bijdrage aan de veiligheid en de vlotte afhandeling van de Rijnvaart. De CCR heeft daarom een serie besluiten genomen over de invoering van een uitrustings- en gebruiksverplichting voor Inland AIS-apparatuur en Inland ECDIS-apparatuur. Deze verplichting is vanaf 1 december 2014 op de Rijn van kracht. De inspectie is de bevoegde instantie voor zowel het erkennen van de AIS-apparatuur als voor het erkennen van installateurs van AIS-apparatuur.

In 2015 wordt tijdens de reguliere inspecties op vrachtschepen, tankers en passagiersschepen een eerste steekproef uitgevoerd op de aanwezigheid en werking van AIS-apparatuur.

In verband met de mandatering van klassenbureaus, erkende instellingen en particuliere instellingen om namens de minister vergunningverlenende taken uit te voeren, houdt de inspectie toezicht op deze organisaties. Een aantal van deze organisaties voert ook voor de zeevaart vergunningverlenende taken uit. Om de toezichtlast op deze organisaties te verminderen streeft de inspectie ernaar om te komen tot één toezichtmodel voor alle gemandateerde instellingen dat zowel voor de binnenvaart als voor de zeevaart toepasbaar is. Het toezicht op deze organisaties wordt ingevuld met audits. De vorig jaar apart benoemde toezichtacties (systeemaudits, productaudits etc.), zijn geïntegreerd in de uit te voeren audits. Het in de bovenstaande tabel opgenomen aantal audits heeft tevens betrekking op de koopvaardij.

## incidentmeldingen

incidentmeldingen binnenvaart	2014	2015	2016	2017	2018	2019
aantal piketmeldingen	242	325	350	350	350	350

De inspectie verzamelt alle ongevals- en incidentmeldingen om voor het opstellen van risico-analyses zicht te hebben op wat er gaande is.

Dat betekent niet dat de inspectie bij iedere melding ter plaatse gaat. Dat doet zij alleen als het nodig is om een specifieke situatie op te heffen en/of op expliciet verzoek van een andere overheidsinstantie die ter plekke is (politie, RWS, brandweer). De uitkomst van een inspectie ter plaatse kan wel aanleiding zijn voor het instellen van een nader onderzoek. Doel van dat nadere onderzoek is vooral te leren hoe soortgelijke ongevallen voorkomen kunnen worden. Bij ongelukken is de inspectie verantwoordelijk voor het oordeel of de technische staat van het schip het toelaat om verder te varen of het schip voor reparatie naar een werf te sturen. Als het schip gevaarlijke stoffen aan boord heeft, bepaalt de inspectie wat daar met het oog op de veiligheid mee moet gebeuren.

De inspectie verwacht dat - door achterstallig onderhoud en een toename van het aantal vaarbewegingen - de stijgende trend bij het aantal incidentmeldingen (en ongevallen) zich nog enkele jaren zal voortzetten.

## samenwerking

De samenwerking tussen de handhavingspartners vindt plaats onder regie van het Overleg Veilig Vervoer over Water.

Het doel van die samenwerking is:

- betere coördinatie van inspecties (gezamenlijk jaarplan en gezamenlijke interventiestrategie) waardoor logistieke processen zo min mogelijk verstoord worden;
- stroomlijnen van de informatie-uitwisseling tussen bedrijven en overheid en tussen de samenwerkende handhavingspartners waardoor de administratieve lasten verminderd worden;
- selectiever inspecteren op basis van gezamenlijke risicoprofielen, waarbij de goede nalevers worden ontzien en de toezichtlast terecht komt bij de minder goede nalevers;
- het verbeteren van de professionaliteit van inspecteurs en organisaties door het uitwisselen van opleidingsprogramma's en het beter benutten van elkaars capaciteit bij de uitvoering van het toezicht.

Bij het toezicht op de Binnenvaartwet werkt de inspectie samen met Rijkswaterstaat, de Havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam, de noordelijke provincies, I-SZW en de politie. Voor zover de samenwerking een operationeel karakter heeft, legt de inspectie die vast in samenwerkingsconvenanten. Voor 2015 wordt verwacht dat deze handhavingspartners voor de handhaving van de Binnenvaartwet de volgende aantallen objectinspecties realiseren (de cijfers voor 2015 zijn nog niet bekend, daarom zijn voorlopig de cijfers voor 2014 gehanteerd):

- |                             |      |
|-----------------------------|------|
| • Rijkswaterstaat           | 1000 |
| • Havenbedrijf Amsterdam    | 200  |
| • Havenbedrijf Rotterdam    | 110  |
| • Zeehavenpolitie           | 500  |
| • KLPD                      | 450  |
| • Waternet                  | 50   |
| • overigen (provincies etc) | 25   |

Omgekeerd levert de inspectie ook bijdragen aan het toezicht van andere inspectiediensten. Het betreft inspectiewerkzaamheden in het kader van de Arbeidstijdenwet, controle op reddingvesten en overige ARBO-zaken aan boord. Deze inspecties worden meegenomen in de reguliere inspecties en kosten daardoor relatief weinig tijd. In totaal gaat het om een inzet van ca. 1,5 fte die bij de andere inspectie-dienst leidt tot een besparing op inzet die daarvan een veelvoud is.



## bestuurlijke boetes

De inspectie concentreert de afhandeling van bestuurlijke boetes binnen haar organisatie in het Bureau Bestuurlijke Boete, onder verantwoordelijkheid van de directeur Scheepvaart van de inspectie. Dit bureau verwacht jaarlijks 3.700 boeterapporten en kwitanties te verwerken. De verdeling van het aantal te verwerken boeterapporten over de handhavingspartners is bij benadering als volgt:

- Inspectie Leefomgeving en Transport 2.100<sup>7</sup>
- Korps Landelijke Politiediensten 670
- Politiekorpsen 460
- Rijkswaterstaat 370
- Koninklijke Marechaussee 30
- overigen 70

In 2015 hanteert de inspectie als kwaliteitsindicator dat 95% van de ontvangen zaken binnen de daarvoor geldende termijnen wordt afgehandeld.

Naast de bestuurlijke boetes verwacht het bureau ca. 4.650 bestuurlijke strafbeschikkingen en 350 'Mulder'-overtredingen te verwerken in de transactiemodule van het CJIB-, zodat het CJIB over kan gaan tot inning. In ca 1.000 gevallen leidt de afhandeling door het CJIB tot een aanvraag bij het bureau, voor aanlevering van het procesverbaal en bijbehorende originele stukken. Dit indien de overtreder in verzet gaat tegen de door het CJIB opgelegde boete.

7 incl. ca. 160 boeterapporten die door de inspectie zijn opgemaakt uit processen verbaal van bevindingen van het KLPD.



# 11. de zeevaart



## de zeevaart in vogelvlucht

	koopvaardij	visserij
aantal rederijen/schipper-eigenaren	459	20/340
aantal bedrijfsmatige schepen onder Nederlandse vlag	1663	393
aantal gecertificeerde schepen Carib NL	1	
zeegaande zeilcharters	58	
overheidsvaartuigen	62	
aantal havens*	30	
aantal terminals	24	
aantal klassenbureaus	6	
aantal overige erkende organisaties	40	
aantal keuringsartsen	172	

*\*inclusief binnenhavens die incidenteel worden aangedaan door zeeschepen*

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

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

De inspectie is verantwoordelijk voor het toezicht op de maritieme activiteiten rond Caribisch Nederland.

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 International Maritime Organization (IMO) en de Europese Unie. De European Maritime Safety Agency (EMSA) ondersteunt de Europese Commissie en de lidstaten bij het uitvoeren van het maritieme beleid van de EU en is daarmee een belangrijke partner voor de inspectie.

Jaarlijks doen zo'n 6000 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 maatschappijvorm.

## de (veiligheids)normen

regelgeving zeevaart	verplichting (kernbepaling/doel)	huidig % naleving
koopvaardij	algemeen	80-95
	sjorren containers	50
	ARBO-eisen Nederlandse vlgschepen	65
visserij	bemanning	50
	verlies aan H(C)FK's	50

### *naleving koopvaardij*

Het veiligheidsbewustzijn in de koopvaardij ligt op een behoorlijk niveau. De naleving is op de meeste onderdelen goed te noemen. Toch zijn er ook onderdelen - met name het sjorren van containers en de naleving van de ARBO-eisen op Nederlandse vlgschepen - waar de naleving verbeterd moet worden. Na twee jaar (2011 en 2012) in de top-10 van de whitelist van Paris MoU ten hebben gestaan is de Nederlandse vlag in 2013 op deze lijst gedaald van de 4e naar de 15e plaats en in 2014 op de 19e plaats. Dit is voor de inspectie aanleiding geweest om vanaf 2013 aanvullende acties uit te voeren om de sector te wijzen op haar eigen verantwoordelijkheden. Deze acties worden in 2015 voortgezet. Daarnaast worden ook in 2014 thema-inspecties uitgevoerd op rusttijden en bemanningssterkte en worden de inspectieresultaten uit 2014 meegenomen in het risicoprofiel voor de inspectieprogrammering in 2015.

### *visserij*

De visserij staat bekend als een risicovolle sector. Met name de naleving van de bemanningsvoorschriften is onder de maat. Die is in de afgelopen jaren fors gedaald. Het aantal doden in de zeevisserij is 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 handhavingpartners 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. Vooral het werken op basis van de containergewichten zoals die op papier staan leveren de nodige risico's op, omdat deze nog al eens afwijken van het werkelijke gewicht.

### *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 monstereerden steeds vaker buitenlandse bemanning aan. Daardoor treden vaker communicatieproblemen op.

#### bemanning

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

### vergunningverlening

vergunningen zeevaart	2014	2015	2016	2017	2018	2019
koopvaardij	3.547	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500
visserij	886	500	500	500	500	500
%< behandelnorm	97	95	95	95	95	96

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<sup>8</sup>.

Kiwa geeft onder mandaat persoonsgebonden documenten af.

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.

Inmiddels is het herontwerp voor het certificeringproces voor de visserij afgerond en geïmplementeerd.

Nieuwe (internationale) regelgeving leidt de komende jaren tot een toename van de certificerings- en toezichtwerkzaamheden. Het gaat daarbij om het Verdrag van Nairobi (verzekerde wrakopruiming), de Polar Code, aanpassing van de Wet zeevarenden, aanpassing van de regelgeving voor brandstoffen en asbest, regelgeving voor vissersvaartuigen kleiner dan 24 meter en de klachtenprocedure voor buitenlandse vissersschepen (ILO Fishery).

Met name de handhaving van de nieuwe zwavelnorm die per 1 januari 2015 van kracht is voor het Noord- en Oostzeegebied vergroot zowel de benodigde personele capaciteit als de kosten voor het analyseren van brandstofmonsters. De inspectie brengt deze in kaart en streeft ernaar de benodigde financiële dekking voor deze uitbreiding van haar taken te vinden.

Het beleidsmatig streven is om het voor rederijen aantrekkelijker te maken om onder Nederlandse vlag te varen. De bijdrage van de inspectie daaraan is dat zij zich zal inspannen om te komen tot het verder verkorten van de doorlooptijden bij de registerfunctie en de vergunningverlening.

<sup>8</sup> het toezicht (audits) op de klassenbureaus en erkende instellingen is voor de binnenvaart en de zeevaart samengevoegd en is opgenomen in de toezichttabel binnenvaart

## handhaving

### *dienstverlening*

De internetapplicatie Easy Rules biedt ondertoezichtstaanden een helder beeld van de geldende regels. Vanwege technische veroudering is het systeem tijdelijk uit de lucht gehaald. Er wordt momenteel hard gewerkt om de toepassing in 2015 weer 'up and running' te hebben.

<b>dienstverlening koopvaardij en visserij</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
afhandeling vragen koopvaardij	4.024	4.700	4.700	4.700	4.700	4.700
afhandeling meldingen koopvaardij	135	175	175	175	175	175
afhandeling vragen visserij	1.644	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800
afhandeling meldingen visserij	13	20	20	20	20	20

<b>afhandeling reizigersklachten zeevaart</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
aantal klachten	0	10	15	20	25	25
% afhandeling < norm		95	95	95	95	95

Dienstverlening op het gebied van rechten voor passagiers in de zeevaart is vanaf medio 2013 een taak voor de inspectie. Het aantal in de tabel hierboven vermelde klachten is op grond van de realisaties tot nu toe naar beneden bijgesteld.

<b>afhandeling klachten personeel zeevaart</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
aantal klachten	11	10	15	20	25	25
% afhandeling binnen norm		95	95	95	95	95

De Maritime Labour Convention (MLC) kent vanaf de inwerkingtreding medio 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.

Het aantal in de tabel hierboven vermelde klachten is op grond van de realisaties tot nu toe naar beneden bijgesteld.

## toezicht

<b>koopvaardij</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
aantal convenanten*	2	4	5	6	7	9
objectinspecties:						
• vlaggenstaat:						
- Flag state control (FSC)-inspecties	168	150	150	150	150	150
- MLC-inspecties Nederlandse schepen (niet certificaatplichtig)	43	150	150	120	120	120
- ballastwatermanagement		150	150	150	150	150
- inspecties BES-landen	6	10	10	10	10	10
aantal bedrijven dat geïnspecteerd wordt (objectinspecties FSC en MLC)	120	125				
• shiprecycling		pm	pm	pm	pm	pm
• havenstaat:						
- Port state control-inspecties (incl. MLC)	1.334	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400
- MARPOL annex VI	73	90	90	90	90	90
- HOI-inspecties (incl. Scheepsafval)	1.465	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
- overige objectinspecties havenstaat	39	50	50	50	50	50
- Port State Control-inspecties Caribisch Nederland	300	275	275	275	275	275
administratiecontroles:						
- vlaggenstaat	47	30	35	40	40	40
- onderzoek havenbeveiligingswet	7	6	6	6	6	6
- onderzoek Bulkrichtlijn	7	6	6	6	6	6
<b>visserij</b>						
objectinspecties	111	250	225	200	200	200
aantal bedrijven dat geïnspecteerd wordt (objectinspecties)	105	150				

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

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

In de komende periode moet Nederland veel nieuwe internationale regelgeving implementeren. Daarbij heeft de inspectie 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 verplicht tot een minimum aantal jaarlijks uit te voeren objectinspecties, op buitenlandse zeeschepen die Nederland bezoeken. Het aantal uit te voeren *port state control*-inspecties (PSC-inspecties) wordt o.a. afgeleid van een scheepsrisicoprofiel (Ship Risk Profile) en een rederijpres-



tatie-indicator (Company Performance). Het minimaal aantal te inspecteren schepen wordt opgedragen door de European Maritime Safety Agency.

Met de ingebruikname van de Nieuwe Maasvlakte is te verwachten dat het aantal bezoekende buitenlandse zeeschepen zal toenemen.

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.

Voor de havenstaatsinspecties is een verplicht aantal inspecties door Europa opgelegd. Dat zet het aantal vlaggenstaatsinspecties onder druk.

De inspectie houdt toezicht op klassenbureaus, erkende instellingen en particuliere instellingen. Een aantal van deze organisaties voert ook voor de binnenvaart vergunningverlenende taken uit. Om de toezichtlast op deze organisaties te verminderen wil de inspectie gaan werken met één geharmoniseerd toezichtmodel voor zowel de zeevaart als de binnenvaart. Dit model wordt in de eerste helft van 2015 operationeel.

Vanwege de slechte naleving op vissersschepen voert de inspectie sinds het begin van 2010 en met behulp van andere toezichthouders bemanningsinspecties op zee uit. De afgelopen jaren is gebleken dat met deze bemanningsinspecties en de aanscherping van het handhavingsinstrumentarium de naleving slechts langzaam toeneemt. Daarom start de inspectie - naast de in 2013 gestarte inspecties in de havens en de extra voorlichting over de relevante wet- en regelgeving - een andere mix van inspectiemethoden en interventies om de naleving in de visserijsector verder te verbeteren.

## incidentafhandeling en onderzoek

ongevallenonderzoek zeevaart	2014	2015	2016	2017	2018	2019
aantal meldingen en administratieve onderzoeken; waaronder:	221	250	250	250	250	250
- aangedragen bij tuchtcollege	2	10	10	10	10	10
- onderzoeken vlaggenstaat/havenstaat	47	10	10	10	10	10
- eigen onderzoeken ter handhaving	1	pm	pm	pm	pm	pm
- eigen onderzoeken ter lering		pm	pm	pm	pm	pm
ondersteund onderzoek door KLPD	7	7	7	7	7	7

Het onderzoek van (ernstige) ongevallen behoort met name tot het werkterrein van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV), waarbij de inspectie op verzoek assistentie verleent.

Daarnaast voert de inspectie eigen onderzoeken uit ter handhaving en ter lering.

Bij ongevallen 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.

## samenwerking

Voor het toezicht op de zeevaart werkt de inspectie - onder de vlag van het Overleg Veilig Vervoer over Water - samen met het Havenbedrijf Rotterdam, de Haven Amsterdam, de Nationale politie, de Koninklijke Marechaussee (KMar), Rijkswaterstaat, de Douane, de Nederlandse Voedsel en warenautoriteit (NVWA) en de Inspectie Sociale zaken en werkgelegenheid (I-SZW).

Voor zover de samenwerking een operationeel karakter heeft, legt de inspectie die vast in samenwerkingsconvenanten.

Het doel van die samenwerking is:

- betere coördinatie van inspecties (gezamenlijk jaarplan en gezamenlijke interventiestrategie) waardoor logistieke processen zo min mogelijk verstoord worden;
- stroomlijnen van de informatie-uitwisseling tussen bedrijven en overheid en tussen de samenwerkende handhavingspartners waardoor de administratieve lasten verminderd worden;
- selectiever inspecteren op basis van gezamenlijke risicoprofielen, waarbij de goede nalevers worden ontzien en de toezichtlast terechtkomt bij de minder goede nalevers;
- het verbeteren van de professionaliteit van inspecteurs en organisaties door het uitwisselen van opleidingsprogramma's en het beter benutten van elkaars capaciteit bij de uitvoering van het toezicht.

Meer gedetailleerde informatie is te vinden in het Toezichtplan Vervoer over Water dat jaarlijks wordt opgesteld.

Voor het toezicht op de visserij werkt de inspectie samen in de Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee (PKHN). Daarin zijn naast de inspectie vertegenwoordigd het Openbaar Ministerie (voorzitter); de Belastingdienst/Douane West van het ministerie van Financiën, de Koninklijke Marechaussee, de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie en het Hoofd Handhaving en Incidentenaanpak van Rijkswaterstaat Zee en Delta.

De objectinspecties visserij worden uitgevoerd samen met de Nationale Politie, de Koninklijke Marechaussee en de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit. Daarbij maakt de inspectie bij 'varende controles' gebruik van schepen van de Kustwacht. Bij die inspecties worden inspectiewerkzaamheden in het kader van de Arbeidstijdenwet meegenomen.

# 12. de luchtvaart



## de luchtvaart in vogelvlucht

	commerciële luchtvaart*	commerciële luchtvaart/ general aviation	general aviation
<b>operationele bedrijven</b>			
aantal luchtvaartmaatschappijen	29		40
ballonvaart			125
aantal opleidingsinstellingen		103	
aantal keurings- en exameninstanties (incl. simulatoren)	59		
<b>technische bedrijven</b>			
aantal productie- en onderhouds- bedrijven		93	
luchtverkeersleiding en meteorologische diensten		4	
<b>luchthavens</b>			
aantal luchthavens**		7	15
aantal helikopterluchthavens		19	
aantal heliplatforms		204	
<b>overige</b>			
aantal luchtvaartuigen	337		2400

\* de cijfers betreffen in Nederland gevestigde moederbedrijven

\*\* luchthavens: 1 mainport, 4 van Nationaal belang, 2 van militair en 13 van regionaal belang

Commerciële luchtvaart betreft lijndiensten of charterdiensten voor het vervoer van passagiers en/of vracht door luchtvaartondernemingen met winstoogmerk. General aviation is een verzamelnaam voor privépersonen en diverse categorieën bedrijven die geen verkeersvluchten uitvoeren en geen luchtvaartmaatschappij zijn.

Het betreft vergunningverlening aan bedrijven, toezicht op de naleving, leveren van operationele kennis aan de beleidsdirectie van het departement en van compliance assistance aan de sectorpartijen.

De regelgeving in de luchtvaart is sterk internationaal bepaald door de International Civil Aviation Organization (ICAO) en EU regelgeving.

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

- technische bedrijven
- operationele bedrijven
- infrastructuur (luchthavens en luchtruim)
- operaties
- arbeidsomstandigheden

In het Nederlandse luchtruim verzorgen de LNVL (Luchtverkeersleiding Nederland), de MUAC (Eurocontrol Maastricht Upper Area Control) en Dutch Mil (militaire luchtverkeersleiding) de luchtverkeersleiding. De inspectie houdt geen toezicht op de militaire luchtverkeersleiding maar is als National Supervisory Authority (NSA) belast met het toezicht op de twee andere genoemde instanties.

De inspectie houdt toezicht op de luchtverkeersleiding op de eilanden van Caribisch Nederland. Voor Bonaire, gelegen binnen het vluchtinformatiegebied Curaçao, wordt de luchtverkeersdienstverlening

uitgevoerd door DC-ANSP (Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider) en voor St Eustatius en Saba, gelegen binnen het vluchtinformatiegebied San Juan, door PJIAE (Princess Juliana International Airport N.V.). De inspectie houdt tenslotte ook toezicht op de meteodiensten KNMI en Meteoconsult.

## de veiligheidsnormen

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

Veiligheidsmanagement speelt in de hele luchtvaartketen een cruciale rol. De veiligheidsstandaard in de luchtvaart is hoog. Wereldwijd is jarenlang een voortdurende verbetering van de veiligheid in de luchtvaart zichtbaar.

## vergunningverlening

vergunningen luchtvaart	2014	2015	2016	2017	2018	2019
aantal vergunningen	5.624	5.200	5.200	5.200	5.200	5.200
% binnen de norm	89	95	95	95	95	95

Het aantal te verlenen vergunningen en certificaten is in 2015 en later op hetzelfde niveau geraamd als in 2014. Weliswaar was in de eerste helft van 2014 de vergunningverlening hoger dan verwacht, maar de inschatting is dat deze uitkomst incidenteel is. De vergunningverlening is vraaggestuurd; incidentele uitschieters zijn per definitie een knelpunt voor de uitvoering van het inspectieprogramma.

## handhaving

### *dienstverlening*

dienstverlening luchtvaart	2014	2015	2016	2017	2018	2019
afhandeling vragen	8.353	8.800	8.800	8.800	8.800	8.800
afhandeling meldingen	341	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700

De inspectie informeert door middel van workshops, internetpublicaties en symposia de sectorpartijen (vooral via de brancheorganisaties in de general aviation), zodat bedrijven op tijd conform de nieuwe wet- en regelgeving kunnen functioneren.

passagiersrechten luchtvaart	2014	2015	2016	2017	2018	2019
aantal klachten	2.038	2.000	2000	2000	2000	2000
%< behandelnorm	75	95	95	95	95	95

De inspectie heeft ook een taak op het gebied van passagiersrechten. Het Europese Hof van Justitie bepaalde in november 2009 met het zogeheten ‘Sturgeon-arrest’, dat passagiers met een vertraging van drie uur of langer recht hebben op een standaardvergoeding. Dit arrest is later, na aanvullende vragen, door het Hof bevestigd.

De verwachting is, dat het aantal klachten zich de komende jaren stabiliseert rond de 2000.

Het is het streven van de inspectie om zoveel mogelijk in dialoog met de andere Europese landen en met de branche duidelijkheid te verschaffen over de toepassing van de verordening. De inspectie publiceert hiervoor periodiek een beleidsregel passagiersrechten luchtvaart, waarin de verkregen duidelijkheid wordt verwoord.

#### toezicht

toezicht luchtvaart	2014	2015	2016	2017	2018	2019
aantal convenanten *	16	20	25	25	25	25
objectinspecties						
• luchtvaartbedrijven (inspecties incl. ARBO eisen t.b.v. I-SZW)	131	185	185	185	185	185
• serviceproviders	640	609	609	609	609	609
• luchtvaartuigen SAFA**	422	455	455	455	455	455
• luchtvaartuigen overig en DBC***	152	130	130	130	130	130
audits						
• luchtvaartbedrijven	420	370	370	370	370	370
• serviceproviders (luchthavens en luchtruim)	51	60	60	60	60	60
aantal geïnspecteerde bedrijven (OTS)	160	182				

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

\*\* betreft taakstellend aantal quotapunten. Per type inspectie worden quotapunten toegekend. EASA bepaalt ieder jaar in oktober het aantal taakstellende quotapunten voor het daarop volgende jaar voor ieder Europees land. De berekeningsmethodiek, de uitvoeringswijze en het internationale toezicht op de uitvoering zijn in Europese wetgeving vastgelegd

\*\*\* totaal 60 ACAM-, 60 SAGA- en 10 DBC-inspecties

Het toezicht in de luchtvaart bestaat grotendeels uit systeemtoezicht (bedrijfsaudits). De inspectie werkt daarnaast met objectinspecties (realitychecks). De objectinspecties worden veelal door Europa voorgeschreven. Het toezicht op ontwerpbedrijven en het certificeren van luchtvaartuigen voert de inspectie uit onder verantwoordelijkheid van EASA.

Door meer risicogestuurde programmering zullen de aantallen inspecties tussen de verschillende categorieën bedrijven licht verschuiven: minder goed presterende bedrijven krijgen meer aandacht.

Toekomstige regelgeving schrijft voor dat luchtvaartbedrijven een efficiënt werkend veiligheidsmanagement systeem moeten hebben. Bij luchtvaartbedrijven die hieraan voldoen worden minder objectinspecties en audits uitgevoerd. Dezelfde bedrijven zullen eerder in aanmerking komen voor een convenant. Gegeven deze ontwikkelingen is de verwachting dat het aantal objectinspectie en audits bij luchtvaartbedrijven over de jaren afneemt en het aantal bedrijven met een convenant zal toenemen.

Wat betreft de SAFA inspecties is het aantal quota-punten verhoogd van 425 naar 455. Dit is door EASA in het kader van samenwerking met andere lidstaten bepaald.

In 2010 is de inspectie gestart met het afsluiten van convenanten met goed presterende bedrijven en brancheorganisaties. De inspectie wil meer integrale convenanten gaan afsluiten (een integraal convenant is één convenant voor bedrijven die naast onderhoud aan vliegtuigen ook operationele vluchten uitvoeren). De inspectie streeft naar uitbreiding van het aantal convenanten met 2 in 2015.

kwaliteitsrisico bedrijven	2014	2015	2016	2017	2018	2019
% technische bedrijven < 40	95	92	92	92	92	92
% technische bedrijven < 50	98	98	98	98	98	98
% operationele bedrijven < 40	89	90	92	92	92	92
% operationele bedrijven < 50	96	97	98	98	98	98
% luchthavens < 40	100	100	100	100	100	100
% luchthavens < 50		100	100	100	100	100

Het toezicht is risicogestuurd waarbij aan de hand van risicoprofielen van bedrijven en van bedrijvensectoren meer of minder toezicht plaatsvindt. 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. Het risicogetal is feitelijk een weergave van de naleving van Wet- en regelgeving.

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 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. In vergelijking met het gestelde doel in 2015 (90%) is er een naleeftekort bij operationele bedrijven. Deze naleeftekorten doen zich met name voor bij AOC houders (luchtvaartmaatschappijen) en vliegscholen. Deze groep is relatief gering ten opzichte van het totaal aantal luchtvaartbedrijven. De inspectie voert bestuurlijke gesprekken met ondertoezichtstaanden waar hoge naleeftekorten zijn geconstateerd. Bij luchthavens is voor het eerst de norm niet gehaald omdat sinds vorig jaar ook één luchthaven door de inspectie wordt geïnspecteerd, die relatief slecht scoort.

Verder stelt de inspectie zich ten doel om de gemiddelde score van alle bedrijven jaarlijks te verbeteren. De gemiddelde risicoscore bestaat uit het kwaliteits- en het organisatierisico. Deze doelstelling richt zich op de score van een deelsector als geheel:

gemiddelde risicoscore bedrijven	2014	2015	2016	2017	2018	2019
technische bedrijven	26	26	26	26	25	25
operationele bedrijven	36	31	29	28	27	27
luchthavens	22	21	20	20	20	20

Vanaf 2014 werkt de inspectie mee aan de invoering van een maturity model als indicator voor de voortgang van de werking van het safetymanagementsysteem (SMS) van de overheid zelf. Onderdeel hiervan is het ontwikkelen van concrete en meetbare veiligheidsindicatoren per onderdeel van het luchtvaartstelsel. Ook worden doel en streefwaarden vastgesteld, afgestemd met de sector. Dit SMS van de overheid zal bestaan uit meer dan alleen maar de hierboven vermelde scores. Voorbeelden zijn het aantal airspace infringements en het aantal runway incursions dat de overheid naar beneden willen brengen.

## analyse van voorvallen

Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) is onderdeel van de inspectie. Het ABL verwerkt en analyseert meldingen aangaande luchtvaartvoorvallen. Daarnaast ontvangt het ABL sinds 2012 van een aantal risicogebieden (airspace infringements, runway incursions, vogelaanvaringen en laseraanvaringen) de meldingen die optreden in het militaire luchtruim. ABL heeft nu een totaaloverzicht van deze risicogebieden in Nederland en publiceert hierover in nieuwsbrieven.

Naast het monitoren van bestaande risicogebieden, signaleert en identificeert het ABL mogelijk nieuwe risicogebieden. Deze risico's worden besproken tijdens een overleg met de sector, het zogenaamde ABL+. Het ABL+ bestaat uit luchtvaartdeskundigen die samen met ABL medewerkers trends in het verloop van indicatoren interpreteren en vaststellen of er sprake is van een veiligheidsrisico. Een voorbeeld van een indicator met een stijgende trend waar het ABL een vervolganalyse op uitvoert zijn incidenten met agressieve passagiers. Het ABL+ speelt ook een rol bij het organiseren van het jaarlijkse ABL symposium.

Bij het doen van meldingen gaat het ABL uit van de Just Culture gedachte. Bij Just Culture is het uitgangspunt dat informatie uit meldingen primair wordt gebruikt om veiligheidsgebieden te identificeren en niet om schuldigen aan te wijzen. Alleen in geval de melding laat zien dat er vermoedelijk sprake is geweest van opzet of grove nalatigheid kan een strafrechtelijk traject volgen. Tot nu toe heeft geen enkele melding geleid tot een strafrechtelijke veroordeling.

Op 15 november 2015 treedt een nieuwe Europese Verordening in werking, die de sector voorschrijft welke incidenten en welke informatie over deze incidenten moeten worden gemeld. De meldingen moeten worden aangeleverd in een format dat compatibel is met Europese datasysteem Eccairs. Ook de kleine luchtvaart is vanaf 15 november 2015 verplicht te melden.

## incidentafhandeling en onderzoek

Het ongevalonderzoek 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 Luchtvaartautoriteiten (MLA) afgesproken om het toezicht te harmoniseren. Afspraken zijn gemaakt met het CLSK (Commando Luchtstrijdkrachten) over uitwisseling van incidentmeldingen. Op die manier wordt een totaalbeeld verkregen van de belangrijkste risico's van de luchtvaart in Nederland. De inspectieprogramma's worden de komende jaren waar mogelijk en zinvol op elkaar afgestemd met onder meer de I-SZW, de Douane, de politie, KMar en de NVWA.

### *samenwerking Caribisch Nederland*

De inspectie geeft de inspecties in Caribisch Nederland de komende jaren verder vorm door middel van samenwerking met Caribische partners binnen het Koninkrijk.

### *samenwerking binnen Europa*

Nederland, Zwitserland, Frankrijk, Duitsland, België en Luxemburg werken samen in het kader van het Functional Airspace Block Europe Central-verdrag (FABEC). De samenwerking moet leiden tot een internationaal gedeeld luchtruim met als hoofdoelen onder meer het terugbrengen van vertragingen en grotere vluchtefficiëntie. De nationale autoriteiten binnen FABEC hebben afspraken gemaakt over de gezamenlijke inrichting van het toezicht.



# 13. de bedrijfsvoering

De inspectie bestaat uit vijf 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 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. Het organigram van de inspectie is aan het eind van dit hoofdstuk opgenomen.

Voor de beleidsontwikkeling van alle bedrijfsvoeringactiviteiten geldt dat deze in het kader van het programma 'Compacte Rijksdienst' steeds meer buiten de inspectie en het eigen departement plaatsvindt. Voor de uitvoerende bedrijfsvoeringstaken is de trend dat de inspectie de regie voert en zich richt op een goede doorvertaling van de wensen van de domeinen naar de ondersteunende shared services organisaties.

## personeel

### *strategische personeelsplanning*

De inspectie zet in haar personele planning in op kennisbehoud en vakmanschap. Kennisbehoud is een belangrijk aandachtspunt vanwege de omvang van de uitstroom en de vergrijzing van het huidige personeelsbestand. De inspectie brengt jaarlijks in beeld welke kennis en kunde zij met de gereduceerde bezetting nodig blijft houden en waar als gevolg van de (voorziene) uitstroom, niet acceptabele gaten in de bemensing gaan ontstaan. De inspectie legt daartoe de kennisbehoefte vast in strategische kwalificatiekaarten, waardoor het kennisbehoud en vakmanschap beter gestuurd en gewaarborgd kan worden.

### *vakmanschap*

Goed opgeleide inspecteurs, adviseurs en managers zijn een voorwaarde om als autoriteit te kunnen gelden. Hiervoor zijn inspectiebrede vakmanschapsdagen voor zowel management als inspecteurs ingericht, waarin met name wordt ingegaan op rolvastheid, verantwoordelijkheid en kaders van de inspectie. Tevens is er aandacht voor de omgang met sociale media en escaleren (het melden richting lijnmanagement).

Uit de strategische kwalificatiekaarten wordt jaarlijks de gewenste kwalificatieverbetering gedestilleerd en opgenomen in (onder andere) de opleidingsplannen. Zo worden de inspecteurs juridisch bijgeschoold en investeert de inspectie in de financiële/administratieve bijscholing van inspecteurs die bedrijven bezoeken. De inspectie besteedt jaarlijks tenminste 1,5% van de loonsom aan vorming en opleiding van haar medewerkers. De inspectie meet het ervaren vakmanschap eens per twee jaar in een enquête onder ondertoezichtstaanden. De eerstvolgende enquête is in 2016.

### *ziekteverzuim*

De inspectie hanteert de lenM norm voor het ziekteverzuim van maximaal 4%. Het ziekteverzuim wordt maandelijks in alle managementteams en in het directieteam besproken. Met name het terugdringen van het langdurig verzuim heeft veel aandacht.

### *diversiteit*

De inspectie geeft binnen haar mogelijkheden nadrukkelijk aandacht aan het invullen van haar maatschappelijke verantwoordelijkheid. In dit kader heeft de inspectie bij instroom en doorstroom extra aandacht voor vrouwen, mensen met een bi-culturele achtergrond, laagopgeleiden en mensen met een handicap. Ten aanzien van de Wajong/WSW streeft de inspectie binnen deze context naar de Wajong/WSW 1% norm in de personele bezetting. Waar dat kan, biedt de inspectie stageplekken aan scholieren en studenten.

#### *arbo*

De inspectie volgt de rijks- en lenM-brede kaders op het gebied van het arbobeleid en de uitvoering daarvan. De inspectie kent een groot aantal taken waarbij specifieke risico's aan de orde zijn met een grote variëteit. In de afgelopen twee jaar zijn alle taken en de veiligheidsrisico's opnieuw in kaart gebracht door het inspectiebreed uitvoeren van risico-inventarisaties en evaluaties (RIE's). Mede op basis van deze RIE's werkt de inspectie aan het verhogen van de veiligheid en het versterken van de veiligheidscultuur.

#### *klachten*

Klachten van burgers over het optreden van de inspectie of haar medewerkers worden behandeld en beoordeeld op basis van een speciaal daarop toegesneden procedure. De inspectie heeft dit proces buiten het reguliere proces gepositioneerd om een goede beoordeling te waarborgen.

## **informatie**

#### *processen en ICT*

Een goed functionerende informatiehuishouding is onmisbaar om de taken van de inspectie efficiënt en effectief te kunnen uitvoeren. Het uitgangspunt dat de inspectie daarbij hanteert is dat zij dezelfde dingen op dezelfde manier doet. Dit uit zich in de eerste plaats in een eenduidige inrichting en uitvoering van de bedrijfsprocessen (uniformering van de processen). Deze processen zullen meer en meer worden ondersteund door een beperkt aantal generieke informatiesystemen. Als principe geldt: voor elke functie één ICT-systeem. Daarvoor worden generieke ICT-bouwstenen ingericht, waarmee voor de inspectie een nieuwe ICT-omgeving ontstaat.

Ook werkt de inspectie er aan om de data die in de bedrijfsprocessen omgaan, eenduidig en betrouwbaar te krijgen en te houden. De gegevens moeten voldoen aan de wettelijke verplichtingen (bijvoorbeeld voor lenM-registers en koppelingen met basisregistraties als GBA, NHR, BAG en basisregistratie voertuigen) en moeten uniform worden vormgegeven om ontsluiting en uitwisseling (o.a. Inspectieviews) goed mogelijk te maken. De inspectie zal het gegevensbeheer versterken om de gewenste koppelingen naar de buitenwereld te realiseren.

Voor de ondersteuning van de samenwerking tussen de rijksinspecties is het stelsel van Inspectieviews ontwikkeld. Dit digitale uitwisselingssysteem biedt toezichhouders en vergunningverleners binnen de overheid de mogelijkheid om gegevens van andere inspectiediensten in te zien ten behoeve van hun eigen bedrijfsprocessen. Dit versterkt risicogericht toezicht en gezamenlijk optreden door de overheid. Inspectieview Bedrijven (enkelvoudig) en Inspectieview Milieu (enkelvoudig) zijn inmiddels operationeel. In 2015 worden de Inspectieviews Bedrijven (bulk), Milieu (bulk), Binnenvaart (enkelvoudig) en een aantal specifieke koppelingen in beheer genomen. De inspecteur-generaal van de ILT is binnen de Inspectieraad portefeuillehouder van het stelsel van Inspectieviews.

De inspectie heeft ervoor gekozen om in elk domein de bedrijfsprocessen, de informatiesystemen en de data geïntegreerd aan te pakken. Deze aanpak krijgt vorm in 'wasstraten'. In een wasstraat wordt het bestaande proces aangepast aan een vastgesteld geüniformeerd procesmodel, worden de bestaande ICT-systemen waar mogelijk vervangen door de generieke ICT-bouwstenen en worden de gegevensverzamelingen eenduidig ingericht. In vrijwel alle domeinen lopen inmiddels wasstraatprojecten, zoals bodemtoezicht, toezicht koopvaardij (vlaggenstaatcontrole), defensietoezicht, toezicht vuurwerk en het luchtvaartuigenregister. In 2015 zullen nieuwe wasstraten starten.

De uniformering van de primaire processen en de ontwikkeling, implementatie en het gebruik van een daarop aangepast ICT-instrumentarium is een omvangrijk en complex proces met vele afhankelijkheden. De inspectie hanteert hierbij een programmatische aanpak met duidelijk omschreven taken en verantwoordelijkheden voor zowel de sturing als de uitvoering en implementatie en kiest voor korte en overzichtelijke trajecten. Dit verhoogt de flexibiliteit tijdens de implementatie en een betere aansluiting bij de specifieke wensen van de domeinen. Dit geeft ook invulling aan één van de BIT-regels uit het rapport 'Grip op ICT': Faseer de ontwikkeling van het ICT-project zo efficiënt mogelijk en probeer daarbij per fase direct bruikbare producten op te leveren. Voorbeelden van deze aanpak bij de inspectie zijn de agile-werkwijze die wordt toegepast bij de ontwikkeling van een aantal ICT-bouwstenen en de hierboven genoemde wasstraten voor elk bedrijfsproces.

#### *documentmanagement*

De overheid wil in 2017 volledig digitaal werken. De inspectie heeft hiertoe al de nodige stappen gezet waarbij eerst de processen worden geuniformeerd (wasstraten) en het proces gebruik maakt van een aantal ICT-bouwstenen. Een van deze bouwstenen is een documentmanagement systeem (DMS) waarbij versiebeheer en toegankelijkheid van de documenten goed geregeld is.

Naast de noodzakelijke digitalisering van processen is automatisering van documentstromen nodig om efficiënter te kunnen werken. De automatisering zal leiden tot een daling van het aantal menselijke handelingen en tot een krimp leiden van de afdeling Documentmanagement.

#### *informatiebeveiliging*

Informatiebeveiliging blijft de komende jaren sterk verankerd in de organisatie. De beschikbaarheid, integriteit en vertrouwelijkheid van informatie is een voorwaarde voor het functioneren van de inspectie en draagt bij aan het beeld van een betrouwbare overheid.

In het proces van ontwikkeling van de nieuwe ICT-omgeving krijgt informatiebeveiliging de vereiste aandacht. De inspectie richt zich de komende jaren op het implementeren van de richtlijnen voor informatiebeveiliging (BIR/VIR-BI/BVR). Vooral het verder implementeren van het tactisch normenkader van de BIR, het verder toewerken naar een Information Security Management System (ISMS) en het inbedden in de PDCA cyclus zal komende jaren veel prioriteit krijgen. Documentatie van 'comply or explains' zullen verder geactualiseerd en onderhouden worden. Uiteindelijk speelt de medewerker de belangrijkste rol bij de werking van alle maatregelen rond informatiebeveiliging. De activiteiten in de komende jaren zullen om deze redenen gericht zijn op de informatieverwerkende processen, maar ook gericht worden op bewustwording bij de medewerkers. Dit is ook belangrijk bij het verwerken van privacygevoelige informatie en het voldoen aan de richtlijnen van de Wet Bescherming Persoonsgegevens.

## **middelen en faciliteiten**

#### *huisvesting*

In lijn met het programma 'Compacte Rijksdienst' concentreert de inspectie haar huisvesting zoveel mogelijk en laat de facilitaire voorzieningen gebundeld door shared services organisaties uitvoeren. De inspectie maakt daarbij gebruik van hoofdkantoren per domein en door het land verspreide nevenvestigingen voor inspectiewerkzaamheden op locatie.

De inspectie levert in de periode 2015-2018 haar bijdrage aan de implementatie van de masterplannen rijkshuisvesting waarvan het doel is om per provincie rijksbreed tot een optimale huisvesting te komen, waaronder minder benodigde vierkante meters per medewerker. De inspectie voorziet tot 2018 tenminste 8 verhuizingen van organisatieonderdelen. Zo verhuist aan het eind van 2015 het domein Scheepvaart van Rotterdam naar Zwijndrecht en verhuist het domein Rail en Wegvervoer binnen Utrecht. Bij iedere verhuisbeweging of verbouwing past de inspectie, afhankelijk van de mogelijkheden van de locatie, de principes van Het Nieuwe Werken (HNW) toe.

#### *middelen en vervoer*

De inspectie volgt de rijksbrede aanbestedingen in het kader van het categoriemanagement. De inspectie is al aangesloten bij het raamcontract hotel- en vergaderaccommodaties en voor een gedeelte bij de vertaaldiensten. In de komende periode vindt het aanbestedingstraject tolkendiensten plaats, gevolgd door het aanbestedingstraject dienstkleding. De inspectie onderzoekt of kan worden aangesloten bij lopende contracten van het ministerie van Defensie voor het grootste gedeelte van het inspectie-materieel (persoonlijke beschermingsmiddelen, gasdetectie en persluchtmaterieel).

In 2015 zal in het kader van de vergroening van het IenM-beleid een proef met auto's met zonnepanelen plaatsvinden. In 2015 zet de inspectie een eerste stap in de voorgenomen samenwerking tussen de inspectie en Rijkswaterstaat op het gebied van wagenparkbeheer. In eerste instantie vindt afstemming plaats tussen het vervoer- en wagenparkbeleid van beide partijen.

## planning en control

#### *de planning- en controlcyclus*

De inspectie maakt in haar sturing een omslag van product- naar processturing. Deze omslag loopt parallel aan de verdere uniformering van de (toezicht)processen. De bedrijfsvoeringsprocessen en de methodiek van interne controle worden hierop aangepast.

Vooruitlopend op de ontwikkeling van een organisatiebreed kwaliteitsmanagementsysteem legt de inspectie het komende jaar de laatste hand aan het vastleggen van haar primaire processen op basis van de geüniformeerde proceskaders. Het domein luchtvaart heeft al een ISO-gecertificeerd kwaliteitsmanagementsysteem. Het domein Scheepvaart voor een deel van haar processen ook en breidt dat begin 2015 uit tot het hele domein. De domeinen Rail- en Wegvervoer; Wonen, Water en Producten; Afval, Industrie en Bedrijven beschikken inmiddels voor een deel van hun processen over geactualiseerde procesbeschrijvingen of over een kwaliteitsmanagementsysteem in aanbouw. Dit wordt stapsgewijs naar de resterende processen uitgebreid. De ontwikkeling hangt ook samen met de eisen die worden gesteld aan de inspectie door internationale toezichthouders. Ieder domein beoordeelt in hoeverre certificering van het eigen kwaliteitsmanagementsysteem wenselijk is.

Om resultaatgericht werken te bevorderen, wordt de planning- en controlfunctie verder ontwikkeld. Belangrijke onderdelen daarin zijn het (her)invoeren van tijdschrijven in 2014 en het afsluiten van steeds specifiekere managementcontracten tussen de inspecteur-generaal en de directeuren. De planning- en controlfunctie is ook een belangrijk sturingsmiddel voor de directies in hun kwaliteitsmanagementsysteem. Met een *Balanced Score Card* wordt maandelijks over de bereikte resultaten gerapporteerd. Deze rapportage schenkt naast financiën ook aandacht aan niet-financiële indicatoren. Indicatoren over toezicht en naleving zijn daarin dominant maar zijn ook nog in ontwikkeling.

#### *toezicht op Kiwa*

De inspectie houdt toezicht op de uitvoering van de aan Kiwa toebedeelde taken. Op basis van de bepalingen van de overeenkomst tussen inspectie en Kiwa en aanvullende addenda, maar ook de resultaten van andere toezichthoudende organen en de verantwoordingsrapportages vanuit Kiwa stelt de inspectie jaarlijks een toezichtplan op. Het toezichtplan bevat een mix van verschillende toezichtobjecten. Belangrijke en terugkerende toezichtobjecten zijn PKI-overheid, ontwikkelingen rond de Boordcomputer-taxi (BCT), doelmatige bedrijfsvoering Kiwa NV inclusief de bouw van het nieuwe ICT-systeem, implementatie en werking van de kwaliteitmanagementsystemen en de beheersing van implementatie van nieuwe wet- en regelgeving. In het kader van dit toezicht is er zowel op operationeel als strategisch niveau periodiek overleg tussen de inspectie en Kiwa. Daarnaast voert de inspectie productgerichte audits bij Kiwa uit. De inspectie volgt nauwlettend de gevolgmaatregelen naar aanleiding van de bevindingen bij Kiwa. De uitvoering van het toezichtplan vindt plaats door een multidisciplinair toezichtteam.

### de Staat van de Veiligheid

De inspectie heeft in 2014 een begin gemaakt met omvorming en verbreding van de voormalige Staat van de Transportveiligheid naar een integrale inspectiepublicatie over de Staat van de Veiligheid. De nieuwe Staat geeft aan de hand van infographics een actueel beeld van de veiligheid<sup>9</sup> op thema's en onderwerpen binnen het inspectiebrede werkteerrein. Zowel qua vorm als qua inhoud betekent dit een verandering ten opzichte van voorgaande jaren, er is sprake van een groeimodel. Voor komende jaren wordt (in lijn met het programma van de Inspectieraad) verdere uitbouw van de Staat voorzien.

## financiën

### inkoop en administratie

Per 2015 brengt de inspectie de financiële administratie en een deel van de inkoopfunctie over naar de Shared Service Organisatie van het ministerie. Dit vormt een onderdeel van de invulling van het programma Compacte Rijksoverheid.

De inkoopfunctie voor aankopen boven € 15.000 is in de tweede helft van 2014 gecentraliseerd waarbij gelijktijdig de betreffende inkoopprocessen zijn aangepast aan vooraf vastgestelde kaders. De aankopen onder de €15.000 blijven nog gedecentraliseerd bij de organisatieonderdelen. De inspectie hanteert de norm dat zij ten minste 95% van de geaccepteerde facturen binnen 30 dagen betaalt.

### taakstelling

Als gevolg van besluitvorming door de kabinetten Rutte I en II heeft de inspectie vanaf 2012 een financiële taakstelling opgelegd gekregen. Vanaf begin 2015 resteert nog een taakstelling die oploopt tot € 10 mln in 2018. De inspectie vult deze taakstelling als volgt in:

- het reduceren van het aantal functies, met name in de ondersteunende taken;
- het reduceren van huisvestings- en overige materiële kosten;
- stapsgewijs verhogen van de kostendekkingsgraad van de vergunningverlening.

De inspectie brengt tarieven in rekening voor vergunningen die aan derden worden verleend. In 2015 vindt besluitvorming plaats over voorstellen voor de vereenvoudiging van het tarievenstelsel vergunningen.

### staat van baten en lasten (verkort)

BATEN	2015	2016	2017	2018	2019
omzet IenM	126.047	123.471	120.448	118.169	118.164
omzet overige departementen	6.527	6.374	6.217	6.060	6.060
omzet derden	7.584	7.584	7.584	7.584	7.584
rentebaten	50	50	50	50	50
totaal baten	140.208	137.479	134.299	131.863	131.858
LASTEN					
apparaatskosten	138.008	135.304	132.124	129.688	129.683
• personele kosten	111.241	108.755	105.995	103.978	104.175
• materiële kosten	26.767	26.549	26.129	25.710	25.508
rentelasten	100	100	100	100	100
afschrijvingskosten	2.100	2.075	2.075	2.075	2.075
totaal lasten	140.208	137.479	134.299	131.863	131.858

bedragen x € 1000

9 lees: veiligheid, gezondheid, duurzaamheid: maatschappelijke effecten

# 14. Caribisch Nederland



De inspecteur-generaal beheert in de bestuursraad van het ministerie van I&M de portefeuille Caribisch Nederland.

De komende jaren wordt geïnvesteerd in de basisvoorzieningen drinkwater, afvalwaterzuivering en afvalverwerking. Het gaat om investeringen en het ondersteunen van de organisatie van de exploitatie van de afvalwaterzuivering. Samen met het ministerie van Economische Zaken (energievoorzieningen) wordt een duurzame oplossing ontwikkeld om de drinkwatertarieven draagbaar te maken voor de lokale huishoudens.

De beleidslijn voor de afvalverwerking in Caribisch Nederland is het minimaliseren van de stort en het stimuleren van de alternatieven voor het verwerken van afval zoals verbranden, hergebruiken en andere toepassingen.

Een tweede investeringsinspanning wordt geleverd op het terrein van veiligheid. De inzet is er op gericht om de luchthavens te laten voldoen aan de minimale internationale regelgeving voor de vliegveiligheid van ICAO. De start- en landingsbaan op de luchthaven van Bonaire is al gereed. De voorbereidingen voor de renovatie van de luchthaven van Saba, Sint Eustatius en het tweede gedeelte van Bonaire zijn in volle gang.

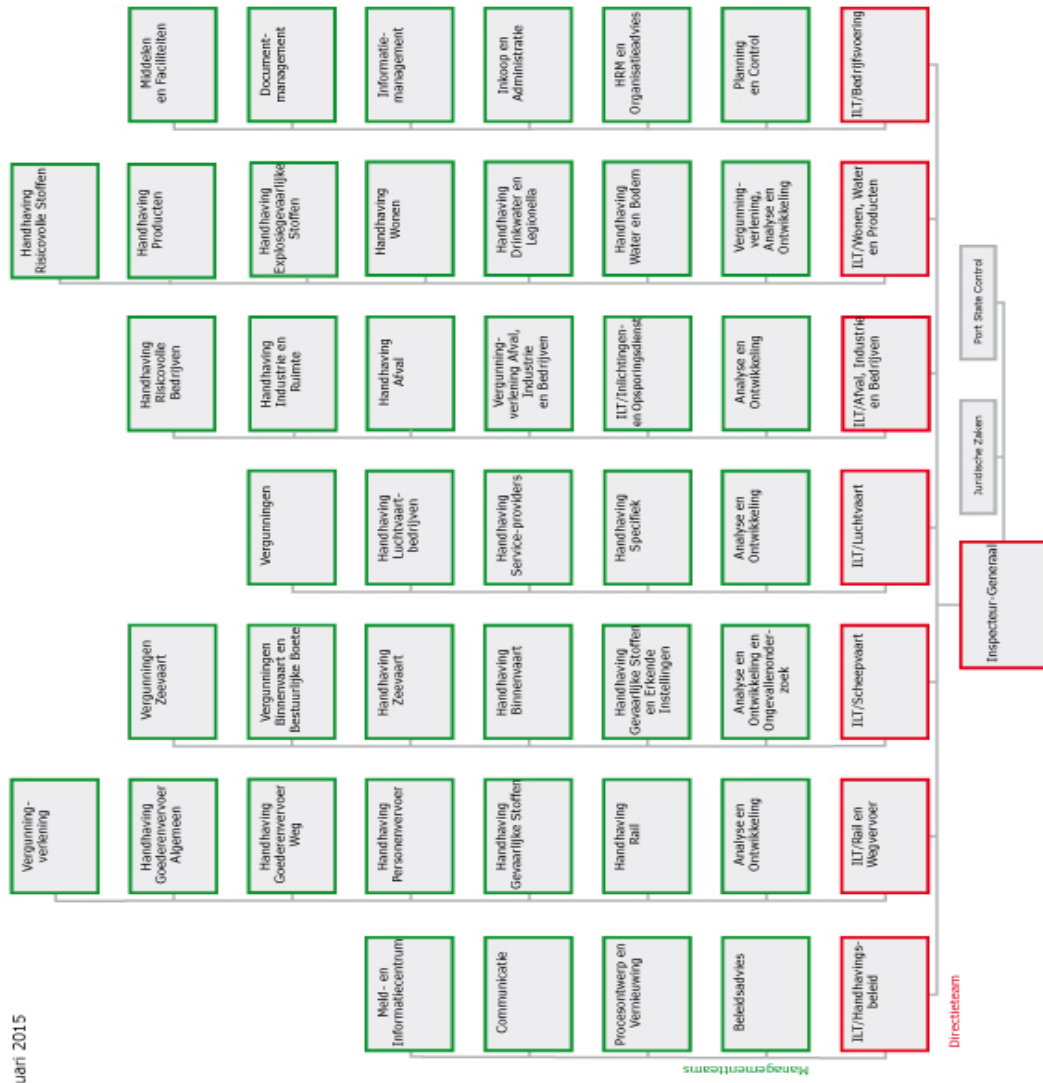
Daarnaast wordt er aan gewerkt om de havenontvangstinstallaties te laten voldoen aan de internationale regelgeving van de IMO.

Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de afhandeling van incidenten op zee. Hiertoe wordt een maritieme incidentenorganisatie verder ingericht om op de wateren rondom Caribisch Nederland in staat te zijn om eventuele bergingen en olielozingen te ruimen. Verder worden er ook op de eilanden trainingen/opleidingen georganiseerd voor hoe op te treden bij olievervuilingen.

Ook de implementatie van nieuwe regelgeving krijgt aandacht, met name op het milieugebied: deze wordt gefaseerd, passend bij de eilandsituatie ingevoerd.



januari 2015









Dit is een uitgave van de

**Inspectie Leefomgeving en Transport**

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

februari 2015