Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Meerjarenplan 2013-2017

Inspectie Leefomgeving en Transport

voorwoord

Onze inspectie heeft drie belangrijke opgaven. Zo willen wij op de ons toevertrouwde domeinen gezaghebbend zijn en dat vraagt permanente aandacht voor het vakmanschap van onze inspecteurs. Hun optreden en deskundigheid zijn immers bepalend in het aanzien van de ILT. Daarom werken wij inmiddels met vakgroepen, zodat wij naar de ondertoezichtstaanden met een gelijkluidend inhoudelijk standpunt optreden en met eenzelfde aanpak qua toezichtvormen en interventiemaatregelen. En daarom doen wij ook aan permanente educatie. Lastig aspect daarbij is dat de achterliggende wet- en regelgeving per domein verschilt, waardoor niet alle ILT-inspecteurs hetzelfde instrumentarium ter beschikking hebben.

De tweede opgave betreft het samenwerken met andere toezichthouders. Ondertoezichtstaanden mogen niet meer toezichtlasten hebben dan nodig is. Op rijksniveau wisselen wij informatie uit, maken we gezamenlijke deeljaarplannen en kennen we een aanpak van ketenregie. Met de komst van de Regionale Uitvoeringsdiensten (RUD) zal zeker ook winst te behalen zijn in de samenwerking: met alle gemeenten afspraken maken is een stuk ingewikkelder dan met het beperkte aantal RUD's.

Ons derde vraagstuk betreft ons ICT-landschap. De ILT is een samengestelde inspectie, waardoor we over een te grote diversiteit aan ICT-applicaties beschikken. We werken stelselmatig aan het ontwikkelen van uniforme procesinrichtingen en uniforme ICT-ondersteuning.
Dat vraagt veel inspanningen van onze managers, onze procesinrichters en onze ICT-ers, maar ik ben er trots op dat zij tegen de achtergrond van een groot werkterrein volhardend, energiek en systematisch doorwerken.

Trots ben ik sowieso op onze mensen. Zij slagen er in professioneel hun taak te blijven uitvoeren, terwijl zij wel worden geconfronteerd met taakstellingen, met gevolgen als reorganisaties, minder mensen en soms taakverzwaring. Het is ook goed te zien hoe onze inspecteurs met vakmanschap omgaan met de publieke opinie: toezichthouders houden te veel toezicht, maar weer te weinig als het is misgegaan.
Hulde voor het stug en vakkundig doorgaan!

Wij hebben afscheid moeten nemen van zo'n 40 medewerkers omdat hun taken zijn vervallen, terwijl wij tegelijkertijd zo'n zelfde aantal mochten begroeten omdat de EVOA-taken van AgentschapNL naar de ILT zijn overgegaan. Verlies en winst gaan soms hand in hand en ook dat vraagt veel flexibiliteit van onze medewerkers.

Vanaf 2016 staan wij, zoals de gehele rijksoverheid, voor nieuwe taakstellingen. Eerlijk gezegd wordt dat nog een hele opgave als we niet willen inboeten op ons primaire proces. Wij blijven werken aan onze innovatie om de effecten te kunnen opvangen, maar ik sluit op dit moment niet uit dat invulling van deze taakstelling zal leiden tot debat en keuzes met effecten.

Wat blijft, is de inzet, het elan en de energie van onze mensen. En daar blijf ik trots op!

Jenny Thunnissen
Inspecteur-Generaal Inspectie Leefomgeving en Transport

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 (ILT) is ervoor te zorgen dat bedrijven, organisaties en overheidsinstanties (de ondertoezichtstaanden) de wet- en regelgeving op het terrein van de duurzame leefomgeving en de fysieke veiligheid naleven.
Het werkveld van de inspectie omvat:

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

De regelgeving richt zich vooral op bedrijven, organisaties en overheidsinstanties die in de hele keten van deze sectoren werkzaam zijn. Zij stelt duurzaamheids- en veiligheidseisen aan de bedrijfsvoering, de toelating, het transport, de productie, de handel, het gebruik en de verwijdering van (afval)stoffen en producten, aan de kwaliteit van water en bodem, aan ruimtelijke plannen en aan brand- en constructieve veiligheid van gebouwen en inrichtingen. De regelgeving stelt daarnaast veiligheidseisen aan nucleaire installaties, de infrastructuur op het spoor en in de lucht, aan de staat van rij-, voer-, vaar- en vliegtuigen en aan chauffeurs en bemanningsleden. In het geval van water, bodem en bouwen – de fysieke leefomgeving – handhaaft de inspectie ook nalevingeisen die aan provincies worden gesteld.
De Inspectie Leefomgeving en Transport wil op al haar werkvelden een autoriteit zijn. Zij ontleent dat gezag niet simpelweg aan het feit dat haar bepaalde taken zijn opgedragen. Zij moet dat gezag met onbesproken optreden verdienen. Pas dan erkennen (vervoers-)bedrijven, instellingen, andere overheden, burgers, en passagiers de inspectie als gezaghebbende autoriteit, in het besef dat zij staat voor haar aandeel in de gewenste duurzaamheid en veiligheid en dat de ondertoezichtstaanden staan voor hun bijdrage.

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

- de missie -

de opdracht

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

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

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

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

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

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

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

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

- de opdracht -

de naleving: eigen verantwoordelijkheid en handhaving

De door de wetgever beoogde veiligheid en duurzaamheid legt de ondertoezichtstaanden verplichtingen op, 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 versterken. Zij doet dat door vergunningen te verlenen, door middel van handhaving (dienstverlening, toezicht en opsporing) en door onderzoek te doen.

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

- het doel -

vergunningverlening

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

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

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

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

handhaving

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

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

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

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

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

onderzoek

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

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

Ongevallenonderzoek kan aanleiding zijn om de dienstverlening te vergroten en/of het toezicht te versterken. In gevallen waarin een ondertoezichtstaande ernstig heeft gefaald, kan een toezichtsmaatregel uit het onderzoek voortvloeien.
Op verzoek van de minister(s) verricht de inspectie themaonderzoek, waarvoor een beroep op haar expertise noodzakelijk is. Themaonderzoek richt zich op het genereren van specifieke kennis. Wanneer de inspectie tijdens een dergelijk onderzoek stuit op mogelijke overtredingen of strafbare feiten, kan dat tot toezicht- of opsporingsmaatregelen leiden.

samenwerking

Binnen de verschillende domeinen zijn meer toezichthouders en handhavings-organisaties 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 I-SZW, de NVWA, de inspectie VenJ, de Douane, de Belastingdienst, de KMAR, de politie, het SodM, de (lucht)havenmeesters, RWS, de waterschappen, de RDW, het KMCGS, de NMA (in 2013 opgaand in ACM) en de regionale en lokale handhavingsorganisaties.

de maatregelen

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

De Inspectie Verkeer en Waterstaat bestond sinds 2001. Daarvoor waren de Rijksverkeersinspectie, de Scheepvaartinspectie en de Rijksluchtvaartdienst aparte inspectiediensten. Na 2001 is het werkterrein van de inspectie uitgebreid met de domeinen railvervoer en het waterbeheer.
De VROM-Inspectie is in 2002 gevormd uit de toenmalige Inspecties Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieuhygiëne, en de dienst Recherchezaken. Haar bevoegdheid om toezicht uit te oefenen en haar bevoegdheid om maatregelen te nemen zijn daardoor niet uniform, maar verschillen per domein.

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

Bij goede naleving kan de inspectie volstaan met:
- horizontaal toezicht (het sluiten van handhavingsconvenanten);
- systeemtoezicht (het uitvoeren van audits);
- reality-checks (object- en administratiecontroles, audits).

Grosso modo kan de inspectie bij niet-naleving de volgende maatregelen treffen:
- aanbevelingen doen;
- waarschuwen;
- het voeren van een bestuurlijk gesprek;
- bestuurlijke sancties opleggen, zoals een boete, last onder dwangsom en bestuursdwang;
- het intrekken van vergunningen;
- het onder verscherpt toezicht stellen;
- openbaarmaking.

Strafrechtelijke sancties zijn:
- het opmaken van proces-verbaal;
- strafrechtelijke onderzoeken.

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

2. relevante ontwikkelingen

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 Inspectieview 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 RUD's.

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/handhaafbaarheidsontwikkelingen over het afgelopen jaar in beeld te brengen.
In het meerjarenprogramma wordt ook voorzien jaarlijks een 'staat van' uit te brengen. De inspectie doet dit met haar Staat van de Transportveiligheid. Of het zinvol is dit eveneens te doen voor het milieu wordt nog bezien, omdat het Planbureau voor de Leefomgeving al een soortgelijke publicatie verzorgt. 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 gebruik maken 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 waren zij één rijksinspectie. De ILT 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 ons meerjarenplan geven wij per domein aan met wie wij samenwerken.

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

Er is een duidelijke toename van Europese initiatieven die het milieutoezicht moeten versterken en professionaliseren. Er zijn verschillende van die initiatieven, zoals vrijwillige samenwerking in internationale netwerken, regelgeving die dwingende eisen aan het toezicht stelt en de instelling van Europese toezichthouders. De tendens om steeds meer gedetailleerde, onderwerpspecifieke toezichtverplichtingen vast te stellen en een gebrek aan één samenhangende visie op de rol van de nationale toezichthouders

belemmeren een consistente aanpak en beperken de ruimte voor eigen oplossingen in de lidstaten. Dat kan consequenties hebben voor de beoogde intensivering en kwaliteitsverbetering van het milieutoezicht, waardoor regelgeving haar doel mogelijk minder goed bereikt en het speelveld voor internationaal opererende bedrijven mogelijk minder gelijk wordt.

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

technologische ontwikkelingen, innovatie en digitalisering

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

demografie en arbeidsmarkt

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

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

ontwikkeling openbaar bestuur: horizontaler

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

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

3. de koers voor de komende jaren

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

dienstverlening

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

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

Via haar *Meld- en Informatiecentrum* (MIC) behandelt de inspectie vragen en meldingen van zowel burgers en bedrijven als collega-instanties. Het MIC handelt telefonisch vragen af en behandelt e-mails en brieven van burgers en bedrijven op het terrein van leefomgeving en transport. Het MIC registreert de meldingen, beoordeelt de urgentie en bepaalt de routering van afhandeling. Het MIC streeft er naar om een zo groot mogelijk deel van de meldingen direct zelf te kunnen afhandelen. 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. Doel is dit voor alle situaties en domeinen mogelijk te maken. In 2012 is gestart met de uniformering van de werkprocessen rond vraagafhandeling en meldingen. Gelijktijdig wordt de ict-instrumentatie ontwikkeld en geïmplementeerd. Voor de vraagafhandeling zijn beide onderdelen inmiddels afgerond. In de huidige verwerking van de meldingstromen heeft de inspectie een aantal tekortkomingen onderkend. De inspectie verwacht alle meldingstromen eind 2013 volgens eenzelfde procesmatige aanpak te laten verlopen waarbij ook de geconstateerde tekortkomingen zijn opgelost.

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

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

Het bewaken van passagiersrechten is een taak van de inspectie in de luchtvaart, bij het spoor- en busvervoer en in de zeevaart. Een adequate *klachtenregeling*, zoals die al bestaat in de luchtvaartsector, moet die taak vorm gaan geven. Ook klachtenregelingen voor ondertoezichtstaanden moeten transparant en laagdrempelig zijn. De inspectie richt zich uitdrukkelijk op bespoediging van de klachtenafhandeling.

minder bestuurlijk toezicht

De inspectie gaat het toezicht inrichten naar de eisen van de tijd. Daarmee draagt zij bij aan het streven van het kabinet om de rijksoverheid te vernieuwen en meer ruimte te creëren voor andere overheden, burgers en bedrijven. Waar de bevoegdheden voor toezicht op wet- en regelgeving bij provincies en gemeenten zijn of worden belegd, zijn die overheden verantwoordelijk voor de uitvoering ervan. Voor de inspectie betekent dat een verschuiving van een positie van bestuurlijke beïnvloeding naar direct toezicht op bedrijven en andere overheden conform de wet Revitalisering Generiek Toezicht. Concreet manifesteert deze verschuiving zich vooral in de domeinen risicovolle bedrijven en water, bodem en bouwen.

samenwerking

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

Als voorbeeld van die geïntegreerde samenwerking bevat dit meerjarenplan het overzicht van inspecties met handhavingspartners voor de in-, uit- en doorvoer van afvalstoffen (EVOA-stoffen en producten (REACH/biociden en voor het goederenvervoer over de weg.
De inspectie werkt actief mee aan de ontwikkeling van één generiek, digitaal dossier om onderling gegevens tussen de verschillende toezichthouders uit te wisselen (met name inspectieresultaten).

ketenregie

Binnen domeinen waar het toezicht op de geldende wet- en regelgeving bij veel verschillende partijen is belegd, is samenwerking tussen die partijen van groot belang. Dankzij die samenwerking kan iedere partij zijn eigen toezichttaak zo effectief mogelijk uitvoeren om het doel van de naleving te kunnen halen. Een van de toezichthoudende partijen kan als ketenregisseur zorgen voor de benodigde informatie-uitwisseling, voor stroomlijning en voor afstemming. Zo'n ketenregisseur bouwt onder meer een netwerk van partijen op en neemt het initiatief om methodieken te ontwikkelen voor een uniforme toezicht- en handhavingsaanpak. Prioriteitstelling vindt plaats op basis van risicoanalyses van de totale keten.

Deze aanpak speelt een belangrijke rol in de domeinen risicovolle stoffen en producten, en water, bodem en bouwen. In die domeinen is de inspectie voor biociden, REACH, de Wet explosieven voor civiel gebruik, asbest en bodem ook 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 ILT is systeemverantwoordelijk voor het opzetten, het in stand houden en faciliteren van de nationale kennisnetwerken op het gebied van milieu (BOT-mi), nucleair (EPA-n), drinkwater (EPA-d) en terreurbestrijding (LLNta). In deze landelijke expertisenetwerken zijn de kennis en deskundigheid van een groot aantal onafhankelijke instanties gebundeld. Bij een crisis of incident op milieu- of nucleairgebied wordt door het expertisenetwerk een samenhangend en onafhankelijk advies gegeven over te nemen maatregelen en te verwachten gevolgen voor mens en milieu.
De ILT onderhoudt en faciliteert de kennisnetwerken 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. Voor nucleaire crises ligt de beleidsverantwoordelijkheid bij het ministerie van EZ.

vernieuwingen in toezicht

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

Tegen de hierboven geschetste achtergrond bepaalt de inspectie haar interventieaanpak. Daarbij zijn uitgaan van vertrouwen tenzij en het aanpakken van notoire overtreders leidende principes voor de keuze van een instrument. Goed presterende bedrijven kunnen rekenen op een lagere frequentie van inspecties.

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

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

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

zichtbaar toezicht
Van zichtbaar toezicht gaat onmiskenbaar een preventieve werking uit: de ondertoezichtstaanden merken dat de pakkans toeneemt en gaan daardoor uit eigen beweging de wet- en regelgeving naleven. De inspectie wil daarom het aantal zichtbare acties – al dan niet samen met de toezichtpartners – vergroten. Zulke acties kunnen themagericht zijn (bijvoorbeeld controle van het onderhoudsniveau in de kleine luchtvaart), tijdgebonden (controle van touringcars in vakantietijd of de bietencampagne of risicogericht (bijvoorbeeld controle van rust- en vaartijden in de binnenvaart tijdens ongebruikelijke vaartijden). Het openbaar maken van de resultaten van de acties hoort daar onlosmakelijk bij.

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

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

opsporing

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

De noodzaak voor deze rolinvulling is in december 2012 opnieuw bevestigd, toen de commissie Zevenbergen haar rapport uitbracht over de casus Otapan. De commissie Zevenbergen constateert in haar rapport dat de voormalige VROM-Inspectie de verantwoordelijkheid voor het vinden van een oplossing voor het vervuilde schip op zich heeft genomen, waarbij de toezichthoudende/handhavende rol van de inspectie volgens de commissie in het geding is gekomen.

In de evaluatie van de verbetermaatregelen die sinds 2006 genomen zijn, constateert de commissie Zevenbergen dat de ILT in de nieuwe organisatiestructuur onafhankelijker is gepositioneerd dan voorheen en een helder afgebakende rolopvatting heeft (focus op handhaving en inspectie).

De inspectie heeft primair de focus op het bevorderen van de naleving in de samenleving. Inspectierapporten worden gemaakt om bij het geïnspecteerde bedrijf de resultaten van de inspectie kenbaar te maken. Vanuit haar onafhankelijke rol als toezichthouder kan de inspectie ook thema-inspecties en

ongevalonderzoek doen. De rapportages die de ILT hiervan opstelt 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. Om te zorgen dat de onafhankelijkheid van de inspectie niet in het geding komt, is er begin 2013 een nieuwe procedure vastgesteld voor de publicatie van rapporten. De inspectie voorziet de volgende rapportages te publiceren:

domein	onderwerp	datum
risicovolle bedrijven	rapportage omtrent ongewone gebeurtenissen in Nederlandse nucleaire inrichtingen 2011	1e kwartaal 2013
	factsheet: twee jaar buisleidingentoezicht Bevb	2e kwartaal 2013
risicovolle stoffen en producten	toezicht recyclenorm Besluit Verpakkingen	1e kwartaal 2013
	REACH naleving in de galvano-keten	2e kwartaal 2013
water, bodem en bouwen	brandveiligheid van particuliere justitiële inrichtingen	1e kwartaal 2013
	ruimtelijke inpassing vergunde opslagen van ontplofbare stoffen voor civiel gebruik	1e kwartaal 2013
railvervoer	Maarsbergen - aanrijding treinen met vrachtwagencombinatie	1e kwartaal 2013
	trein met gevaarlijke stoffen rijdt rijweg uit in Groningen	1e kwartaal 2013
	audit tekeningenbeheer ProRail	1e kwartaal 2013
	quick scan beheer onderhoud hoofdspoorweginfrastructuur ProRail	1e kwartaal 2013
	vervolgonderzoek beheersing onderhoud hoofdspoorweginfrastructuur	4e kwartaal 2013
	thema-inspectie vakbekwaamheid en veiligheidscultuur treindienstleiders	1e kwartaal 2013
	thema-inspectie verkenning overvolle treinen	1e kwartaal 2013
	botsing van twee goederentreinen op de Maasvlakte	2e kwartaal 2013
	incident bijna-botsing twee treinen na STS Utrecht (25-04-2012)	2e kwartaal 2013
	Leiden: botsing twee treinen (24-04-2012)	2e kwartaal 2013
	vervolgonderzoek beheersing onderhoud hoofdspoorweginfrastructuur	4e kwartaal 2013
	vijfjaarlijkse monitor fysieke kwaliteit van het spoor	1e kwartaal 2014
wegvervoer	thema-inspectie ziekenhuisafval	2e kwartaal 2013
scheepvaart	thema-inspectie vaartijdenboek en bemanningssterkte	1e kwartaal 2013
	thema-inspectie rondvaartboten	1e kwartaal 2013

Naast de primaire taak van de inspectie gericht op de samenleving levert de inspectie ook input voor beleid. 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 beleid. Zo vervult de onafhankelijk toezichthouder ook een rol in de beleidscyclus.

een kleinere organisatie

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

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

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

toelichting op de hoofdstukken 4 tot en met 12

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

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

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

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

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 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.

Binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu is de inspecteur-generaal (IG) portefeuillehouder voor Caribisch Nederland. De IG is vanuit die rol belast met de departementale afstemming binnen IenM van de werkzaamheden in de gehele keten beleid-uitvoering-toezicht.
In hoofdstuk 14 is een overzicht opgenomen van de inzet van IenM in Caribisch Nederland.

4. risicovolle bedrijven



risicovolle bedrijven in vogelvlucht

nucleaire bedrijven	7
transporteurs nucleair materiaal	10
gebruikers radioactieve bronnen	2500
ministerie van Defensie	1
buisleidingexploitanten	45
bedrijven die werken met genetisch gemodificeerde organismen	250
security kunstmest en chemiebedrijven	940
provincies	12
gemeenten	418
bedrijven en branches	> 8.000

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

nucleair en straling

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

de veiligheidsnormen

regelgeving	verplichting	huidig % naleving
KEW (kern-energiewet)	exploitanten van nucleaire installaties moeten aantoonbaar permanent werken aan de verbetering van de nucleaire veiligheid	>90
KEW	alle bezit van en handelingen met nucleaire stoffen zijn vergunningplichtig of meldingsplichtig	70-80
KEW	(besmetting met) radioactiviteit meten en melden	70-80
security, verdrag van Almelo, Euratom verdrag, non-proliferatie-verdrag	nucleair en radioactief materiaal beveiligen en ontvreemding daarvan voorkomen; voorkomen van ongewenste beïnvloeding nucleaire installaties; beveiliging van U-verrijkingstechnologie	>90

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

vergunningverlening

vergunningverlening

beoordelingen nucleair en straling	2013	2014	2015	2016	2017
beoordelingen van wijzigingen van de nucleaire installaties	20	20	20	20	20

De inspectie verstrekt geen vergunningen. Dat doet de minister van Economische Zaken (EZ) voor bijvoorbeeld de nieuwbouw van centrales en voor verlenging van de levensduur van centrales. De inspectie levert op verzoek kennis aan vanuit de Kernfysische Dienst.

Voor bepaalde wijzigingen bij nucleaire installaties is vooraf een verklaring van geen bezwaar van de Kernfysische Dienst nodig. Deze wijzigingen vallen binnen de door EZ verleende vergunning, de installatie krijgt geen nieuwe vergunning. De inspectie positioneert haar werkzaamheden voor deze verklaringen naast het primaire proces vergunningverlening.

handhaving

dienstverlening

dienstverlening nucleair en straling	2013	2014	2015	2016	2017
afhandeling vragen	700	700	700	700	700
afhandeling meldingen	800	800	800	800	800
afhandeling melding transporten nucleair materiaal	1300	1300	1300	1300	1300

Bij schrootbedrijven, douane, particulieren en bedrijven, en in het veld kunnen radioactieve bronnen/stoffen worden aangetroffen of kunnen zich incidenten met bronnen voordoen. Deze meldingen worden afgehandeld en in een aantal gevallen gevolgd door inspecties.

toezicht

toezicht nucleair en straling	2013	2014	2015	2016	2017
audits					
• veiligheid bij nucleaire installaties	2	3	3	3	3
• transportbeveiliging	10	5	5	5	5
objectinspecties					
• veiligheid bij nucleaire installaties	85	85	100	100	100
• veiligheid n.a.v. grote incidenten bij nucleaire installaties	1	1	1	1	1
• beveiliging bij nucleaire installaties	40	40	40	40	40
• safeguards bij nucleaire installaties	10	10	10	10	10
• veiligheid en beveiliging transport categorie 1 en 2a	8	8	8	8	8
• beveiliging overige transport	15	15	15	15	15
• stralingstoezicht bij overige bedrijven	25	50	70	70	70
administratiecontroles					
veiligheid bij nucleaire installaties	12	12	12	12	12
stralingstoezicht bij overige bedrijven	25	25	25	25	25

Toezicht door de Kernfysische Dienst van de inspectie op nucleaire installaties bestaat uit inspecties op locatie, een beoordeling vooraf van veiligheidsrelevante wijzigingen, beoordelingen van jaar- kwartaal- en/of maandrapportages. De inspectie ziet er verder op toe dat organisaties in de sector leren van incidenten die zich in binnen- en buitenland hebben voorgedaan. Omdat een groot aantal installaties in Nederland ouder zijn, vraagt de Kernfysische Dienst de eigenaren extra inventarisaties te doen met betrekking de staat van de installatie en de inzichten en acties te rapporteren aan de Kernfysische Dienst. Tot het toezicht behoren ook bijdragen aan internationale veiligheidsmissies vanuit het Internationaal Atoom en Energie Agentschap. Daarnaast krijgt de beveiliging tegen sabotage en diefstal bij bedrijven, installaties en transporten nadrukkelijk de aandacht van de inspectie.

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

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

incidentafhandeling

incidentafhandeling en onderzoek nucleair en straling	2013	2014	2015	2016	2017
voorbereiden NPK (oefening en training)	8	8	8	8	8
afhandelen van meldingen m.b.t. het aantreffen van, of incidenten met, radioactieve bronnen/ stoffen	600	600	600	600	600

De aanpak van reactorongevallen en andere zware stralingsincidenten is beschreven in het Nationaal Plan voor de Kernongevallenbestrijding (NPK).
De Kernfysische Dienst heeft tijdens een zwaar incident een rol in de alarmorganisatie, daartoe zijn 24 uur per dag inspecteurs geconsigneerd. Deze geconsigneerden worden jaarlijks geoefend en getraind voor hun rol.

samenwerking

gezamenlijke inspecties	2013	2014	2015	2016	2017
gezamenlijke inspecties nucleair met I-SZW	6	6	6	6	6
non-proliferatie inspecties van IAEA en Euratom	30	20	20	20	20

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

Internationaal werkt de inspectie samen met onder andere Euratom en het IAEA op het gebied van non-proliferatie, Euratom-inspecties en ongevallen en incidenten in nucleaire installaties.

overige werkzaamheden

Tenslotte verricht de Kernfysische Dienst nog diverse overige werkzaamheden die zich kwantitatief minder goed laten uitdrukken in aantallen, maar niet onbenoemd mogen blijven. Het gaat hierbij om:
- de gevolgen van Fukushima;
- de IRRS missie; voorbereidingen voor de internationale audit in 2014;
- de nieuwbouw bij RID en NRG; o.a. voor nieuwe vergunningen en regelgeving en voorbereidingen op het toezicht op het ontwerp, de bouw en de ingebruikname.

veiligheid, mens en omgeving

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

De toezichttaak die de inspectie op grond van de Wet milieubeheer en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) heeft op het ministerie van Defensie en op 'bijzondere' inrichtingen, waaronder Koninklijke paleizen en enkele laboratoria, heeft betrekking op rechtstreeks werkende (vergunnings)eisen per inrichting.

Bij buisleidingexploitanten houdt de inspectie toezicht op het sinds 1 januari 2011 van kracht zijnde Besluit externe veiligheid buisleidingen(Bevb). Het toezicht wordt systeemgericht uitgevoerd met als basis de door de exploitanten opgestelde veiligheidsbeheerssystemen en de daarin geïdentificeerde kritische controlepunten.

Toezicht op de naleving van het Besluit genetisch gemodificeerde organismen (Besluit ggo) richt zich op marktoelating en het gebruik van genetisch gemodificeerde organismen.

Op het gebied van security ziet de inspectie toe op het nakomen van de afspraken die de rijksoverheid heeft gemaakt met de kunstmestbranche en de olie- en (petro)chemische industrie. Deze afspraken zijn vastgelegd in twee convenanten (kunstmest, olie/(petro)chemie). Ook wordt nagegaan of buisleidingexploitanten zich houden aan de afgesproken securitymaatregelen in het kader van de zorgplicht van het Bevb.

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).	65
buisleidingen	risicomanagementsysteem in werking	50
genetisch gemodificeerde organismen	vergunningplichtige werkzaamheden interne controle door een veiligheidsfunctionaris; alleen EU-toegelaten producten op de markt brengen	80-90
security	beveiliging kunstmest (kunstmestbranche tegen ontvreemding, sabotage, terrorisme)	60-70
	beveiliging olie- en (petro)chemische industrie	10

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. De minister van Infrastructuur en Milieu verleent vergunningen voor de defensie- en 'bijzondere' inrichtingen en voor genetisch gemodificeerde organismen.

handhaving

dienstverlening

dienstverlening veiligheid mens en omgeving	2013	2014	2015	2016	2017
advisering vergunningverlening Wabo[1], Defensie en bijzondere inrichtingen	25	20	5	5	5
afhandeling vragen	150	150	150	150	150
afhandeling meldingen	50	50	50	50	50

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

toezicht

toezicht veiligheid, mens en omgeving	2013	2014	2015	2016	2017
convenanten*	2	3	4	7	9
objectinspecties					
• defensie: bouw en milieu	480	450	400	350	300
• bijzondere inrichtingen	50	50	50	50	50
• buisleidingen	10	10	10	10	10
• security (kunstmest)	40	40	40	40	40
• genetisch gemodificeerde organismen	75	20	20	15	15
• ggo-monsterneming (markttoelating)	30	30	30	30	30
administratiecontroles					
• buisleidingen	65	60	80	60	60
• defensie	225	250	300	300	300
audits					
• defensie	20	20	25	25	25
• buisleidingen	30	40	50	50	50
• security (kunstmest)	4	4	4	4	4
• security (olie/(petro)chemie)	40	40	50	50	50
• genetisch gemodificeerde organismen	60	70	70	65	65
• biosecurity	5	5	5	5	5

** aantal convenanten aan het einde van het jaar*

[1] naar verwachting vallen de meeste van deze inrichtingen vanaf 2015 onder algemene regels en vervalt daarmee de vergunningplicht.

Met goede nalevers sluit de inspectie de komende jaren convenanten af. Dit geldt voor zowel buisleiding-exploitanten, bedrijven die werken met genetisch gemodificeerde organismen als voor defensie- en bijzondere inrichtingen.
De inspectie voert gerichte steekproeven uit op Wabo-aspecten in de vorm van objectinspecties die volgens risicoanalyses een hoge prioriteit hebben en slecht of onvoldoende worden nageleefd. Deels is daarbij nog sprake van een inhaalslag doordat het bevoegd gezag voor de Wabo van gemeenten is overgegaan naar het Rijk. De komende jaren verschuift vooral het defensietoezicht naar meer systeem-gericht toezichtsaanpak. Het toezicht (Wabo-breed) op de bijzondere inrichtingen (Koninklijke paleizen en enkele laboratoria) blijft op basis van objectinspecties plaats vinden.

Buisleidingexploitanten moeten niet alleen ongewenste situaties op het gebied van externe veiligheid voorkomen dan wel oplossen, zij hebben ook de verplichting om te beschikken over veiligheidsbeheers-systemen en die te onderhouden. De inspectie ziet met een systeemgerichte benadering toe op de naleving van het Bevb en de goede werking van het veiligheidsbeheerssysteem. Ook wil zij door gerichte controles beter zicht krijgen op de daadwerkelijke kwaliteit en staat van onderhoud van de buisleidingen. De inspectie toetst ook of de exploitanten bij de sanering van veiligheidsknelpunten de goede contouren hebben berekend en of de juiste veiligheidsreducerende maatregelen zijn getroffen.

Bij het toezicht op de markttoelating van *genetisch gemodificeerde organismen* gaat het vooral om handha-ving van voorwaarden die gelden voor het toelaten van producten en voor het weren van niet-toegelaten producten. Voor het toezicht op ingeperkt gebruik en klinische toepassingen handhaaft de inspectie het bereikte nalevingsniveau en verbetert zij dat waar mogelijk. In de tweede helft van 2013 treedt naar verwachting het nieuwe Besluit ggo in werking. Bij een aantal bedrijven en instellingen die werken met risicovolle ggo's zal tijdens reguliere audits worden gemonitord hoe zij omgaan met biosecurity.

Security-inspecties hebben tot doel om te controleren of de beveiliging tegen sabotage en terroristische aanslagen op de *sectoren olie/(petro)chemie en kunstmest* voldoende geborgd is en daar waar nodig deze verbeterd wordt. De inspectie ziet erop toe dat ondertoezichtstaanden de afspraken uit de convenanten nakomen.

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

onderzoek

onderzoek	2013	2014	2015	2016	2017
aantal onderzoeken buisleidingen	3	3	3	2	2
aantal onderzoeken Defensie en bijzondere inrichtingen	4	4	4	4	4

Bij het toezicht op buisleidingexploitanten kan het voorkomen dat naar aanleiding van een ongewoon voorval een (middelgroot of groot) incidentenonderzoek noodzakelijk is.
Bij mogelijke incidenten met genetisch gemodificeerde organismen begeleidt de inspectie actief de afwikkeling van zulke incidenten door de sector.

samenwerking

Bij het toezicht op Defensie voor het onderwerp gevaarlijke stoffen, waaronder de verantwoorde opslag van munitie, werkt de inspectie nauw samen met het Korps Militaire Controleurs Gevaarlijke Stoffen (KMCGS) van het ministerie van Defensie.
Binnen Nederland werkt de inspectie bij de uitvoering van het toezicht op het gebied van buisleidingen intensief samen met het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM).

In samenwerking met de Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit en de Douane worden in het kader van de markttoelating jaarlijks rond de dertig monsters (maïs, alfalfa/luzerne) genomen om binnen de EU niet toegelaten GGO's op te sporen.
Voor het toezichtveld genetisch gemodificeerde organismen vindt internationaal kennisuitwisseling en afstemming met (Europese) handhavingpartners plaats op het gebied van bioveiligheid.

nationale en Europese verplichtingen

De inspectie ziet toe op toepassing, uitvoering en naleving van Europese en nationale normen en wettelijke regels op het gebied van luchtemissies, energie, klimaat en externe veiligheid.

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, toezicht en handhaving	60-90

De inspectie beoordeelt in hoeverre ondertoezichtstaanden (inter)nationale milieuregels adequaat implementeren en naleven en hoe het is gesteld met de kwaliteit van de uitvoering.
De Europese regels worden veelal vertaald in nationale regelgeving en zijn bepalend voor de omgevingsvergunningen (Wm/Wabo) aan bedrijven.

vergunningverlening

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

handhaving

dienstverlening

dienstverlening nationale en Europese verplichtingen	2013	2014	2015	2016	2017
vraagafhandeling en behandeling klachten	40	40	40	40	40

De inspectie doet niet alleen aan directe informatievoorziening, vraagafhandeling en behandeling van klachten, maar stelt ook inspectiekaders ter beschikking aan het bevoegd gezag, waardoor dat zelf beter in staat is om tot de juiste interpretatie en toepassing van (nieuwe Europese) wet- en regelgeving te komen.

toezicht

toezicht nationale en Europese verplichtingen	2013	2014	2015	2016	2017
wettelijke toetsing Wabo-vergunningverlening (advisering)	200	200	200	200	200
administratiecontroles					
• toetsing BBT luchtemissies IPPC/BREF's	70	70	70	70	70
• toetsing BBT Externe Veiligheid/BRZO	50	50	50	50	50
• toetsing PGS richtlijnen	160	80	80	80	80
• inrichtingen Caribisch Nederland	2	2	2	2	2
objectinspecties					
• toetsing BBT luchtemissies IPPC/BREF's	30	30	30	30	30
• toetsing BBT Externe Veiligheid/BRZO	50	50	50	50	50
• toetsing PGS richtlijnen	40	20	20	20	20
• inrichtingen Caribisch Nederland	2	2	2	2	2

De inspectie toetst, op basis van haar wettelijke adviestaak, of de door het bevoegd gezag verleende Wabo-vergunningen voldoen aan Europese en nationale milieu-eisen. Deze taak richt zich op de meest milieurelevante en risicovolle bedrijven in Nederland.

De inspectie voert thematische inspecties en monitoringonderzoeken uit om te zien of bedrijven de wet- en regelgeving naleven en de beoogde Europese en nationale eisen behalen en daarmee sprake is van een gelijk speelveld voor risicovolle bedrijven. Deze zijn gericht op naleeftekorten op het gebied van onder meer luchtemissies (oa. NEC stoffen en andere prioritaire luchtemissies, zoals zware metalen) en externe veiligheid (BRZO).

In 2013 ligt het accent op de monitoring van de uitvoering/naleving van PGS normen (oa PGS 15 en 29), naleving Besluit externe veiligheid inrichtingen en toetsing implementatie van bepaalde specifieke BREF's binnen industriële branches. Ook zal de inspectie controles uitvoeren bij achterblijvende BRZO bedrijven met ernstige nalevingstekorten bijvoorbeeld naar aanleiding van signalen en de beoordeling van de jaarlijkse landelijke rapportage naleving BRZO bedrijven.

In 2013 wordt de Wet VROM-BES van kracht. De inspectie wordt toezichthouder voor 2 tankterminals op Bonaire en St.Eustatius.

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

onderzoek

onderzoek nationale en Europese verplichtingen	2013	2014	2015	2016	2017
aantal onderzoeken ongewone voorvallen	5	5	5	5	5

De inspectie heeft een afgeleide rol in onderzoeken naar ongewone voorvallen. De verantwoordelijkheid voor dergelijke onderzoeken ligt primair bij het bevoegd gezag van andere overheden. Dat moet ongewone voorvallen melden aan de inspectie, die aanvullend onderzoek kan uitvoeren. Veelal vindt daarbij een feitenonderzoek plaats om in beeld te brengen wat de vergunning- en nalevingsperformance is. De bevindingen kunnen leiden tot (risicogestuurde) thematische toezichtacties, adviezen om milieuschade verder te voorkomen en/of aanscherping van de beoordeling van de wabovergunning. Op basis van de verplichte meldingen van ongewone voorvallen is de inspectie voornemens trendanalyses hierop uit te voeren.

samenwerking

Voor toezicht op nationale en Europese verplichtingen werkt de inspectie samen met andere inspectiediensten, zoals de I-SZW, het SodM en regionale partners . De partijen werken samen vanuit de éénloket-gedachte. De inspectie werkt ook aan verbetering en versterking van het (inter)nationale toezichtstelsel door deel te nemen aan (inter)nationale toezichtacties onder andere binnen het European Union network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law (IMPEL).

5. risicovolle stoffen en producten



risicovolle stoffen en producten in vogelvlucht

afval

productie in Nederland	
export/jaar(kennisgevingsplichtig)	3,1 mln ton
import/jaar(kennisgevingsplichtig)	1,1 mln ton
doorvoer/jaar(kennisgevingsplichtig)	1,5 mln ton

risicovolle stoffen

asbest	
• in Nederland verwerkt	7,7 mln ton
• aantal wegen met asbesthoudend afval	2500
biociden (productie per jr/im- en export per jaar)	3.000 ton/500 ton
• aantal exameninstituten	2
• aantal vakbekwame plaagdierbestrijders	600
• aantal potentiële gebruikers	1 mln
• aantal producten zonder officiële toelating	900(schatting)
ozonafbrekende stoffen/broeikasgassen	
• productie in Nederland	3000 ton/jr
• totaal import en export	500 ton/jr
• aantal ondertoezichtstaanden	>300.000 gebruikers, ca. 3.000 installateurs 15 handelaren 10 exameninstituten en keuringsinstanties
brandstoffen	4.200 tankstations 13,8 miljard ltr brandstof wegverkeer 35.000 aanmerende zeeschepen 16 mln ton bunkerbrandstof
REACH (aantal te registreren stoffen)	30.000

explosiegevaarlijke stoffen

civiel gebruik (gebruik/doorvoer)	15.000 ton/83000 ton
vuurwerk (totaal/illegaal consumenten-/professioneel-)	11mln kg/1-2mln kg/0,5mln kg

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;
- het op de markt brengen, de handel en gebruik en de administratieve verplichtingen. Ondertoezichtstaanden zijn gebruikers, producenten en importeurs van milieugevaarlijke stoffen, preparaten en producten en voorwerpen voor professioneel gebruik;

- het voorkomen van misbruik (in verband met security), onjuiste handelingen en gebruik van explosiegevaarlijke stoffen.

Bij afvalstoffen, (milieu)gevaarlijke stoffen en explosiegevaarlijke stoffen is sprake van een ketenbenadering. Voor REACH, biociden, asbest en de Wet explosieven civiel gebruik is wettelijk bepaald dat de inspectie deze rol heeft.

afval

Het toezicht op de naleving richt zich op de gehele keten, van productie tot afval(verwerking). Zowel rijk, provincies, gemeenten als waterschappen hebben toezichttaken op het gebied van afval. De inspectie voert wettelijke taken uit in het kader van het Besluit Inzamelen Afvalstoffen (BIA), de Productbesluiten Afvalstoffen (PBA) en de Europese Verordening Overbrenging van Afvalstoffen (EVOA). BIA en RIA staan voor het Besluit inzameling afvalstoffen en de Regeling inzameling afvalstoffen. Deze regelgeving is van toepassing op bedrijven die zich in Nederland bezighouden met het inzamelen, vervoeren, verhandelen van of bemiddelen bij bedrijfsafvalstoffen of gevaarlijke afvalstoffen.

de veiligheidsnormen

regelgeving	verplichting	huidig % naleving
EVOA (Europese verordening over-brenging 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 inzamelen (vergunningplicht)	70-80

vergunningverlening

vergunningen afval	2013	2014	2015	2016	2017
EVOA	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
BIA	10	7	5	2	1

Vanaf 2013 is de vergunningverlening voor de in-, uit en doorvoer van afvaltransporten en voor de inzameling van chemisch afval, afgewerkte olie en scheepsafvalstoffen van het AgentschapNL overgedragen aan de ILT.
De inspectie toetst de vergunningsaanvragen voor grensoverschrijdende afvaltransporten en registreert transportmeldingen. Hierbij vormt de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen het beleidskader. Er wordt getoetst aan het Landelijk Afvalbeheer Plan.

De inspectie verleent de vergunningen aan inzamelaars van afgewerkte olie, klein gevaarlijk afval en scheepsafvalstoffen in Nederland.

handhaving

dienstverlening

dienstverlening afval	2013	2014	2015	2016	2017
afhandeling vragen	6.300	6.500	6.500	6.500	6.500
afhandeling transportmeldingen EVOA	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000
afhandeling overige meldingen	450	450	450	450	450

De inspectie ontvangt en beoordeelt mededelingen en meldingen o.a van de Douane naar aanleiding van containercontroles en rapportages die in het kader van producentenverantwoordelijkheid door (collectieven) van producenten moeten worden verricht conform de Productbesluiten Afvalstoffen (PBA). Veel van deze meldingen krijgen een vervolg in de vorm van een objectinspectie.

De inspectie geeft voorlichting aan ondertoezichtstaanden, onder andere over de Ecodesignrichtlijn en de export van elektronica-afval.

toezicht

toezicht afval	2013	2014	2015	2016	2017
objectinspecties					
• containercontroles afvalexport haven (na melding)	300	300	300	300	300
• transportcontroles (meestal samen met de politie)	700	700	700	700	700
• retourzending illegale afvaltransporten	45	45	45	45	45
• controles binnenlandse afvalontdoening en productkwaliteit (elektronische producten, zware metalen)	675	675	675	675	675
• verwijdering/inzameling scheepsafvalstoffen*					
administratiecontroles	250	250	250	250	250
audits	20	30	40	50	60
convenanten**	2	3	4	5	6

* *uitgangspunt is dat risicoschepen worden geselecteerd en gecontroleerd door de havenbedrijven. De inspectie treedt op bij overtredingen.*

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

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

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

Administratiecontroles vinden plaats bij potentieel risicovolle bedrijven. De inspectie past hierbij toezicht toe op de afval- en EVOA-wetgeving.
De administratiecontroles leveren inzicht in de mate waarin de hergebruik-doelstellingen van onder andere kunststofverpakkingsafval en elektronica-afval worden behaald. De inspectie voert niet alleen administratiecontroles bij bedrijven uit, maar beoordeelt ook hoe bedrijven afval in de praktijk inzamelen en hergebruiken.

De inspectie voert audits uit bij producenten en importeurs van verpakkingen om een beeld te krijgen hoe bedrijven invulling geven aan de wettelijke eis om het gewicht van verpakkingsproducten te verminderen en zo veel mogelijk hergebruikt materiaal in nieuwe verpakkingen toe te passen.

opsporing

opsporing afval	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
informatieproducten	21	21	21	21	21
opsporingsonderzoeken	2	2	2	2	2

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

incidentafhandeling

Incidentafhandeling is geen wettelijke taak van de inspectie.

samenwerking

De inspectie werkt nauw samen met Rijkswaterstaat op afvalgebied. De aldaar aanwezige kennis van nationale afvaltransporten (LMA), monitoring van afvalstromen (BenM), invoerplafonds en stortplaats- en avi-restcapaciteit vormen belangrijke gegevens, die weer input leveren voor handhaving.
Met buitenlandse autoriteiten is veelvuldig procedureel contact en, incidenteel, afstemming in gezamenlijke aanpak. Interpretaties op juridische houdbaarheid worden gemaakt en als signaal teruggegeven aan beleid.
Voor de EVOA werkt de inspectie sinds enkele jaren samen met verschillende Europese en niet-Europese landen (waaronder China) en participeert zij in het IMPEL-TFS-netwerk.

gezamenlijk inspectieprogramma EVOA met handhavingspartners 2013	**administratie- controles**	**object- inspecties**
ILT	135	*1.000
Douane/Belastingdienst		3.500
politie		1.200
totaal	135	5.700

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

De samenwerking tussen de inspectie en de Douane, de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie en twee regionale politiekorpsen is vastgelegd in bilaterale samenwerkingsovereenkomsten. Met andere regionale poltiekorpsen, de Koninklijke Marechaussee en andere landen en bestuurslagen werkt de inspectie zonder overeenkomsten samen.

risicovolle stoffen

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

De wet- en regelgeving rondom (milieu)gevaarlijke stoffen is divers en kent uiteenlopende (groepen) ondertoezichtstaanden. Soms is sprake van zelfregulering van de branche via certificeringinstellingen. De handhaving van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de NVWA, I-SZW, ILT en de waterschappen.
Bij REACH-EU-GHS betreft het de NVWA, I-SZW en ILT, terwijl het SodM de inspecties uitvoert bij de mijnondernemingen.

de veiligheidsnormen

regelgeving	huidig % naleving
asbest	<70
biociden	<70
REACH	<70
ozonlaag afbrekende stoffen/ broeikasgassen	<70 bij gebruikers/ installateurs <80 bij productie en handel
brandstoffen	>90 brandstoffen wegverkeer 80-90 zwavelhoudende brandstoffen zeeschepen

vergunningverlening

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

handhaving

dienstverlening

dienstverlening risicovolle stoffen	2013	2014	2015	2016	2017
afhandeling vragen	400	400	400	400	400
afhandeling meldingen	200	200	200	200	200

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

toezicht

toezicht risicovolle stoffen	203	2014	2015	2016	2017
objectinspecties					
• asbest	120	120	120	120	120
• REACH /EU-GHS	0	0	0	0	0
• biociden	20	20	20	20	20
• ozonlaagafbrekende stoffen/broeikasgassen	12	20	30	40	50
• brandstoffen	5	5	5	5	5
• oplosmiddelen	0	0	0	0	0
administratiecontroles					
• oplosmiddelen asbest	60	60	60	60	60
• oplosmiddelen REACH EU-GHS	190	190	190	190	190
• oplosmiddelen biociden	350	350	350	350	350
• oplosmiddelen ozonlaagafbrekende stoffen/ broeikasgassen	18	20	20	20	20
• oplosmiddelen brandstoffen	180	250	250	250	250
• oplosmiddelen oplosmiddelen	20	18	15	10	10
afhandeling meldingen					
• oplosmiddelen asbest	60	60	60	60	60
• oplosmiddelen REACH EU-GHS	30	30	30	30	30
• oplosmiddelen biociden	50	50	50	50	50
• oplosmiddelen ozonlaagafbrekende stoffen/ broeikasgassen	10	15	20	25	30
convenanten	3	3	3	3	3

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

De toezichtactie n.a.v. een melding bestaat uit een objectinspectie of een administratiecontrole.

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

Wat betreft asbest heeft de inspectie de risico's in de keten en de kwaliteit van de uitvoering door de diverse betrokkenen in kaart gebracht. De inspectie investeert in haar informatiepositie en beoogt de regie op de uitvoering door de RUD's te organiseren.
Naast de ketenregierol richt de inspectie zich de komende jaren in het toezicht op de verwijdering van asbest uit objecten o.a. treinen, schepen en industriële (proces-) installaties. De inspectie richt zich verder alleen op asbestwegen wanneer die buiten de saneringsregeling vallen.
De inspectie draagt bij aan de verdere ontwikkeling en implementatie van het asbestvolgsysteem (LAVS).

Toezicht op de naleving van REACH- en biocidenregelgeving vindt vaak plaats door middel van gerichte inspecties. Er is in toenemende mate sprake van (grensoverschrijdende) internethandel van biociden.
Het ILT-toezicht op biociden richt zich primair op industriële toepassingen en het vakbekwame dierplaagmanagement. De inspectie levert door haar opgemaakte bestuurlijke boeterapporten voor verdere afhandeling aan bij het boetebureau van de NVWA die gemandateerd is tot het opleggen van boetes. De inspectie handelt vervolgens de bezwaar en beroepszaken biociden af.

Voor ozonlaagafbrekende stoffen en broeikasgassen zal er de komende jaren meer tijd worden vrijgemaakt om de naleving te verbeteren. Er wordt een herstart gemaakt op het toezicht brandstoffen wegverkeer, bij het toezicht op zwavelhoudende brandstoffen voor zeeschepen worden ook inspecties uitgevoerd bij bunkerleveranciers door monsters te laten analyseren.

opsporing

opsporing risicovolle stoffen	2013	2014	2015	2016	2017
informatieproducten	16	16	16	16	16
opsporingsonderzoeken	0	1	1	1	1

Indien noodzakelijk, zoals in het geval van ernstige overtreding of fraude, zal de inspectie overgaan tot opsporing. Ter ondersteuning van de strafrechtelijke handhaving worden tactische analyses gemaakt gericht op het verkrijgen van inzicht in ondertoezichtstaanden, die zich aan het toezicht proberen te onttrekken (free riders).

incidentafhandeling

Incidentafhandeling is geen wettelijke taak van de inspectie.

onderzoek

De inspectie zal thematisch onderzoek doen naar andere overheden als gebouweigenaren. Het onderzoek richt zich op de wijze waarop gemeenten omgaan met hun eigen asbest, als eigenaar en als opdrachtgever bij het verhuren of renoveren van asbesthoudende panden, evenals bij het opdracht geven tot onderhoud van verwarmings- en luchtinstallaties en liften waar mogelijk asbest aanwezig is.

samenwerking

De inspectie werkt bij de handhaving van REACH, EU-GHS (Globally Harmonised System) en biocidenregelgeving samen met de I-SZW, de NVWA, het SodM, de Douane, de politie en de waterschappen. De inspectie, de I-SZW en de NVWA hebben in een samenwerkingsovereenkomst afgesproken jaarlijks een gezamenlijk handhavingsprogramma REACH en EU-GHS op te stellen en een gezamenlijke handhaving- en sanctiestrategie te volgen. Het streven is gezamenlijk toe te zien op de gehele stoffenketen, waarbij iedere partij zijn eigen doelgroep inspecteert:

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

De inspectie werkt bij biociden en ozonlaagafbrekende stoffen en broeikasgassen mee aan verbetering van het stelsel van vakbekwaamheid en exameninstellingen.

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

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 douane levert tevens informatie aan over im- en exporten van ozonlaagafbrekende stoffen en voert gezamenlijk inspecties uit met de ILT zoals geregeld in een samenwerkingsovereenkomst.

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

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

Deze vijf diensten hebben in 2011 gezamenlijk de sanctiestrategie opgesteld, waarbij ook het OM is betrokken.

Hoewel al deze handhavinginstanties hun eigen aandachtsgebied hebben, kunnen zij toezicht houden op het gebied van zowel gewasbeschermingsmiddelen als biociden. De waterschappen hebben geen bevoegdheden om bestuursrechtelijk op te treden op grond van de Wgb, ze zijn wel bevoegd om boeterapporten op te maken.

Op internationaal gebied onderhoudt de inspectie via het CLEEN-netwerk contact met biociden-toezichthouders in andere EU-landen.

Op het gebied van asbest wordt samengewerkt in regionale interventieteams. In deze teams zijn gemeenten, RUD's, I-SZW, politie en OM vertegenwoordigd.

explosiegevaarlijke stoffen

de veiligheidsnormen

regelgeving	huidig % naleving
vuurwerk	<70
wet explosieven voor civiel gebruik	70-80

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

vergunningverlening

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

handhaving

dienstverlening

dienstverlening explosie gevaarlijke stoffen	2013	2014	2015	2016	2017
afhandeling vragen	1.600	1.600	1.600	1.600	1.600
afhandeling meldingen	5.800	5.800	5.800	5.800	5.800

De binnenkomende meldingen van allerlei aard over vuurwerk worden geïnventariseerd, geanalyseerd en zo nodig behandeld.

toezicht

toezicht explosiegevaarlijke stoffen	2013	2014	2015	2016	2017
objectinspecties					
• vuurwerk(w.o 250 met andere handhavingspartners)	400	400	400	400	400
• civiele explosieven	150	150	150	50	50
administratiecontroles					
• vuurwerk(samen met Douane en provincies)	100	100	100	100	100
audits	2	2	2	2	2
convenanten	0	0	2	2	2

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

De in de tabel hierboven vermelde afname van het aantal objectinspecties voor civiele explosieven na 2015 houdt verband met de verwachting dat verschillende doelgroepen in een beheerfase komen met betere naleving en in sommige gevallen convenanten.

Wat betreft vuurwerk legt de inspectie de komende jaren meer nadruk op de aanpak van de illegale handel in zwaar, foutief geclassificeerd vuurwerk, dat steeds zwaarder en gevaarlijker wordt. Er worden samenwerkingsacties met de ketenpartners uitgevoerd op het terrein van illegale vuurwerkhandel, zoals ten aanzien van webshops, transport met postpakketten en internetresearch. Daarbij is ook de toenemende samenwerking met andere EU-lidstaten van belang zoals ten aanzien van de vuurwerkstromen naar Nederland die lopen via havens zoals Hamburg, Gdansk, Antwerpen en Le Havre.

opsporing

opsporing explosiegevaarlijke stoffen	2013	2014	2015	2016	2017
informatieproducten	5	7	7	5	5
proces-verbaal	50	50	50	50	50

De ILT/IOD onderhoudt een internationaal gerichte informatiepositie naar georganiseerde handel in illegaal vuurwerk. De dienst voert zelf in beginsel geen opsporingsonderzoeken uit, maar levert wel informatieproducten waarmee andere diensten, zoals de politie, opsporing kunnen bedrijven.

incidentafhandeling

Incidentafhandeling is geen wettelijke taak van de inspectie.

samenwerking

Op het gebied van vuurwerk werkt de inspectie intensief samen met politie en douane om het toezicht te versterken en de invoer van illegaal vuurwerk tegen te gaan. Daarnaast werkt zij 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 geclassificeerd vuurwerk en afwijkend consumentenvuurwerk.

Bij het toezicht op explosieven voor civiel gebruik werkt de inspectie samen met de Douane, de politie, de gemeente en SodM.
Vanwege het internationale karakter van de keten, zal de inspectie vanuit haar rol als ketenregisseur meer samenwerking zoeken met internationale handhavingspartners.

de Inlichtingen- en Opsporingsdienst (IOD)

De Inlichtingen en Opsporingsdienst (ILT/IOD) van de ILT maakt deel uit van het domein Risicovolle Stoffen en Producten. Ze voert opsporingsactiviteiten uit ten behoeve van dit domein, maar ook voor de andere Leefomgevingsdomeinen van de inspectie, alsmede ten behoeve van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (fraudeonderzoek bij woningcorporaties).
De dienst maakt informatieproducten en voert opsporingsonderzoeken uit. De activiteiten vinden mede onder het gezag van het Functioneel Parket (FP) van het Openbaar Ministerie plaats. Daartoe wordt jaarlijks met het FP een handhavingsarrangement gesloten.
Op grond van de Overeenkomst betreffende de wederzijdse rechtshulp in strafzaken kunnen lidstaten van de Europese Unie aan de IOD rechtshulpverzoeken doen bijvoorbeeld om informatie te verkrijgen of om opsporingshandelingen te laten verrichten die nieuw bewijsmateriaal opleveren.

Informatieproducten zijn analyses, die vanuit een strafrechtelijke optiek zicht geven op samenstelling van doelgroepen met een hoog criminogeen risico, op bedekte modus operandi van normafwijkend gedrag van ondertoezichtstaanden of op groepen van zogenoemde free riders, die zich aan het toezicht (proberen te) onttrekken. Informatieproducten omvatten ook projectvoorstellen voor het starten van opsporingsonderzoeken, hetzij door de ILT/IOD zelf, dan wel voor andere opsporingsdiensten. Tenslotte kunnen informatieproducten die zich naar hun aard niet lenen voor opsporing maar voor toezicht aan de andere afdelingen van de inspectie worden aangeboden.
De ILT/IOD richt zich op de onderwerpen afval, gevaarlijke stoffen, bodem en woningcorporaties. Er wordt intensief samengewerkt met andere opsporingsdiensten. Daarnaast onderhoudt de dienst een internationaal netwerk van contacten met opsporingsdiensten, met name waar het de handel in (afval) stoffen en vuurwerk aangaat.

Omdat de noodzaak tot opsporing niet altijd op voorhand duidelijk is, wordt binnen de planning van de ILT/IOD een zekere vrije ruimte gepland. Met het oog hierop wordt 1 opsporingsonderzoek en worden 13 informatieproducten nog niet toegeschreven aan concrete onderwerpen.

afval /EVOA 2013	aantal
signalen	30
preweegdocumenten	6
CIE-pv's	15
analyses	0
pv's	2

bodem 2013	aantal
signalen	26
preweegdocumenten	3
CIE-pv's	10
analyses	0
pv's	1

gevaarlijke stoffen 2013	aantal
signalen	10
preweegdocumenten	0
CIE-pv's	20
analyses	1
pv's	0

woningbouwcorporaties 2013	aantal
signalen (met name woningcorporaties)	27
preweegdocumenten	6
CIE-pv's	5
analyses	0
pv's	2

vrije ruimte 2013	aantal
signalen	30
preweegdocumenten	1-3
CIE-pv's	10
analyses	0
pv's	1

afpakken 2013	bedrag (x € 1.000)
wederrechtelijk verkregen voordeel	3.251
daadwerkelijk gelegd beslag	2.271
te innen	1.366

Voor 2013 wordt voorzien in 16 tot 18 preweegdocumenten.
Er worden 6 eindopsporingsonderzoeken (2 afval, 1 bodem, 2 woningbouwcorporaties, 1 vrije ruimte) aan het Functioneel Parket aangeleverd.
Naast deze werkzaamheden zal de ILT/IOD ook een bijdrage leveren aan de BIBOB-verzoeken die worden gedaan. Naar verwachting zal dit ongeveer 300 verzoeken bedragen.

In 2013 doet de ILT/IOD nog 150-160 onderzoeken in het kader van de Kwalibo.
Deze onderzoeken worden in 2013 overgedragen aan het bestuurlijke bevoegde gezag, omdat deze taak niet past binnen opsporing.

6. transport gevaarlijke stoffen



transport gevaarlijke stoffen in vogelvlucht

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

Het toezicht door de inspectie op het transport van gevaarlijke stoffen richt zich op:
- transportondernemingen;
- verladers, verzenders en ontvangers;
- bedrijven die transport voorbereiden en overslagbedrijven;
- erkende instanties (klassenbureaus, keuringsinstanties etc.).

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

vergunningverlening

vergunningen en erkenningen transport gevaarlijke stoffen	2013	2014	2015	2016	2017
ontheffing approvals zeevaart	35	25	35	25	25
samenlading zeevaart	100	100	100	100	100
ontheffingen binnenvaart	5	5	5	5	5
ontheffingen rail- en wegvervoer	15	15	15	15	15
exemptionsapprovals luchtvaart	20	20	20	20	20
erkenningen luchtvaart	90	90	90	90	90
opleidingsinstellingen luchtvaart	1	1	1	1	1
erkende instanties	6	5	3	2	2
% binnen kwaliteitsnorm	90	92	95	95	95

handhaving

dienstverlening

vraagafhandeling informatiecentrum transport gevaarlijke stoffen	2013	2014	2015	2016	2017
afhandeling vragen	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
meldingen voorval gevaarlijke stoffen	100	100	100	100	100
% binnen behandelnorm	90	92	95	95	95

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

toezicht

toezicht transport gevaarlijke stoffen	2013	2014	2015	2016	2017
domeinspecifieke inspecties:					
objectinspecties					
• rail- en wegvervoer	3.800	3.800	3.800	3.800	3.800
• luchtvaart	1.850	1.750	1.650	1.550	1.550
• zee/binnenvaart	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
administratiecontroles					
• luchtvaart	20	25	30	35	40
• zee/binnenvaart	50	50	50	50	50
multimodale inspecties:					
aantal convenanten*	9	12	15	16	17
administratiecontroles	300	300	300	300	300
objectinspecties					
• monstername	500	550	600	600	600
• verpakkingen	100	100	100	100	100
vuurwerk	400	400	400	400	400
audits					
• erkende instanties	7	7	7	7	7
• GS bedrijven	25	25	25	25	25

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

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

De grootste risico's die zich voordoen tijdens het vervoer hebben te maken met:
- geen / foutieve ladingclassificatie;
- onjuiste / niet deugdelijke verpakking, tank, reservoirwagen, tankschip;
- het niet (juist) vastzetten van lading in containers, trailers, vrachtvliegtuigen en op vrachtwagens en spoorwagons;
- verkeerde segregatie
- laad- en loshandelingen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- het vervoeren langs niet toegestane routes of door tunnels.

In de koopvaardij houdt de inspectie rekening met meer en complexer toezicht. De toename van afvalstromen en het mengen en behandelen daarvan en de toename van aanlandingen van Liquified Natural Gas (LNG) vragen om meer aandacht van de inspectie.

In de binnenvaart verwacht de inspectie dat de veiligheid van het transport van gevaarlijke stoffen zal toenemen doordat dubbelwandigheid verplicht is gesteld. Daar staat tegenover dat de toename van het transport van gevaarlijke stoffen in containers meer risico's met zich mee brengt.
Uit de zogeheten Kreekrakactie 2009 bleek dat van alle gecontroleerde containers met gevaarlijke stoffen 20% niet correct was aangemeld in het IVS90-systeem van Rijkswaterstaat. Volledige, betrouwbare en op de juiste plekken beschikbare ladinginformatie is van belang om bij incidenten en ongevallen voor een effectieve calamiteitenbestrijding te kunnen zorgen.

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

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

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

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

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

incidentafhandeling en onderzoek

incidentafhandeling en onderzoek transport gevaarlijke stoffen	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
aantal onderzoeken	20	20	20	20	20

aantallen gebaseerd op expertjudgement en ervaringsgegevens

samenwerking

De inspectie werkt samen met de rijks(inspectie)diensten I-SZW, de NVWA, de 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).
Binnen het wegtransport werkt de inspectie intensief samen met het Korps Militaire Controleurs Gevaarlijke Stoffen (KMCGS) van het ministerie van Defensie. Vanaf 2013 hebben de inspectie en het KMCGS een gezamenlijk programma en voeren zij ook deels elkaars taken uit.
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

Rijkswaterstaat en waterveiligheid	
aantal regionale diensten Rijkswaterstaat	10
aantal waterschappen	25
aantal aannemers (door Rijkswaterstaat gecontracteerd)	>100

drinkwater en legionella	
aantal drinkwaterbedrijven	10
aantal bedrijven met prioritaire collectieve drinkwaterinstallaties	>15.000
aantal bedrijven met eigen drinkwaterwinningen	>150

bodem	
aantal erkende bodemintermediairs	1.800
aantal certificerende instellingen	15
aantal grondverzetbedrijven (aannemers, loonwerkers en hoveniers)	>9.000
aantal bouwbedrijven (burgerlijke en utiliteitsbouw)	75.700

productregelingen	
aantal distributeurs, fabrikanten en importeurs van bouwproducten*	30.000
aantal distributeurs, fabrikanten en importeurs van verkeersproducten*	PM
aantal distributeurs, fabrikanten en importeurs van pleziervaartuigen*	3.000
aantal distributeurs, fabrikanten en importeurs van bandenlabels*	15.000
aantal energielabels	60.000

ruimte	
provincies	12

**totale omvang doelgroep nog onvolledig in beeld*

Het toezicht richt zich op:

- waterkeringbeheerders: toezicht op uitvoering van de waterwet in relatie tot de primaire waterkeringen;
- Rijkswaterstaat en door Rijkswaterstaat gecontracteerde aannemers (toezicht en vergunningverlening op de eigen werken van Rijkswaterstaat);
- drinkwaterbedrijven, bedrijven met eigen drinkwaterwinning en bedrijven/instellingen met collectieve drinkwaterinstallaties op grond van de Drinkwaterwet;
- erkende bodemintermediairs, certificerende instellingen en andere bedrijven die werken met grond, bagger en bouwstoffen, op grond van het Besluit bodemkwaliteit;
- producenten, distributeurs, importeurs en verkopers (ook aannemers) van bouwproducten met betrekking tot de correcte CE-labeling op bouwproducten voor producten die onder een productnorm vallen;
- producenten en leveranciers van pleziervaartuigen met betrekking tot de correcte CE-labeling;
- distributeurs en importeurs van toegelaten verkeersproducten;
- distributeurs, importeurs en verkopers voor de correcte labeling bij verkoop van banden;
- eigenaren van voor het publiek toegankelijke gebouwen voor het zichtbaar ophangen van energielabels;
- provincies voor de borging van rijksbelangen met behulp van de provinciale verordening.

Rijkswaterstaat

Voor de rijkswateren heeft de inspectie een directe toezichttaak op de eigen werken van Rijkswaterstaat. De taak omvat zowel vergunningverlening als handhaving.

de (veiligheids)normen

De normen waaraan watersystemen moeten voldoen zijn vastgelegd in nationale beleidsnota's (het Nationaal Waterplan) dan wel nationale wet- en regelgeving (Waterwet en Ontgrondingenwet).

vergunningverlening

vergunningen Rijkswaterstaat	2013	2014	2015	2016	2017
vergunningen eigen werken Rijkswaterstaat	20	20	20	20	20
MER	4	4	4	4	4
% afgifte binnen wettelijke norm	80	90	95	95	95

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

handhaving

dienstverlening

dienstverlening Rijkswaterstaat	2013	2014	2015	2016	2017
afhandeling vragen	70	70	70	70	70
% binnen kwaliteitsnorm	85	90	95	95	95

toezicht

toezicht Rijkswaterstaat	2013	2014	2015	2016	2017
audits	1	2	4	10	10
convenanten*			1	1	1
meldingen					
• administratiecontroles	400	400	400	pm	pm
overtredingen					
• administratiecontroles	30	30	30	pm	pm
veldbezoeken					
• objectinspecties	40	40	40	pm	pm
overig					

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

In 2012 zijn de mogelijkheden van systeemtoezicht op de eigen werken van Rijkswaterstaat in beeld gebracht. In 2013 wordt een start gemaakt met de implementatie daarvan. Als eerste stap wordt een normenkader voor de toezichtstaak eigen werken opgesteld. In dit normenkader worden de essentiële systeem- en producteisen, waarover afspraken moeten worden gemaakt uitgewerkt en uiteindelijk in een toezichtconvenant vastgelegd. Zolang dit toezichtconvenant tussen beide partijen nog niet van kracht is, wordt zoals in voorgaande jaren verder gewerkt. Zodra het convenant in werking is getreden zal de inspectie het aantal administratiecontroles en objectinspecties verminderen

waterveiligheid

Op het gebied van waterveiligheid heeft de inspectie met ingang van 2012 een directe toezichttaak op de primaire waterkeringen van de waterkeringbeheerders. De rol van de provincies op dit vlak is komen te vervallen.

de (veiligheids)normen

De normen waaraan waterkeringen moeten voldoen zijn vastgelegd in de Waterwet en de daarop gebaseerde Besluiten en Ministeriële Regelingen.

toezicht waterveiligheid	2013	2014	2015	2016	2017
toezicht waterkeringbeheerders LRT3+					
administratiecontrole toetsingsproces					
• toezichtbezoeken	80				
• beoordeling toetsproducten	100				
• beoordelen eindrapportages	23				
• opstellen landelijk beeld	1				
toezicht waterkeringbeheerders LRT4					
inspectie toetsingsproces	pm*	pm*	pm*	pm*	pm*
inspectie zorgplicht	pm*	pm*	pm*	pm*	pm*

* *pm-post: nader bepalen van het toezicht in lijn met plan van aanpak LRT van DGRW en inspectie*

In het waterbeheer hebben de belangrijkste risico's te maken met hoogwaterveiligheid en overstromingen. De kans dat de veiligheidseisen niet worden nageleefd is niet groot, maar het effect dat een overstroming heeft op burgers, natuur en economie is immens.
In 2013 wordt in de verlengde derde toetsingsronde (LRT3+) door de inspectie gecontroleerd of de toetsrapporten van de waterkeringbeheerders normconform zijn. Eind 2013 rapporteert de inspectie over de resultaten van LRT3+ aan de minister. De nieuwe toetsronde (LRT4) gaat in 2017 van start.

De inspectie is voor het toezicht op de primaire waterkeringen teveel aangewezen op de expertise van derden. Dit doet afbreuk aan de eis van onafhankelijk toezicht. Daarom wordt vanaf 2013 de eigen expertise op dit gebied georganiseerd. Deze expertise is ook nodig voor de vierde toetsingsronde (LRT4). Ter voorbereiding hiervan moet het toezicht op de periodieke toetsing van de waterkeringen aan de nieuw vast te stellen veiligheidsnormen worden uitgewerkt.
Het toezicht op de actieve zorgplicht binnen LRT4 krijgt het karakter van systeemtoezicht.

incidentafhandeling en onderzoek

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

drinkwater

De inspectie houdt toezicht op de naleving van bepalingen in de Drinkwaterwet en de daaronder vallende regelingen. In dat kader houdt de inspectie toezicht op de winning, reiniging en distributie van drinkwater door drinkwaterbedrijven en (eigenaren van) eigen winningen. Daarnaast richt het toezicht zich bij de drinkwaterbedrijven 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. In 2013 voert de inspectie voor het eerst de wettelijke verankerde driejaarlijkse prestatievergelijking van de drinkwaterbedrijven uit.

vergunningverlening

drinkwater	2013	2014	2015	2016	2017
goedkeuren meetprogramma's	10	10	10	10	10
goedkeuring leveringsplannen	0	0	0	10	0
% afhandeling binnen behandelnorm*	95	95	95	95	95

** norm: binnen twee weken.*

De inspectie beoordeelt de meetprogramma's die door de drinkwaterbedrijven worden gehanteerd. Daarnaast toetst zij eens per vier jaar de leveringsplannen van het drinkwater. De eerstvolgende keuring zal in 2016 plaatsvinden.

handhaving

dienstverlening

dienstverlening drinkwater	2013	2014	2015	2016	2017
afhandeling vragen	400	400	400	400	400
% afhandeling binnen behandelnorm *	90	95	95	95	95

** norm: beantwoording binnen zes weken.*

toezicht

toezicht drinkwater	2013	2014	2015	2016	2017
administratiecontroles	60	55	50	50	50
objectinspectie	280	280	280	280	280
audit tbv convenant	20	8	5	PM	PM
convenanten*	2	5	10	10	10

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

De inspectie is per 1 januari 2013, naast de lokale toezichthouder, aangewezen als toezichthouder drinkwater op Caribisch Nederland. De inspectie zal vooral adviseren richting de lokale toezichthouder. Bij het opstellen van dit meerjarenplan zijn aard en omvang van de advieswerkzaamheden nog niet bekend.

Het reguliere toezicht bij drinkwaterbedrijven bestaat uit het doen van audits. Daarnaast houdt de inspectie toezicht op de meetresultaten van de kwaliteit van het drinkwater, houdt ze tarieftoezicht en voert ze in opdracht van de minister eens in de drie jaar een prestatievergelijking (benchmark) van de drinkwaterbedrijven uit.

incidentafhandeling en onderzoek

De inspectie ontvangt meldingen over normoverschrijdingen en incidenten bij drinkwaterbedrijven en eigen winningen. De inspectie houdt toezicht (objectinspecties en administratiecontroles) op de herstelmaatregelen en intervenieert indien nodig.

samenwerking

In het kader van het financieel toezicht op de drinkwaterbedrijven vraagt de inspectie op onderdelen advies aan de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa; op termijn 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 waterleidingsystemen te vermenigvuldigen.

verplichting	huidig % naleving
drinkwater mag niet meer dan 100 kve/liter aan legionella bevatten	<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 van de eerder genoemde bedrijfstakken tot het uitvoeren van preventieve maatregelen en controles.

vergunningverlening

De drinkwaterwet is rechtstreeks werkend en bevat geen vergunningstelsel.

handhaving

dienstverlening

dienstverlening legionella	2013	2014	2015	2016	2017
afhandeling vragen	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
meldingen legionella collectieve installaties	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000

De inspectie ontvangt meldingen van overschrijdingen van de norm voor legionella. Op basis van deze meldingen houdt de inspectie toezicht op (juiste) uitvoering van beheersmaatregelen door de ondertoezichtstaande bedrijven.

toezicht

toezicht legionella	2013	2014	2015	2016	2017
collectieve installaties:					
• objectinspecties	450	450	450	450	450
• administratiecontroles	3.000	3.000	500	3000	3000
Caribisch Nederland	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

Bij de controle op de legionellapreventie door bedrijven met collectieve drinkwaterinstallaties hebben ook de drinkwaterbedrijven een eigen toezichthoudende rol volgens de Drinkwaterwet. De uit deze controles voortvloeiende meldingen vormen de input voor het inspectieprogramma van de inspectie. Daarnaast geeft de inspectie haar eigen toezicht vorm door middel van risicogebaseerde thema inspecties.
Het legionellatoezicht blijkt niet te leiden tot hogere naleefcijfers bij de doelgroep. Dit toezicht zal vernieuwd worden. Dit kan gevolgen hebben voor de manier waarop de samenwerking met de drinkwaterbedrijven (die ook een controlerende rol hebben) wordt vormgegeven.

incidentafhandeling

incidentafhandeling legionella	2013	2014	2015	2016	2017
herstelmaatregelen meldingen normoverschrijding legionella	200	200	200	200	200

bodem

Op bodemgebied wordt het directe toezicht op bodemintermediairs en certificerende instellingen binnen het KWALIBOstelsel in 2013 voortgezet. KWALIBO staat voor Kwaliteitsborging bij bodemintermediairs en beoogt de betrouwbaarheid van het werk van intermediairs te vergroten door kwaliteitseisen te stellen aan werkzaamheden in het bodembeheer en integriteitseisen aan de uitvoerders. Dit geldt ook voor het waterbodembeheer. 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.
Met het rijkstoezicht op de certificerende instellingen binnen het KWALIBO stelsel wordt beoogd de zelfregulering van de bodemsector door privaat toezicht te verbeteren.

Naast bovenstaande directe toezichttaak heeft de inspectie ook een belangrijke 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 alle schakels in de keten, onder meer via een groot aantal signalen van handhavingpartners, belangenorganisaties en burgers, die jaarlijks bij het Toezichtloket bodem binnen komen.

Wanneer de inspectie constateert dat een bedrijf op meerdere plaatsen in het land overtredingen begaat, treedt zij handhavend op en informeert de betrokken handhavingpartners in de keten.

de (veiligheids)normen

verplichting	huidig % naleving
alleen erkende bedrijven mogen kritische bodemwerkzaamheden uitvoeren	< 70
erkende bodemintermediairs houden zich bij kritische bodemwerkzaamheden aan het normdocument dat geldt voor dergelijke werkzaamheden	< 70
erkende certificerende instellingen (CI's) houden zich aan de normdocumenten voor zover deze op hun werk betrekking hebben	< 70
partijen grond, bagger en bouwstoffen mogen alleen worden toegepast als deze aan de kwaliteitseisen voldoen	< 70
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	2013	2014	2015	2016	2017
afhandeling vragen	150	150	150	150	150
afhandeling meldingen	400	400	400	400	400
% afhandeling binnen behandelnorm*	90	95	95	95	95

** norm: beantwoording binnen zes weken.*

toezicht

toezicht bodem	2013	2014	2015	2016	2017
administratiecontroles	480	570	630	635	635
objectinspecties	70	95	95	120	120
audits	0	2	4	7	9
convenanten*	0	2	3	6	8

* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar.

De inspectie richt zich bij het toezicht op de bodemintermediairs primair op het hebben van een erkenning en het werken volgens het bijbehorende KWALIBO normdocument. Per normdocument wordt een beperkte set aan essentiële eisen gecontroleerd. Op deze wijze wordt via inspecties een groot aantal bodemintermediairs jaarlijks geïnspecteerd. Bij overtredingen wordt direct handhavend opgetreden en binnen een bepaalde periode hercontroles uitgevoerd. Blijkt een erkende bodemintermediair structureel normconform te werken dan wordt nagegaan of een convenant voor die bodemintermediair een goede toezichtvorm zou kunnen zijn.

Jaarlijks worden een aantal thema's gekozen, waarop het toezicht zich richt. De thema's richten zich op de activiteiten, zoals beschreven in de KWALIBO normdocumenten.
In 2013 wordt zowel toezicht gehouden op de normconforme uitvoering van diensten, alsook de normconforme productie van bouwstoffen door bodemintermediairs.
Het toezicht op de certificerende instellingen is in 2012 gestart met inspecties bij een aantal certificerende instellingen. In deze inspecties wordt gekeken naar zowel essentiële systeemeisen als ook essentiële producteisen. In 2013 wordt deze lijn voortgezet en zal worden bezien welke volgende stap gezet moet worden op weg naar het afsluiten van convenanten.
Naast de certificerende instellingen, die op basis van normdocumenten voor diensten bodemintermediairs kunnen certificeren wordt in 2013 gestart met het toezicht op certificerende instellingen, die op basis van normdocumenten kwaliteitsverklaringen afgeven voor het produceren van bouwstoffen.

opsporing

opsporing bodem	2013	2014	2015	2016	2017
informatieproducten	13	13	13	13	13
opsporingsonderzoeken	1	2	2	2	2
integriteitstoetsen erkenningen Besluit bodemkwaliteit	160	160	160	160	160

Samen met de opsporingsdienst van de NVWA (NVWA-IOD) en de politie voert de ILT/IOD een tactische analyse uit naar het thema co-vergisting. Uit controles is gebleken dat de biogasinstallaties soms via de tussenhandel worden voorzien van (vervuilde of afval) stoffen die niet in de installatie thuishoren. Doordat reststromen uit biogasinstallaties in sommige gevallen mogen worden ingezet als meststof (digestaat) kan bodemverontreiniging ontstaan. De tactische analyse zal informatie bevatten die kan worden gebruikt bij toezicht van de ILT.

incidentafhandeling

incidentafhandeling bodem	2013	2014	2015	2016	2017
afhandeling signalen toezichtloket bodem	400	450	450	500	500

Het betreffen signalen van mogelijke overtredingen van zeer uiteenlopende aard en omvang, die bij het Toezichtloket bodem worden gemeld. De signalen komen meestal van handhavingpartners in de keten, zoals gemeenten, provincies en waterschappen. Het aantal signalen zal in de komende jaren wellicht toenemen, omdat meer signalen leiden tot daadwerkelijk toezicht, er direct handhavend wordt opgetreden en in alle gevallen hercontroles zullen volgen.

samenwerking

Samenwerking vindt plaats in de keten. De handhavingpartners melden overtredingen bij de inspectie. De inspectie behandelt de melding en gaat zo nodig over tot interventie . Ook wordt gewerkt aan een gezamenlijk risicobeeld en vindt via het bepalen van de essentiële eisen voor de KWALIBO normdocumenten afstemming plaats over de wijze waarop partijen elkaar in de keten kunnen vinden en versterken. Tenslotte wordt verkend op welke wijze de informatie-uitwisseling tussen een aantal partijen in de keten kan worden verbeterd. Zo lopen er initiatieven om de informatie-uitwisseling met de certificerende instellingen binnen het KWALIBO stelsel structureel te regelen en is er overleg met de I-SZW om mogelijkheden van informatie-uitwisseling over een aantal thema's te verkennen.

productregelingen

Het toezicht CE-markering Bouwproducten richt zich op de aanwezigheid van de juiste etikettering van bouwproducten. Het dient ook om na te gaan of de producten aan de normen voldoen. Medio 2013 zullen ook de distributeurs van bouwproducten onder het toezicht gaan vallen (in 2012 alleen de producenten / importeurs).
In 2013 wordt het toezicht op CE-markering uitgebreid met het toezicht op verkeersproducten. Ook zal de juiste etikettering van voertuigbanden onder toezicht van de inspectie komen te staan.
Het toezicht door de inspectie bij de pleziervaart richt zich op de aanwezigheid van het CE-keurmerk op nieuw verkochte pleziervaartuigen. Tevens wordt er 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.

de (veiligheids)normen

verplichting	huidig % naleving
energielabel voor woningen	<70
energielabel overheidsdiensten	<70
bouwproducten	<70
pleziervaartuigen	20
verkeersproducten	<70
nieuwe (auto) banden	<70

handhaving

dienstverlening

dienstverlening productregelingen	2013	2014	2015	2016	2017
afhandeling vragen	150	150	150	150	150
% afhandeling <norm	90	95	95	95	95

toezicht

toezicht productregelingen	2013	2014	2015	2016	2017
objectinspecties	9000	9000	10000	10000	10000
afhandeling handhavingsverzoek	40	40	40	40	40

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 handhavingsverzoek op. Het kan gaan om een eenvoudige inspectie bij een bedrijf of op een locatie, maar ook om diepgaande onderzoeken van de bedrijfsadministratie.
Wat betreft het toezicht dat is gericht op producten, bepaalt de inspectie op basis van analyses van producten, distributeurs en producenten, welke producten in aanmerking komen om in de inspecties CE-markering opgenomen te worden. Dit geldt zowel voor de bouwproducten, als voor de verboden verkeersproducten, pleziervaartuigen en etikettering voertuigbanden.
Voor het toezicht op energielabels analyseert de inspectie vooraf welke gebouwen in aanmerking komen voor inspectie. De inspectie voert steekproefsgewijs objectinspecties uit.

incidentafhandeling en onderzoek

De inspectie verricht geen incidenten- en ongevallenonderzoek.

ruimte

Het toezicht op de provincies vindt plaats in het kader van de borging van de nationale belangen in het provinciale ruimtelijke ordeningsbeleid. ILT voert dit toezicht sober en doelmatig uit. 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.

vergunningverlening

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

handhaving

dienstverlening

dienstverlening ruimte	2013	2014	2015	2016	2017
afhandeling vragen	80	80	80	80	80
% afhandeling <norm	90	95	95	95	95

toezicht

toezicht ruimte	2013	2014	2015	2016	2017
provincies / administratiecontrole	12	12	12	12	12

onderzoek

onderzoek ruimte	2013	2014	2015	2016	2017
onderzoeken signalen	2	2	2	2	2
themaonderzoek ruimte	6	5	5	5	5

De inspectie voert op basis van signalen onderzoek uit. De signalen zijn afkomstig van de beleidsdirectie en uit het veld en hebben bijvoorbeeld betrekking op de vaststelling dat een plan in strijd is met een norm of op feitelijke activiteiten, zoals bebouwing in strijd met de norm. Het onderzoek kan plaatsvinden in het kader van een procedure voor schorsing en vernietiging. Themaonderzoeken die worden uitgevoerd betreffen onder andere: ontheffingenbeleid van de provincies, Ruimte voor de rivier en grondwaterbeschermingsgebieden.

bouwen en wonen

De inspectie voert onderzoeken naar de correcte toepassing van het Bouwbesluit (Woningwet) uit.

de (veiligheids)normen

verplichting	huidig % naleving
voorschriften op het gebied van constructieve veiligheid, brandveiligheid, gezondheid en energiezuinigheid (Bouwbesluit)	<70

handhaving

onderzoeksrapporten	2013	2014	2015	2016	2017
themaonderzoek bouwen	5	5	5	5	5

Het gaat onder meer om onderzoek naar de naleving van de regels voor gebouwen en bouwwerken door de eigenaren. Deze regels zijn vastgelegd in Woningwet en Bouwbesluit. Thema's in deze onderzoeken zijn brandveiligheid, constructieve veiligheid, de energieprestatie en de ventilatievoorzieningen.

8. railvervoer



De inspectie is toezichthouder krachtens de Spoorwegwet 1875 en Locaalspoor- en tramwegwet 1900 voor interlokale tramlijnen en metro's. De bevoegdheden van de inspectie zijn voor de metrolijnen beperkt.

railvervoer in vogelvlucht

spoorwegennet (kilometers)	3035 (lijnen)
treinkilometers (2011)	147 miljoen
aantal spoorwegondernemingen personenvervoer	9
reizigerskilometers (2011)	16,892 miljard
aantal spoorwegondernemingen goederenvervoer	24
goederentreinkilometers (2011)	12,8 miljoen
aantal infrastructuurmanagers (vergunningplichtig)	1
aantal infrastructuurmanagers (overig)	1
aantal aannemers	22
aantal historisch materieel (incl.museumspoorlijnen)	3
aantal rangeerbedrijven	33
aantal keuringsdiensten	12
aantal personeelstoeleveranciers	11
aantal exameninstituten	2
aantal notified bodies	6
aantal onderhoudsbedrijven	30
aantal entities in charge of maintenance	23
aantal houders(Nationaal Voertuigenregister 2011)	57
aantal kabelbanen	22

De inspectie richt het toezicht op het railvervoer op:
- infrastructuur;
- materieel;
- bedrijven binnen de spoorbranche;
- keuringsinstanties;
- operaties (personeel, onder andere machinisten, conducteurs, baanwerkers, rangeerders en verkeersregels);
- veiligheidsmanagement en -cultuur;
- arbeidsomstandigheden.

De sector voor het personenvervoer per spoor kenmerkt zich door twee grote gezichtsbepalende bedrijven: NS Reizigers en ProRail. De markt voor het goederenvervoer is internationaal georiënteerd en geliberaliseerd. Het personenvervoer op het spoor wordt via concessies aanbesteed.
De naleving en het veiligheidsbesef binnen het railvervoer zijn verhoudingsgewijs hoog. Het railvervoer op het hoofdspoor kenmerkt zich door een grotendeels afgeschermde en controleerbare spoorlijn en dito stations en door een technische omgeving. Tot het railvervoer worden alleen bedrijven toegelaten met een operationeel goedgekeurd veiligheidsmanagementsysteem (VMS). Voertuigen moeten aan veiligheidsnormen voldoen om op de railinfrastructuur te mogen worden ingezet.

Op grond van de Wet lokaalspoor zal de minister de toezichthouder aanwijzen voor alle spoorwegen die onder decentrale verantwoordelijkheid vallen. Het gaat met name om lokale en interlokale tram en metro. De minster zal hiertoe de ILT aanwijzen. De ILT rapporteert aan de betreffende decentrale overheid die verantwoordelijk zal zijn voor het herstel van de geconstateerde tekortkoming.

de veiligheidsnormen

risicogroep	norm	huidige status (2011)
reizigers, NRV1.1*	permanente verbetering	aanvaardbaar
reizigers, NRV1.2	permanente verbetering	aanvaardbaar
reizigers, lichtgewond	permanente verbetering	aanvaardbaar
personeel, NRV 2		aanvaardbaar
baanwerkers, doden	permanent verbeteren, streven naar 0	aanvaardbaar
rangeerders, doden	permanent verbeteren, streven naar 0	aanvaardbaar
baanwerkers, aanrijdingen	permanente verbetering	aanvaardbaar
baanwerkers, elektrocuties	permanente verbetering	niet aanvaardbaar
baanwerkers, IF-rate	permanente verbetering	geen informatie
overweggebruikers, NRV3.1	permanente verbetering	aanvaardbaar
overweggebruikers, NRV3.2	permanente verbetering	aanvaardbaar
onbevoegden, NRV5	permanente verbetering	niet aanvaardbaar
anderen, NRV4	permanente verbetering	niet aanvaardbaar
suïcide	ALARP**	niet aanvaardbaar
maatschappij, NRV6	permanente verbetering	aanvaardbaar

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

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

De inspectie rapporteert jaarlijks aan de minister en aan de European Railway Agency (ERA) over de ontwikkelingen van de veiligheid in het spoorvervoer in haar publicaties 'Railveiligheidsindicatoren' en 'Jaarverslag van de Nederlandse Autoriteit voor Spoorveiligheid'.

regelgeving	categorie	voorn. risico's	huidig % naleving*
spoorwegwet	reizigersvervoer-ders	vertrekproces materieel opleidingen	98
	goederenver-voerders	materieel opleidingen treinsamenstelling	97
	infrabeheerder	veilige bereidbaarheid tekeningenbeheer treindienstleiding	99
spoorwegwet en Arbowet	aannemers BD	beveiliging werkplek	98

** de vermelde naleefindicaties zijn gebaseerd op de inspectieresultaten (objectinspecties) van 2012.*

Het Raildomein omvat relatief weinig bedrijven maar per bedrijf kunnen de actviteiten veelomvattend zijn. Zo bestaat de categorie 'Infrabeheerder' uit alleen ProRail (inclusief Keyrail), maar het gaat hierbij wel om het totale hoofdspoor in Nederland; de categorie reizigersvervoerders is eveneens klein (14 bedrijven), maar omvat heel het reizigersvervoer per trein over het hoofdspoor in Nederland.

vergunningen

vergunningen railvervoer	2013	2014	2015	2016	2017
aantal bedrijfs- en materieelvergunningen	220	200	200	200	200
infravergunningen	60	60	60	60	60
entity in charge of maintenance	1	12	10	10	10
machinistenvergunningen	1000	1000	1000	700	700
% binnen kwaliteitsnorm	85	90	95	95	95

binnen het railvervoer worden onder meer vergunningen afgegeven voor spoorbedrijven (veiligheidszorgsysteem), arbodiensten, keuringsinstanties en de inzet van materieel en kabelbanen.

De doorlooptijden van een vergunningsaanvraag variëren per type vergunning van enkele weken tot meerdere maanden. Fluctuaties in het aantal vergunningen zijn het gevolg van veranderingen in de vraag, maar bij vrijgave van nieuwe spoorsystemen vindt een toename plaats. Bedrijfsvergunningen hebben een vastgestelde looptijd, waardoor bedrijven periodiek een nieuwe vergunning moeten aanvragen. Door de wijziging van de looptijd van de bedrijfsvergunningen en veiligheidsattesten van drie naar vijf jaar treedt in 2015-16 naar verwachting een dip op in de productie.

Met ingang van 2013 ontvangt de inspectie aanvragen op grond van de EU verordening 445/2011, Spoorwegwet artikel 48 en aanvullende regelgeving. De taken van de inspectie betreffen de verlening van de certificaten en het bijhouden van een register. In 2013 zullen de aanvragen voor machinistenvergunningen op gang komen na de opstartfase in 2012.

handhaving

dienstverlening

dienstverlening rail	2013	2014	2015	2016	2017
afhandeling vragen	900	900	900	900	900
% afhandeling binnen de norm	90	95	95	95	95

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

passagiersrechten railvervoer	2013	2014	2015	2016	2017
aantal klachten	50	50	40	40	40
% binnen norm	95	95	95	95	95

norm: na verificatie bedraagt de behandeltermijn maximaal twaalf weken.

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

toezicht

toezicht railvervoer	2013	2014	2015	2016	2017
aantal convenanten*	2	3	4	5	6
audits**	170	170	170	170	170
objectinspecties	2800	2650	2500	2500	2500

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

*** waarvan 20 op kabelbanen*

De inspectie voert in 2013 inspecties uit op naleving van artikelen van de Spoorwegwet die invloed hebben op de robuustheid van het spoorwegennet. Hieronder vallen diverse aspecten van onderhoud aan het spoor, de problematiek van gladde sporen en de verkeersleiding. Daarnaast worden inspecties uitgevoerd op aspecten die invloed hebben op passagiersveiligheid en passagiersrechten. In het bijzonder is er aandacht voor de problematiek van overvolle treinen en van gestrande treinen.

Als vervolg van de in 2012 gehouden quick scan naar het assetmanagement (relatie infrastructuurbeheerder/procescontractaannemers en tekeningenbeheer) zal binnen het reguliere handhavingsprogramma verder onderzoek hiernaar prioriteit krijgen. Dit geldt ook voor de eveneens in 2012 onderzochte onderwerpen vakbekwaamheid, veiligheidscultuur treindienstleiders, detectieproblematiek en aanpak gestrande en overvolle treinen. Conform de aanbeveling van de Commissie Kuiken zal er in 2013 onder leiding van de inspectie voor het eerst de 5-jaarlijkse inspectie plaatsvinden van de fysieke kwaliteit van het spoor (niet alleen beperkt tot de PGO-contractgebieden).

Bij het railvervoer zijn de belangrijkste risico's:

- *trein passeert stoptonendsein (STS)*

In de meeste gevallen waren botsingen tussen treinen waarbij reizigers zwaar letsel opliepen in de laatste tien jaar het gevolg van rijden door een rood sein. Een deel van de oorzaken ligt in menselijk falen (waarneming, verwachting en afleiding).

De Minister heeft in 2004 een stuurgroep ingesteld om maatregelen te nemen waardoor in 2010 het aantal STS-passages met 50% zou dalen en het risico met 75% zou dalen ten opzichte van 2003. Vanaf de invoering van de maatregelen in 2004 is sprake van een daling van het aantal STS-passages per jaar. In 2011 vonden echter nog 155 STS-passages plaats. Dit aantal ligt boven de doelstelling van het oorspronkelijke STS-programma.

Naar aanleiding van het treinongeval te Amsterdam Westerpark op 21 april 2012 heeft de spoorbranche in aanvulling op de eerder vastgestelde maatregelen een Verbeterplan opgesteld om aantal- en risicoreductie van STS-passages in de komende jaren nog verder structureel te verminderen. De stuurgroep is vervolgens belast met de taak om de maatregelen uit het Verbeterplan en de eerder benoemde maatregelen te sturen. De inspectie monitort de aanpak van STS-passages op basis van het Verbeterplan en voert inspecties uit naar onder andere vertrekprocedures, de communicatie tussen verkeersleiding en machinist en de systeemaanpak van technische aanleidingen, zoals onder meer het voorkomen van (te) gladde sporen waardoor treinen voorbij stoptonende seinen kunnen glijden. Daarnaast heeft de inspectie verscherpt toezicht ingesteld dat zich richt zich op de consequenties van de geplande dienstregeling op het aantal en de risico's van STS-passages.

- *infrastructuur voldoet niet aan veiligheidsspecificatie*

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

De inspectie blijft het infrastructuurbeheer actief en nauwlettend volgen. Speciaal wordt aandacht besteed aan de wijze waarop ProRail en contractaannemers omgaan met elkaar binnen de systematiek van prestatiegericht onderhoud en het tekeningenbeheer. De problematiek rond tunnelveiligheid is door de inspectie in 2011 aangekaart. Als vervolg daarop monitort de inspectie de ontwikkelingen actief.

incidentafhandeling en onderzoek

ongevallenonderzoek railvervoer	2013	2014	2015	2016	2017
aantal incidentonderzoeken	600	500	500	500	500

De inspectie beoordeelt de meldingen van spoorwegbedrijven over incidenten op het spoor en bepaalt aan de hand daarvan waar nader onderzoek gewenst is. Binnen het geheel van de honderden onderzoeken verricht de inspectie jaarlijks gemiddeld 17 uitgebreide onderzoeken naar ongevallen (botsingen en ontsporingen binnen het railvervoer) die bepalend zijn voor de inzet op deze wettelijke taak. Het grote aantal kleinere onderzoeken vermindert door een andere wijze van benutting van informatie. Ook wordt de verantwoordelijkheid voor het doen van onderzoek vaker aan de bedrijven overgelaten, die vervolgens aan de inspectie de resultaten en maatregelen presenteren ter beoordeling. De onderzoeken door de inspectie (en die door derden) geven informatie die als indicator wordt gebruikt bij het bepalen van bijvoorbeeld de staat van veiligheid van infrastructuur en materieel. Daar waar het veilig vervoer in het geding is, treedt de inspectie op, bijvoorbeeld door het stilleggen van het transport.

samenwerking

De inspectie werkt intensief samen met andere inspectiediensten, zoals de Inspectie-SZW, de politie en de Inspectie VenJ. Daarnaast vindt regelmatig contact plaats met de brancheverenigingen KNV Spoorgoederenvervoer.

Vanuit haar taak als National Safety Authority speelt de inspectie een actieve rol binnen de European Rail Authority. De samenwerking met andere Europese National Safety Authorities in ERA kader neemt toe, onder andere in het kader van de 'Common safety method on supervision'.
Met Ierland en Zwitserland wordt een systeem voor uitwisseling van kennis en ervaring opgezet.

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



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	145.000 vrachtauto's en trekkers	6200	5100	36.000
aantal chauffeurs	215.000	36.600	5500	*63.000

** = aantal geldige chauffeurskaarten*

De inspectie richt het toezicht in deze sector op:
- bedrijven;
- vrachtwagens, bussen, taxi's;
- chauffeurs.

Zo'n 25% van de bedrijven in de taximarkt richt zich primair op straattaxi's en ruim 30% vrijwel uitsluitend op contractvervoer. Ruim 2000 bedrijven zijn actief in beide markten. De meeste bedrijven zijn actief in de vier grote steden.
Negentien concessiehouders (provincies en stadsregio's) besteden het streekvervoer per *bus* openbaar aan. Het besloten busvervoer heeft eveneens een midden- en kleinbedrijfkarakter. De bedrijven gebruiken gemiddeld minder dan tien touringcars.
Het internationale busvervoer wordt gedomineerd door enkele grote ondernemingen.
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 kenmerkt zich door een midden- en kleinbedrijfkarakter en door het internationale karakter.
Veel bedrijven hebben minder dan tien vrachtwagens. Een gering aantal grote bedrijven heeft er meer dan honderd.

taxi's

Het toezicht richt zich op het doen naleven van de Wet Personenvervoer 2000, Besluit Personenvervoer 2000 en het Arbeidstijdenbesluit Vervoer.
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 voor. Op basis van de signalen van taxi-ondernemingen, politie en brancheorganisaties blijkt het illegale vervoer zich vooral in de opstapmarkt(straattaxi's) voor te doen.

De invoering van de Boordcomputer Taxi (BCT) vergt een andere werkwijze, zowel voor de ondernemer, de chauffeur als de inspecteur (en andere toezichthouders).

De Wet Personenvervoer 2000 (WP2000) geeft gemeenten de mogelijkheid om nadere kwaliteitseisen te stellen aan het taxi-vervoer. Een aantal grote gemeenten is bezig hieraan invulling te geven. De inspectie haakt daarbij zoveel mogelijk aan door vormen van zelfregulering in die processen te introduceren. Hierbij verleent zij ondersteuning aan gemeenten en andere samenwerkingsvormen bij de ontwikkeling en implementatie van hun handhavingsbeleid. Op termijn zullen gemeenten een grotere rol in het toezicht gaan spelen waardoor het accent van het toezicht door de inspectie kan worden verlegd naar andere prioriteiten.

veiligheidsnormen

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

De naleefindicaties zijn opgesteld op basis van gegevens uit objectinspecties en administratie controles naar legale taxichauffeurs en –bedrijven. Illegaal taxivervoer ('snorders') maken er geen deel van uit.

vergunningverlening

De vergunningverlening voor taxi's is volledig overgedragen aan Kiwa. Dit omvat zo'n 5600 ondernemingsvergunningen en 8000 chauffeurskaarten per jaar.

handhaving

dienstverlening

dienstverlening taxivervoer	2013	2014	2015	2016	2017
afhandeling vragen	3.400	3.400	3.400	3.400	3.400
% afhandeling <norm	90	95	95	95	95

De inspectie blijft de komende jaren het taxiboekje, opgesteld samen met de Belastingdienst, verspreiden. Dit boekje geeft taxichauffeurs en taxi-ondernemers inzicht in relevante wet- en regelgeving.

De flyer 'Kies voor veilig' waarschuwt de potentiële taxiklant tegen het gebruik van een illegale taxi (snorder). De flyer wordt jaarlijks breed verspreid, op verzoek van bijvoorbeeld politie of gemeenten en wanneer de inspectie van mening is dat het noodzakelijk is. De inspectie pakt met deze flyer de snorder-problematiek ook vanuit de vraagkant aan.

toezicht

toezicht taxivervoer	2013	2014	2015	2016	2017
convenanten*	8	10	12	12	12
audits	55	40	35	35	35
digitale weginspecties	2.000	2.250	2.500	2.750	2.750
objectinspecties	3.825	3.400	2.975	2.975	2.975
administratiecontroles	300	255	215	215	215

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

De effecten van de BCT en de TTO's kunnen op termijn leiden tot aanpassingen van bovenstaande meerjarenreeksen

De belangrijkste risico's in het taxivervoer zijn:
straattaxi: het niet naleven van de regelgeving op het gebied van de kwaliteit van het taxivervoer. Dit betreft vooral de eisen met betrekking tot de:

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

rolstoelvervoer: de naleving is vergeleken met andere onderwerpen weliswaar hoog, maar het betreft hier een kwetsbare doelgroep. 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.

illegaal betaald vervoer(snorders): er komen steeds meer signalen binnen van politie, gemeenten en branche-organisaties over vervoer zonder vergunning. De inspectie neemt gericht actie op deze signalen.
Het instrument '*mystery guest*' wordt door de inspectie ingezet als overtredingen niet bij een reguliere controle kunnen worden geconstateerd. Inzet van dit middel gebeurt mede op basis van signalen uit de samenleving, al dan niet in samenwerking met de politie.

administratiecontroles
Administratiecontroles worden uitgevoerd op basis van risicoanalyse. Dit houdt in dat slecht(er)e bedrijven vaker worden geïnspecteerd dan goede/betere bedrijven. Digitaal toezicht (op basis van gegevens van de ANPR, Tamara en BCT) zijn ondersteunend voor bijvoorbeeld het sluiten van convenanten en het verrichten van opsporingsonderzoeken.
De inspectie gaat meer gebruik maken van digitale handhaving.

opsporing

opsporing taxivervoer	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
opsporingsonderzoeken	15	15	15	15	15

Daar waar structureel strafbare feiten worden geconstateerd, zal de inspectie (vaak) in samenwerking met andere toezichthouders een strafrechtelijk traject inzetten.
De inspectie is bevoegd om een chauffeurskaart te schorsen. De inspectie besluit tot zo'n schorsing als de houder van de kaart is veroordeeld voor of wordt verdacht van een relevant feit en dat feit is gepleegd terwijl hij zijn beroep van taxichauffeur uitoefende.

incidentafhandeling

Ongevallenonderzoek in het taxivervoer is geen taak van de inspectie. Wel wordt ondersteuning geleverd waar dat wordt gevraagd.

samenwerking

Samenwerking vindt plaats met de regionale politiekorpsen, de Koninklijke Marechaussee, de Belastingdienst, de Dienst Wegverkeer (RDW), het Nederlands Meetinstituut (taxametercontroles), de politie, de vier grote gemeenten en een aantal kleinere gemeenten. In de samenwerking tussen de regionale politiekorpsen, 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 , Kamer van Koophandel en de vakbonden bestaan verschillende contacten op het vlak van voorlichting en informatieverstrekking.

busvervoer

De taak van de inspectie is de naleving te bevorderen van de voorschriften in het busvervoer die voorwal zijn vastgelegd in de Arbeidstijdenwet c.a., de Wet Personenvervoer 2000 c.a., de Wegenverkeerswet 1994 c.a. en verschillende Europese verordeningen.

de veiligheidsnormen

regelgeving	belangrijkste nalevingsrisico's	categorie	indicatie huidige naleving %
arbeidstijdenbesluit Vervoer wet Personenvervoer 2000	rij- en rusttijden chauffeurseisen ondernemersvergunning	• openbaar vervoer • besloten vervoer (touringcar) • NL bussen in buitenland	80 80-90 80-90

De naleefindicaties zijn opgesteld op basis van gegevens uit risicogestuurde objectinspecties en administratie controles.

vergunningverlening

Kiwa verzorgt de vergunningenverlening voor busvervoer.

handhaving

dienstverlening

dienstverlening busvervoer	2013	2014	2015	2016	2017
afhandeling vragen	800	800	800	800	800
% afhandeling < norm	90	95	95	95	95

De inspectie stelt zich tot doel bij iedere inspectie en audit de regelgeving actief toe te lichten en de ondertoezichtstaanden te informeren. Ook spant de inspectie zich in om vooraf overtredingen te voorkomen: bijvoorbeeld bij evenementen vooraf met betrokken partijen, zoals gemeente, politie, evenementenorganisatie en brancheorganisaties in overleg treden over de organisatie van het vervoer.

De dienstverlening in het kader van passagiersrechten op het gebied van busvervoer wordt vanaf 2013 een taak van de inspectie. De werkwijze richt zich op klachtafhandeling en de preventieve uitvoering van inspecties en audits die klachten moeten voorkomen.

toezicht

toezicht busvervoer	2013	2014	2015	2016	2017
aantal convenanten*	15	24	30	30	30
audits	25	25	10	10	10
objectinspecties	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
administratiecontroles	100	100	100	100	100

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

In het internationale busvervoer worden lange afstanden afgelegd en werken de chauffeurs dikwijls onder tijdsdruk hetgeen 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. 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.

Voor het nationale besloten busvervoer, met zijn relatief veilige status, wil de inspectie de nadruk leggen op het sluiten van convenanten met goed presterende bedrijven. In 2015 wil de inspectie met alle daarvoor in aanmerking komende bedrijven een convenant gesloten hebben of werken aan het traject om tot een convenant te komen. Vanwege de kwetsbaarheid van vervoer van schoolkinderen zal de inspectie specifiek aandacht besteden aan deze doelgroep.

Op het openbaar vervoer houdt de inspectie toezicht voornamelijk op de naleving van de arbeids-, rij- en rusttijdenregelgeving en de technische staat van het voertuigenpark. De controles op de technische staat vinden plaats in samenwerking met de RDW en de politie. Ook hier is het doel om het toezicht te verschuiven van administratie controles naar convenanten. In dit verband is van belang dat decentrale overheden, in hun hoedanigheid van concessieverlener, de kwaliteit en de veiligheid van het openbaar vervoer bewaken.

opsporing
Indien nodig zal de inspectie de samenwerking met andere toezichthouders en opsporingsdiensten zoeken daar waar structureel strafbare feiten worden gepleegd, waarbij (ook) het strafrechtelijke handhavinginstrumentarium zal worden gebruikt.

incidentafhandeling en onderzoek

Incidentafhandeling en ongevallenonderzoek in het busvervoer wordt primair uitgevoerd door de politie. Waar nodig levert de inspectie expertise.

goederenvervoer

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) en op de wetgeving met betrekking tot maten en gewichten (wet Wegvervoer Goederen; Europese controlerichtlijn 1996/53/EG).

Door risicogestuurd toezicht, het sluiten van convenanten, nieuwe digitale registratie-instrumenten en methodieken (auditing, selfassessment) te gebruiken vergroot de inspectie de effectiviteit en het bereik van haar toezicht.

Om overbelading tegen te gaan zijn meetlussen aangebracht op een aantal punten in het rijkswegennet. De meetlussen wegen vrachtwagens in het voorbijgaan, waardoor inspecteurs gericht controles kunnen uitvoeren. Rijkswaterstaat breidt het aantal meetlussen uit tot twintig stuks en verbetert de bestaande lussen.

de normen

regelgeving	belangrijkste nalevingsrisico's	categorie	indicatie huidige naleving %
Arbeidstijdenbesluit Vervoer Wet Wegvervoer Goederen regelgeving rond voer-tuigtechniek/technische staat voertuig	rij- en rusttijden overbelading ondernemers-vergunning	vergunninghouders eigen vervoer	60 54

De naleefindicaties zijn opgesteld op basis van gegevens uit risicogestuurde objectinspecties en administratie controles, vertaald naar bedrijf. De indicatie geeft weer hoeveel procent van de bedrijven binnen het goederenvervoer over de weg onder een laag toezichtregime vallen, waaruit afgeleid kan worden dat zij zich gemiddeld tot goed aan wet- en regelgeving houden.

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

Indicatief is de naleving voor rij- en rusttijden 70%. Voornaamste probleem hier is de tachograaffraude. Uit recente Europese en nationale gegevens lijkt gefraudeerd te worden met 25 tot 30% van de digitale tachografen. De inspectie geeft prioriteit aan de aanpak van dit probleem.

Uit de gegevens afkomstig uit de nu beschikbare overbeladingsmeetlussen blijkt 15% van de passerende vrachtwagens overbeladen.

vergunningverlening

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

handhaving

dienstverlening

dienstverlening goederenvervoer	2013	2014	2015	2016	2017
afhandeling vragen	6500	6500	6500	6500	6500
% afhandeling <norm	90	95	95	95	95

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

De inspectie blijft daarnaast via beurzen en symposia actief voorlichting geven over regelgeving op het gebied van rij- en rusttijden. Chauffeurs kunnen met vragen terecht bij het informatiecentrum van de inspectie. Technisch falen is een risico in het wegvervoer dat onder de competenties van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) en de politie valt. Wel wijzen inspecteurs van de inspectie chauffeurs en bedrijven tijdens controles op opvallende technische mankementen. In ernstige gevallen geeft de inspectie informatie door aan de politie. Informatie van RDW en de politie op dit vlak speelt een rol bij het opstellen van bedrijfsprofielen.

toezicht

toezicht goederenvervoer	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
aantal convenanten*	20	35	45	60	60
audits	200	245	250	250	250
objectinspecties**	14.000	14.000	14.000	14.000	14.000
w.o. controle overbelading	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
administratiecontroles	750	750	750	750	750
digitale inspecties	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000

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

** *het genoemde meerjarencijfer is gerelateerd aan de Europese controlerichtlijn arbeids-, rij- en rusttijden wegvervoer (2006/22/EG) en de besluitvorming door de Europese Commissie.*

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

- *vermoeidheid van de chauffeur*
  In het goederenvervoer speelt (over)vermoeidheid van chauffeurs in minimaal 10 tot 15 procent van het aantal verkeersongevallen een rol. De geconstateerde rij- en rusttijden vormen een indicator voor de vermoeidheid van de chauffeur.
  Het aantal weg- en administratiecontroles wordt bepaald door eisen die voortvloeien uit de Europese controlerichtlijn arbeids-, rij- en rusttijden wegvervoer (2006/22/EG).

- *manipulatie (digitale) tachograaf*
  In de afgelopen periode heeft de inspectie bij weginspecties in samenwerking met de politie vastgesteld dat wegvervoerders (met name) de digitale tachograaf veelvuldig manipuleren. Informatie van buitenlandse handhavende instanties en importeurs van bedrijfsvoertuigen onderschrijft die constatering. Van 'incidenten' blijkt geen sprake meer. Manipuleren van tachografen leidt tot ongewenste situaties (verkeersonveiligheid en concurrentievervalsing), die de inspectie in nauwe samenwerking met de politie en de RDW met thematische en risicogerichte controleacties bestrijdt. Bij manipulatie volgt een bedrijfsinspectie bij de onderneming. Tevens wordt bij elke reguliere weginspectie door de inspectie op manipulatie gelet.
  Omdat de inspectie meer digitaal inspecteert en de betrouwbaarheid van (opgevraagde) digitale gegevens van essentieel belang is, heeft de aanpak van manipulatie een hoge prioriteit.

Aan de hand van een *real time monitor* neemt de inspectie overbeladen vrachtwagens uit de vervoersstroom en weegt ze op een in de nabijheid gelegen terrein van Rijkswaterstaat. Deze wegingen leiden bij overtredingen tot een strafrechtelijke afdoening conform het handhavingsbeleid dat de inspectie met het Openbaar Ministerie is overeengekomen.
Behalve fysieke inspecties voert de inspectie ook digitale inspecties uit. Zij informeert vervoerders aan de hand van overschrijdingen die zij met *weigh in motion*-meetlussen heeft geconstateerd.

- *cabotage*
  Voor cabotage, het 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 voert in 2013 een inventariserend onderzoek uit naar cabotagevervoer in Nederland en het voorkomen van overtredingen van de voorschriften op dit terrein. Met dit onderzoek geeft de inspectie invulling aan de motie van het lid De Jong d.d. 23 november 2011 waarin om prioriteitsstelling van de handhaving op de cabotageregeling is gevraagd. Uitkomsten van het onderzoek kunnen aanleiding vormen voor een verhoogd toezicht op cabotagevervoer en daarmee een groter beslag leggen op de beschikbare inspectiecapaciteit.

opsporing

opsporing goederenvervoer	2013	2014	2015	2016	2017
opsporing	10	10	10	10	10

Daar waar structureel strafbare feiten worden geconstateerd verzoekt de inspectie het OM om een strafrechtelijk traject in te zetten.

incidentafhandeling en onderzoek

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

samenwerking

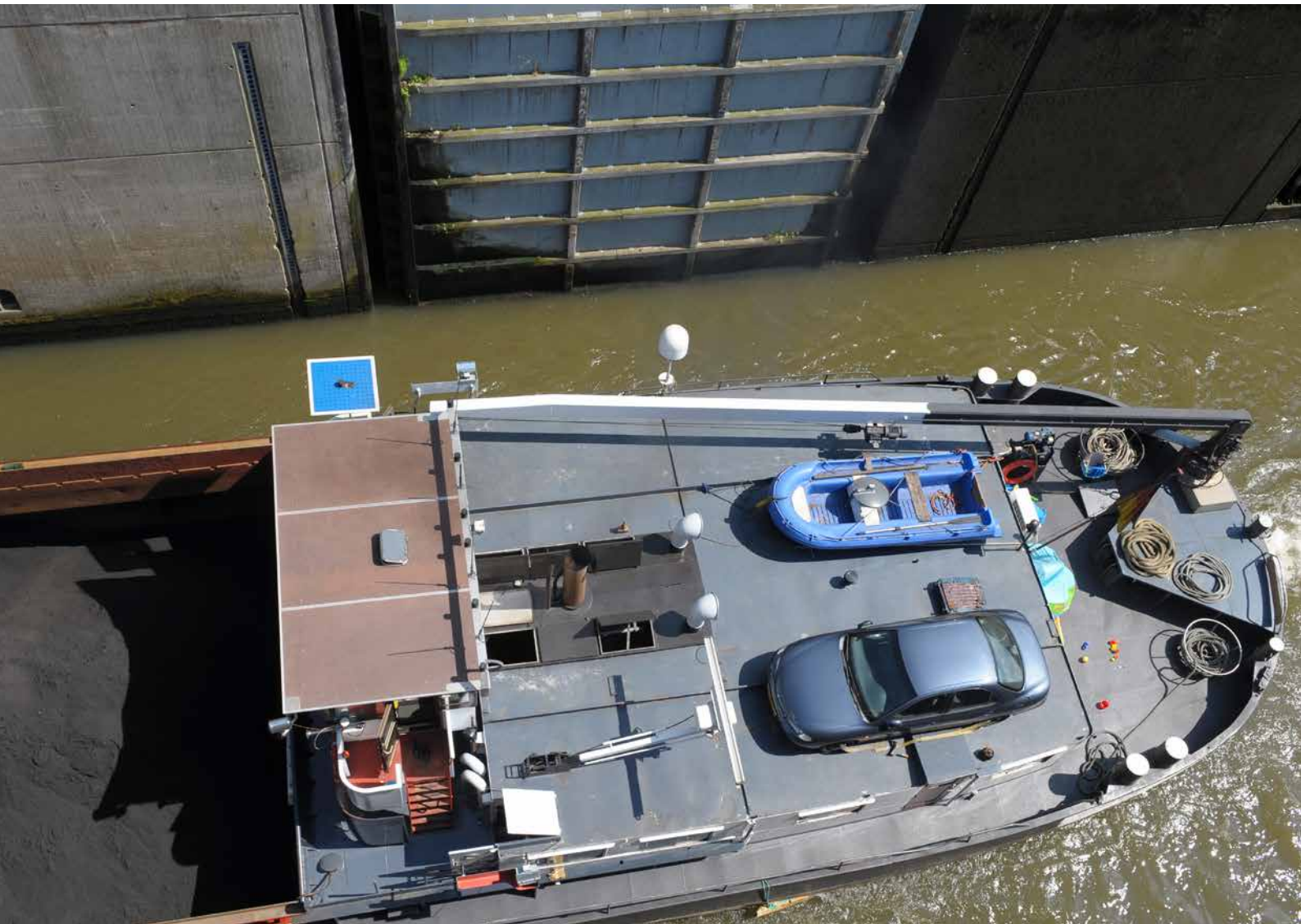
internationaal
Het toezicht tussen EU-landen vertoont grote verschillen. Het internationale karakter van het goederenvervoer vereist normalisatie en standaardisatie van wet- en regelgeving en toezicht. Daarbij is een belangrijke rol weggelegd voor de samenwerking binnen Euro Contrôle Route (ECR), een samenwerkingsverband van Europese inspectiediensten voor het wegvervoer.

Eind 2011 is het Europese Electronic Register for Roadtransport Undertakings (ERRU) in werking getreden. In dit register zijn momenteel alleen de zeven meest ernstige overtredingen in het wegvervoer opgenomen. Vanaf 1 januari 2016 moeten ook de ernstige inbreuken binnen het wegvervoer opgenomen worden om de Europese inspecties en politiediensten beter in staat te stellen risicoprofielen op te stellen van de Europese wegvervoerondernemers. Dit zal leiden tot intensievere samenwerking tussen de lidstaten.

Dichterbij zal in Beneluxverband intensiever worden samengewerkt tussen de inspectiediensten van de betrokken landen. Daarbij gaat het in eerste instantie om operationele samenwerking en het uitnodigingen van controlepersoneel uit de Benelux bij nationale trainingen.

nationaal
In het goederenvervoer over de weg zijn naast de inspectie vier andere handhavende instanties actief: de politie, de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit, de Inspectie SZW en de douane.

10. de binnenvaart



de binnenvaart in vogelvlucht

aantal bedrijven in Nederland (tankvaart, bulkvaart, containervaart)	3650
aantal schepen beroepsmatig goederenvervoer	9500
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 particuliere instellingen	3
overige erkende organisaties	187

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

De inspectie is primair verantwoordelijk voor de handhaving van de Binnenvaartwet en het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Binnenvaart. De handhaving van de scheepvaartverkeerswet is een taak voor de politie en voor Rijkswaterstaat. De inspectie is ook verantwoordelijk voor de certificering van schepen die onder de Binnenvaartwet vallen. De certificering van deze schepen is voor het overgrote deel gemandateerd aan marktpartijen.

veiligheidsnormen

regelgeving	verplichting	huidig % naleving
binnenvaartwet goederenvervoer	stabiliteit containerschepen	40-50
	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
	calamiteiten handling	>80
veerponten		onbekend
overige 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 belangrijke 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 circa 40%. Van de onderzochte schepen was 20% zelfs aantoonbaar instabiel. In de passagiersvaart gaat het vooral om stabiliteit tijdens het vervoer van grote groepen personen, zoals bij evenementen. Belangrijkste oorzaken van niet-naleving zijn gebrek aan kennis bij schippers en slechte informatie-uitwisseling tussen schippers en containerterminals.

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

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

vergunningverlening

vergunningen binnenvaart	2013	2014	2015	2016	2017
aantal vergunningen	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200
% afhandeling binnen kwaliteitsnorm	95	95	95	95	95

In 2012 heeft de inspectie de overdracht van certificerende inspecties aan de markt goeddeels afgerond en heeft zij de afgifte van certificaten gemandateerd aan klassenbureaus en particuliere instellingen. Daarmee is het grootste deel van het vergunningverleningsproces overgedragen aan marktpartijen. Voor de inspectie resteren op het vlak van de vergunningverlening in de binnenvaart nog scheepsmetingen, erkenningen voor opleidingsinstellingen, ontheffingen, vrijstellingen en bijzondere aanvragen.

handhaving

dienstverlening

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

dienstverlening binnenvaart	2013	2014	2015	2016	2017
afhandeling vragen	9.900	9.900	9.900	9.900	9.900
% afhandeling < norm	90	95	95	95	95

toezicht

toezicht binnenvaart	2013	2014	2015	2016	2017
aantal convenanten*	7	10	15	20	25
objectinspecties					
• tankvaart	130	80	80	80	80
• containervaart	200	200	200	200	200
• bulkvaart	150	100	80	80	80
• passagiersvaart	250	200	150	100	100
• werkschepen	50	50	50	50	50
• bunkerstations	20	20	20	20	20
administratiecontroles	25	75	100	125	125
SAB inspecties	1	1	1	1	1
toezichtacties bij erkende instellingen					
• klassenbureaus	3	3	3	3	3
• erkende organisaties	25	50	90	90	90

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

De inspectie zet, ten opzichte van het vorige meerjarenplan, de komende jaren extra in op de handhaving van de Binnenvaartwet.
Om het toezicht te kunnen intensiveren, heeft de inspectie personele capaciteit vrijgemaakt door vergunningverlenende taken aan marktpartijen over te dragen.
De inspectie zet meerdere inspectiemethoden in. Zo worden convenanten gesloten met partijen die de wet goed naleven en communiceert de inspectie actief over het normenkader en de eigen verantwoordelijkheid van de sector.

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.

De komende jaren wordt er extra ingezet op het verbeteren van de naleving door passagiersschepen. Om dat te bereiken is het aantal objectinspecties aan boord van deze schepen voor de eerstkomende jaren sterk verhoogd ten opzichte van het vorige meerjarenplan. Daarnaast zal intensief overleg gevoerd worden met de sector over de uitkomsten van inspecties en achterliggende oorzaken van de lage naleving.

incidentmeldingen en ongevallenonderzoek

incidentmeldingen en ongevallenonderzoek binnenvaart 2013		2014	2015	2016	2017
aantal piketmeldingen	150	150	150	150	150
aantal ongevalonderzoeken	10	15	15	15	15

Het aantal incidentmeldingen heeft de afgelopen jaren een stijgende trend laten zien, maar verwacht wordt dat het aantal meldingen zich vanaf 2013 nagenoeg zal stabiliseren. Doel van ongevallenonderzoeken 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.

samenwerking

In het toezicht op de binnenvaart werkt de inspectie samen met andere handhavingspartners, zoals Rijkswaterstaat, de Havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam, de noordelijke provincies en de politie. Voor zover de samenwerking een operationeel karakter heeft, legt de inspectie die vast in samenwerkingsconvenanten.

bestuurlijke boeten

De inspectie concentreert de afhandeling van bestuurlijke boeten binnen haar organisatie in het Bureau Bestuurlijke Boete. Dit bureau verwacht jaarlijks 3250 boeterapporten te verwerken tot een beschikking, waarvoor het Centraal Justitieel Incasso Bureau(CJIB) de boetes int. Daarnaast verwacht het bureau ca. 1200 bestuurlijke strafbeschikkingen te verwerken in de CJIB-database zodat het CJIB over kan gaan tot inning. In 2013 hanteert de inspectie als kwaliteitsindicator dat 90% van de ontvangen zaken binnen de daarvoor geldende termijnen wordt afgehandeld.

11. zeevaart



de zeevaart in vogelvlucht

	koopvaardij	visserij
aantal rederijen/schipper-eigenaren	200	20/340
aantal schepen onder Nederlandse vlag*	1553	393
waarvan koopvaardij	1395	
bruine vloot	64	
overheidsvaartuigen	84	
overige vaartuigen	10	
aantal havens	9	
aantal terminals	24	
aantal klassenbureaus	7	
aantal overige erkende organisaties	40	
aantal keuringsartsen	180	

** cijfer van 31 december 2011.*

Het toezicht van de inspectie op de zeevaart richt zich op:
- rederijen en schipper/eigenaren;
- schepen;
- bemanning;
- arbeidsomstandigheden
- terminals;
- klassenbureaus en overige erkende organisaties/personen;
- gemeenten voor de havenbeveiliging.

De inspectie is ook 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 IMO en de Europese Unie. De EMSA (European Maritime Safety Agency) voert het maritieme beleid van de EU uit en is daarmee een belangrijke partner voor de inspectie.
Jaarlijks doen zo'n 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 dichter bij de kust vissen dan trawlers. Bedrijven in deze sector zijn veelal familiebedrijven in maatschapsvorm.

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

de (veiligheids)normen

regelgeving zeevaart	verplichting (kernbepaling/doel)	huidig % naleving
koopvaardij	algemeen	80-95
	sjorren containers	50
	ARBO-eisen Nederlandse vlagschepen	65
visserij	bemanning	51
	verlies aan H(C)FK's	49

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 enkele onderdelen waar de naleving verbeterd moet worden. Dat zijn het sjorren van containers en naleving van de ARBO-eisen op Nederlandse vlagschepen. Nederland is inmiddels twee jaar terug in de top-10 van best presterende landen binnen het Paris MOU on Port State Control, met een vierde plaats op de White List.

visserij
De visserij staat bekend als een risicovolle sector. Met name de naleving van de bemanningsvoorschriften baart de inspectie zorgen. Die is in de afgelopen jaren fors gedaald: van 70% in 2008 naar 43% in 2010. De naleving liep in 2011 wel weer iets op naar net iets boven de 50%. 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-inspecties en controles door handhavingspartners en andere autoriteiten leiden voor de zeevaart tot de volgende belangrijke risicogebieden.

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

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

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

- *bedieningsfouten*
  Het gaat hier om inschattingsfouten 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 monsteren steeds vaker buitenlandse bemanning aan. Daardoor treden vaker communicatieproblemen op.

- *bemanning*
  De naleving van de bemanningsvoorschriften in de visserij is laag. Op ruim 30% van de gecontroleerde schepen constateert de inspectie ernstige overtredingen.

vergunningverlening

vergunningen zeevaart	2013	2014	2015	2016	2017
koopvaardij	5.400	5.400	5.400	5.400	5.400
visserij	800	800	800	800	800
% binnen kwaliteitsnorm	90	95	95	95	95

Klassenbureaus voeren het overgrote deel van de certificering voor koopvaardijschepen 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.
Kiwa geeft onder mandaat persoonsgebonden documenten af. De inspectie geeft zelf nog certificaten af voor de volledige visserijvloot, voor SI-klasseschepen 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 certificeringproces binnen de Visserij grondig aangepakt. In een Normenkader zijn de eisen gespecificeerd waaraan de schipper/eigenaar met zijn schip moet voldoen op het gebied van techniek en bemanning.

handhaving

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

dienstverlening koopvaardij en visserij	2013	2014	2015	2016	2017
afhandeling vragen koopvaardij	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
afhandeling vragen visserij	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750

afhandeling reizigersklachten zeevaart	2013	2014	2015	2016	2017
aantal klachten	100	200	200	200	200
% afhandeling < norm	95	95	95	95	95

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

afhandeling klachten personeel zeevaart	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
aantal klachten	100	200	200	200	200
% afhandeling < 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.

toezicht

koopvaardij	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
aantal convenanten*	2	4	6	7	7
objectinspecties					
• vlaggenstaat					
- Flag state control-inspecties Nederland (v.a. medio 2013 incl	130	150	150	150	150
• HOI Nederlandse schepen	130	150	150	150	150
• ballastwatermanagement		pm	pm	pm	pm
• inspecties BES-landen	10	10	10	10	10
• havenstaat					
- Port state control-inspecties Nederland (v.a. medio 2013 incl. MLC)	1.682	1.682	1.682	1.682	1.682
• HOI buitenlandse schepen	1.682	1.682	1.682	1.682	1.682
• MARPOL annex VI	90	90	90	90	90
• ballastwatermanagement		pm	pm	pm	pm
• overige objectinspecties havenstaat	50	50	50	50	50
• *Port state control*-inspecties Caribisch Nederland	220	220	220	220	220
administratiecontroles	20	25	30	35	40
• onderzoek havenbeveiligingswet	10	10	10	10	10
• onderzoek bulkzichtlijn	6	6	6	6	6
• overige administratiecontroles	20	25	30	35	40
toezicht op klassenbureaus en overige erkende organisaties	25	25	25	25	25

visserij	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
objectinspecties	200	225	250	225	200

* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar.

Het toezicht op de eerder genoemde risicogebieden voor de koopvaardij en de visserij maakt deel uit van reguliere havenstaat- en vlaggenstaatinspecties. 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 die afkomstig is van de IMO, de ILO en de EU. Daarbij heeft de inspectie in hoge mate te maken met regelgeving waarin zowel de aantallen inspecties als ook de manier van toezicht zijn voorgeschreven. De inspectie wil de komende jaren in internationaal overleg komen tot meer risicogestuurd toezicht, onder andere door te werken met convenanten voor ondertoezichtstaanden die goed presteren. In de meerjarencijfers is het aantal af te sluiten convenanten desalniettemin naar beneden bijgesteld. Dat is gedaan om te komen tot een betere kwaliteit en bredere werkingssfeer van de convenanten. Daarbij moet met name gedacht worden aan convenanten die ook door andere (internationale) toezichthouders mede worden getekend. Voorts wordt in toenemende mate – onder andere via convenanten - gebruik gemaakt van informatie die door ondertoezichtstaanden zelf (digitaal) wordt aangeleverd, waardoor het inspectieproces effectiever kan worden ingericht.

De internationale regelgeving schrijft jaarlijks een minimum aantal (havenstaat) inspecties voor op buitenlandse zeeschepen die Nederland bezoeken. Deze port state control(PSC)-inspecties) zijn o.a. afgeleid van een scheepsrisicoprofiel (Ship Risk Profile) en een rederijprestatie-indicator (Company Performance).
Door nieuwe regelgeving zijn de PSC-inspecties vanaf augustus 2013 uitgebreid met het toezicht op de arbeidsomstandigheden aan boord van schepen. Hierdoor vraagt een PSC-inspectie significant meer tijd dan voorheen. Daarnaast moeten in 2013 ruim 11% meer PSC-inspecties uitgevoerd worden dan in 2012. De daarvoor benodigde extra capaciteit wordt door interne prioritering gevonden.

Voor de vlaggenstaatinspecties (inspecties op Nederlandse zeeschepen) heeft de inspectie een soortgelijke inspectieprogrammering ontwikkeld als voor de PSC-inspecties. Zij maakt daarvoor gebruik van een rederij-rankingsysteem.
In 2013 wordt binnen het vlaggenstaattoezicht een thema-inspectie uitgevoerd op de vaar- en rusttijden aan boord. Dit vanwege het relatief grote aantal aanhoudingen van Nederlandse schepen in het buitenland op dit onderwerp.

Inmiddels zijn ervaringen opgedaan met de vergunningverlenende werkzaamheden die aan klassenbureau's en overige erkende organisatie zijn overgedragen. De bevindingen daarbij zijn van dien aard dat het toezicht daarop door de inspectie kan worden verminderd, waarbij de daarbij vrijkomende capaciteit ingezet kan worden op onderdelen met een hoger risicoprofiel.

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 inspectie overlegt met de handhavingspartners of deze inspecties de komende jaren geïntensiveerd kunnen worden. Daarnaast heeft de inspectie haar handhavingsinstrumentarium aangescherpt, door naast controles op zee ook inspecties uit te gaan voeren in de havens bij vertrek of aankomst van de schepen en door het uitvoeren van meer administratiecontroles. Ook geeft zij extra voorlichting over relevante wet- en regelgeving.

incidentafhandeling en onderzoek

ongevallenonderzoek zeevaart	2013	2014	2015	2016	2017
aantal meldingen en administratieve onderzoeken; waaronder:	250	250	250	250	250
aangedragen bij tuchtcollege	10	10	10	10	10
eigen onderzoeken	3	3	3	3	3
onderzoeken vlaggenstaat/havenstaat	10	10	10	10	10
ondersteund onderzoek door KLPD	7	7	7	7	7

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.
Het onderzoek van (ernstige) ongevallen behoort met name tot het werkterrein van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV). Om die reden heeft de inspectie het aantal door haarzelf uit te voeren onderzoeken verminderd.

samenwerking

In het toezicht op de zeevaart werkt de inspectie samen met andere handhavingspartners, zoals de Kustwacht, Rijkswaterstaat, de Havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam en de politie. Voor zover de samenwerking een operationeel karakter heeft, legt de inspectie die vast in samenwerkingsconvenanten. Met de samenwerking streeft de inspectie naar beter toezicht met minder eigen capaciteit.

12. de luchtvaart



de luchtvaart in vogelvlucht

	commerciële luchtvaart*	commerciële luchtvaart/ general aviation	general aviation
operationele bedrijven			
• aantal luchtvaartmaatschappijen	31		42
• aantal opleidingsinstellingen		121	
• aantal keurings- en exameninstanties	69		
technische bedrijven			
• aantal productie- en onderhouds- bedrijven		118	
• luchtverkeersleiding en meteorologische diensten		6	
luchthavens			
• aantal luchthavens		15	
• aantal heliplatforms		215	
overige			
• aantal brevethouders		13.344	
• aantal luchtvaartuigen	333		2.462

** de cijfers betreffen in Nederland gevestigde moederbedrijven*

In het Nederlandse luchtruim vinden jaarlijks ruim twee en een half miljoen gecontroleerde vluchten plaats. Een gecontroleerde vlucht is een vlucht waaraan verkeersleiding wordt gegeven.
De luchtvaartsector is van groot economisch belang. De sector biedt in ons land werk aan ca 175.000 mensen. De taken van de inspectie zijn vergunningverlening aan bedrijven, handhaving, 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 ICAO en EU regelgeving.

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

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 ook toezicht op de luchtverkeersleiding op de BES eilanden. Voor Bonaire, gelegen binnen het vluchtinformatiegebied Curaçao, wordt de luchtverkeersdienstverlening uitgevoerd door DC-ANSP (Dutch Caribean 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
commerciële luchtvaart		
• 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	
general aviation		
• 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
personeel op het luchtvaartterrein		
• 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	2013	2014	2015	2016	2017
aantal vergunningen	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500
% binnen de norm	85	90	92	95	95

De inspectie verwacht de komende jaren een stabilisering van het aantal te verlenen vergunningen.

Zowel Europees als mondiaal zijn afspraken gemaakt over het afgeven van vergunningen. Daarom wordt de inspectie ook regelmatig door verschillende instanties geaudit: door de EASA en door de ICAO (International Civil Aviation Organization).

handhaving

dienstverlening

dienstverlening luchtvaart	2013	2014	2015	2016	2017
afhandeling vragen	6.600	6.600	6.600	6.600	6.600
% afhandeling <norm	90	95	95	95	95

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. Ook trendanalyses die de inspectie maakt, bespreekt zij tussentijds met de sector.

passagiersrechten luchtvaart	2013	2014	2015	2016	2017
aantal klachten	3.000	2.000	1.500	1.500	1.500
% afhandeling < norm	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.
Daardoor heeft de inspectie veel klachten in de afgelopen tijd ontvangen, met name van claimbureau’s. Deze klachtenstroom is nu gestabiliseerd. De top lijkt bereikt; de inspectie verwacht een afname volgens bovenstaande cijfers. Door deze ontwikkeling wordt een tijdelijke toename van klachten verwacht in 2013 met een afname van klachten in 2014 en verder.

Naast het opgelegd krijgen van een last onder dwangsom kunnen luchtvaartmaatschappijen sinds 2011 door de inspectie worden beboet.
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	2013	2014	2015	2016	2017
audits					
• luchtvaartbedrijven	250	250	250	240	240
• serviceproviders (luchthavens en luchtruim)	24	24	24	24	24
objectinspecties					
• luchtvaartbedrijven	160	160	160	150	150
• serviceproviders	270	261	248	236	236
• luchtvaartuigen SAFA*	400	400	400	350	350
• luchtvaartuigen overig en DBC	132	132	132	128	128
aantal convenanten **	15	21	27	33	39

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

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

Het 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 de EASA (European Avation Safety Agency).

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). Daarnaast sluit de inspectie convenanten in de general aviation, bijvoorbeeld voor zweefvliegen en ballonvaren. Doordat de inspectie handhavingsconvenanten afsluit, nemen de aantallen audits en objectinspecties geleidelijk af.

kwaliteitsrisico bedrijven	2013	2014	2015	2016	2017
% technische bedrijven < 40	92	92	92	92	92
% technische bedrijven < 50	98	98	98	98	98
% operationele bedrijven < 40	88	90	92	92	92
% operationele bedrijven < 50	96	97	98	98	98
% luchthavens < 40	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. 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 is er een naleeftekort bij operationele bedrijven (in 2012 heeft maar 70% i.p.v. 92% een kwaliteitsrisico lager dan 40). Deze naleeftekorten doen zich met name voor bij AOC houders (luchtvaartmaatschappijen) en vliegscholen. Bij technische bedrijven is er een beperkt naleeftekort voor part 21G bedrijven. Voor de ondertoezichtstaanden met de hoogste naleeftekorten wordt nog in 2012 en in 2013 actie ondernomen door het aangaan van bestuurlijke gesprekken.

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	2013	2014	2015	2016	2017
technische bedrijven	27	27	27	26	25
operationele bedrijven	33	31	29	28	27
luchthavens	22	22	22	22	22

In 2013 werkt de inspectie verder aan de invoering van een maturity model als indicator voor het ontwikkelingsstadium van het veiligheidsmanagementsysteem van de overheid en van afzonderlijke bedrijven. Een maturitymodel geeft het niveau weer waarop een organisatie werkt volgens het veiligheidsmanagementsysteem (VMS). Het laagste niveau is het opzetten van een VMS en het hoogste houdt

in een situatie van permanente verbetering. Het kwaliteitsrisico is vooral gericht op de mate van naleving, het maturityniveau vooral op de kwaliteit van de veiligheidscultuur. De inspectie zal van beide indicatoren gebruik gaan maken.

Een aan het toezicht op Defensie verwante inspectietaak is de jaarlijkse controle van de geluidscontour van de net over de grens met Duitsland gelegen militaire vliegbasis in Geilenkirchen en de schietrange op Vlieland. De inspectie beoordeelt of de gemeten geluidscontour past binnen de geluidsnormen die zijn opgesteld voor bescherming van het aan Nederlandse zijde gelegen belemmeringengebied.

analyse van voorvallen

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

Van geïdentificeerde risico's (airspace infringements, birds strikes, runway incursions enz,) wordt een meer diepgaande analyse op de trends uitgevoerd aan de hand van de gegevens van ABL. Daar waar relevant komt ILT/ABL met voorstellen voor nieuwe wetgeving (voorbeeld: wetgeving voor laseraanstralers).

Dit jaar start ABL met het coderen op een hoger niveau en wordt expliciet ruimte gemaakt voor het signaleren van mogelijk nieuwe risico's. Voorbeelden zijn unruly passengers (passagiers, die aan boord van een vliegtuig problemen veroorzaken) en grondafhandeling.

incidentafhandeling en onderzoek

Het ongevallenonderzoek 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 Inspectie SZW, de douane, de politie, Kmar en de NVWA (Nederlandse Voedsel en Warenautoriteit).

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 hebben in 2010 het Functional Airspace Block Europe Central-verdrag (FABEC) gesloten. Dit verdrag is in 2012 geratificeerd. Het moet leiden tot een internationaal gedeeld luchtruim met als hoofddoelen 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 zes 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.
De inspectie werkt landelijk en hanteert het concept van organisatiegericht huisvesten. Dit houdt in dat de kantoren zich in de buurt van het domein van toezicht bevinden: Schiphol (Hoofddorp), de Rotterdamse haven (Rotterdam) en Utrecht voor de landelijk opererende domeinen van toezicht. Het hoofdkantoor bevindt zich in Den Haag. Daarnaast maakt de inspectie gebruik van een aantal nevenvestigingen en steunpunten. De huisvestingsbehoefte van de medewerkers van de inspectie is gedifferentieerd naar kantoorwerkers, 'buitendienst'-inspecteurs en (een groeiende groep) inspecteurs die gedeeltelijk vanaf kantoor werkt en gedeeltelijk 'buiten'.

In lijn met het programma 'Compacte Rijksdienst' concentreert de inspectie haar huisvesting en laat de facilitaire voorzieningen gebundeld door shared services organisaties uitvoeren.

personeel

De inspectie zal in haar personele planning moeten focussen op kennisbehoud. Dit vanwege de al gerealiseerde uitstroom en de sterkere vergrijzing van het blijvende personeelsbestand. De inspectie brengt in beeld welke kennis en kunde zij met de gereduceerde bezetting nodig blijft houden en waar als gevolg van de (voorziene) uitstroom of vergrijzing, niet acceptabele gaten in de bemensing gaan ontstaan voor een goed functionerende inspectie met gezag. Goed opgeleide inspecteurs, adviseurs en managers zijn een voorwaarde om als autoriteit te kunnen gelden. De inspectie besteedt jaarlijks 1,5 tot 2% van de loonsom aan opleidingen.

De inspectie kan tot op heden veel knelpunten in de bemensing oplossen via interne mobiliteit. Interne mobiliteit is eenvoudiger geworden door de introductie van het Functiegebouw Rijk en het feit dat medewerkers direct onder de inspecteur-generaal zijn gepositioneerd. Zij kunnen daarmee flexibeler worden ingezet in een ander domein of een andere directie. Om het vereiste kennisniveau van de medewerkers goed te bewaken is het programma 'vakmanschap' gestart. Eén van de onderdelen is dat alle inspecteurs juridisch worden bijgeschoold. Er wordt nadrukkelijker gekeken naar toepassing van mogelijkheden van kwalificatiemanagement. De inspectie volgt de ontwikkeling van e-learning. De inspectie gaat het ervaren kwaliteitsniveau eens per twee jaar meten in een enquête onder ondertoezichtstaanden.

Door de opgelegde financiële taakstelling en het gegeven dat de kosten bij de inspectie vooral van personele aard zijn maakt dat de inspectie de komende jaren verder moet krimpen, met name in de ondersteunende functies.

ziekteverzuim
De inspectie hanteert de IenM norm voor het ziekteverzuim van maximaal 4%. Het ziekteverzuim wordt maandelijks in alle managementteams en in het directieteam besproken.

diversiteit
De krimp van de organisatie maakt het de inspectie moeilijk een diversiteitsbeleid door middel van externe instroom door te voeren. Daarom zet zij voorshands in op de ontwikkeling van vrouwen, mensen

met een bi-culturele achtergrond, laagopgeleiden en mensen met een handicap die nu in de organisatie werkzaam zijn. Waar dat kan, biedt de inspectie stageplekken aan scholieren en studenten.
In de komende jaren zal de ILT binnen haar mogelijkheden en bij eventuele instroom nadrukkelijk aandacht hebben voor het invullen van haar maatschappelijke verantwoordelijkheid uit hoofde van goed werkgeverschap. Zeker ten aanzien van de Wajong/WSW streeft de inspectie binnen deze context naar de Wajong/WSW 1% norm in de personele bezetting.

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 ILT 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 eraan 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 IenM-registers en koppelingen met basisregistraties als GBA, NHR, BAG en basisregistratie voertuigen) en moeten uniform worden vormgegeven om ontsluiting en uitwisseling goed mogelijk te maken. De inspectie zal het gegevensbeheer versterken om de gewenste koppelingen naar de buitenwereld te realiseren.
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 lopende primaire proces getoetst aan een vastgesteld geüniformeerd procesmodel van datzelfde primaire proces. In 2012 is een start gemaakt met wasstraten voor toezichtprocessen o.a. op het terrein van bodemtoezicht, regulier toezicht op nucleaire installaties, toezicht koopvaardij (vlaggenstaatcontrole) en defensietoezicht. In 2013 zullen nieuwe wasstraten starten, ook voor vergunningverlening.
Speciale aandacht zal het komend jaar gegeven worden aan het ICT-instrumentarium dat de vakmensen van de ILT nodig hebben om hun werk goed en efficiënt te kunnen doen.
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 programmamatige aanpak met duidelijk omschreven taken en verantwoordelijkheden voor zowel de sturing als de uitvoering en implementatie.

documentmanagement
De uniformering en digitalisering van processen heeft nauwe relatie met documentmanagement. Een document managementsysteem (DMS) is een belangrijk onderdeel en wordt gekoppeld aan Holmes, het systeem dat het inspectieproces ondersteunt. Het DMS betekent voor documenten een beter versiebeheer, goede toegankelijkheid en het beter kunnen bewaken van de bewaartermijn. De automatisering van documentstromen leidt tot een sterke daling van het aantal menselijke handelingen met documenten en dientengevolge tot een krimp 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 wordt daarnaast geconfronteerd met regelgeving over informatiebeveiliging (VIR-BI/BVR) die doorgevoerd moet 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.

ondersteunende functies

de planning- en controlecyclus
De inspectie maakt in haar sturing een omslag van een productgerichte naar een procesgerichte organisatie door uniformering van de (toezicht)processen. De bedrijfsvoeringsprocessen en de methodiek van interne controle worden hierop aangepast.
De inspectie wil haar kwaliteitsmanagementsysteem verder invulling geven. Het domein luchtvaart heeft al een gecertificeerd kwaliteitsmanagementsysteem en dit wordt stapsgewijs de komende jaren ook in andere domeinen doorgevoerd. Dit hangt ook samen met de eisen die worden gesteld aan de inspectie door internationale toezichthouders.
Om resultaatgericht werken te bevorderen, zal de planning- en controlefunctie verder worden ontwikkeld. Belangrijke onderdelen daarin zijn het (her)invoeren van tijdschrijven en het afsluiten van managementcontracten tussen de Inspecteur-Generaal en de directeuren. 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. De komende 3 jaar zal de inspectie de ontbrekende indicatoren stapsgewijs invullen. Verder betreft het indicatoren gericht op de relatie met de bedrijven en organisaties en de mate waarin de inspectie zich ontwikkelt.

toezicht op Kiwa
De inspectie houdt namens de minister toezicht op de aan Kiwa NV gemandateerde uitvoering van taken. Op basis van informatiestromen van de primaire processen en de bedrijfsvoering vanuit Kiwa NV, maar ook van andere toezichthoudende organen en de (risico)analyses stelt de Iinspectie jaarlijks een toezichtplan op. Het toezichtplan bevat een mix van verschillende controle-instrumenten en objecten. 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 een aantal audits bij Kiwa uit. De uitvoering van het toezichtplan vindt plaats door een multidisciplinair toezichtteam. Dit is noodzakelijk omdat alle relevante facetten van de bedrijfsvoering en processen object van toezicht zijn.

inkoopbeleid
De inspectie neemt duurzaamheid mee als zwaarwegend criterium bij inkopen en aanbestedingen. Dit betekent niet automatisch dat alle inkopen duurzaam zijn, maar dat nieuwe inkopen en aanbestedingen aan duurzaamheidscriteria moeten voldoen, wanneer deze beschikbaar zijn. Bij de aanschaf van voertuigen wordt onder andere naar het milieulabel gekeken. Ook wordt getracht de inzet van het wagenpark verder te optimaliseren o.a. door standaardisatie.
Verder beschikken alle medewerkers over een mobiliteitskaart. Met deze kaart kunnen zij een treinkaartje of een poolauto boeken voor het maken van een dienstreis. De inspectie is hierbij afhankelijk van rijksbrede ontwikkelingen en afspraken.

de Staat van...
De inspectie maakt al enkele jaren een Staat van de transportveiligheid (voorheen Veiligheidsbalans genoemd). De Staat van de transportveiligheid geeft een stand van zaken van de vervoersveiligheidssituatie in Nederland. Feiten en cijfers rationaliseren het gevoel dat leeft over de veiligheid in het transport. Volgend jaar zal de Staat van..., indien nodig, worden uitgebreid met het onderwerp Milieu. De inspectie werkt in het programma van de Inspectieraad mee aan de vergelijkbaarheid van dit type rapportages.

klachten

Klachten van ondertoezichtstaanden over het optreden van medewerkers van de inspectie doorlopen een speciale procedure. De inspectie heeft dit proces buiten het primaire proces gepositioneerd om onafhankelijke beoordeling te waarborgen.

financiën

Als gevolg van besluitvorming door kabinet Rutte I heeft de inspectie een financiële taakstelling opgelegd gekregen, oplopend tot € 11,4 miljoen 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.

Het komende jaar staat in het teken van het onderbrengen van financieel administratieve processen bij de Shared Service Organisatie (SSO) van IenM. De inspectie maakt hierbij afspraken over het te bieden servicelevel zodat leveranciers en afnemers hier geen nadeel van ondervinden.
De inspectie hanteert de norm dat zij ten minste 95% van de geaccepteerde facturen binnen 30 dagen betaalt.
De tarieven die de inspectie momenteel in rekening brengt, dekken nog niet allemaal de kosten.
De inspectie volgt het rijksbeleid, waarin externe tarieven voor producten stapsgewijs naar een kostendekkend niveau worden gebracht. De minister bepaalt hoe groot de te hanteren stappen zijn nadat de betrokken marktpartijen zijn geraadpleegd.
De inspectie onderzoekt de mogelijkheden om het tariefstelsel te vereenvoudigen.

financieel overzicht

begroting	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
totale kosten inspectie	146.956	143.303	137.024	136.130	134.787
opbrengsten					
departement IenM	136.654	131.188	128.442	127.548	126.205
tarieven derden / rentebaten	8.582	8.582	8.582	8.582	8.582
totale opbrengsten	145.236	139.770	137.024	136.130	134.787

bovenstaande cijfers (€ 1.000) zijn overeenkomstig de rijksbegroting 2013, onderdeel ministerie van Infrastructuur en Milieu.*

14 Caribisch Nederland



De inspecteur-generaal beheert in de bestuursraad van het ministerie van Infrastructuur en Milieu de portefeuille Caribisch Nederland.

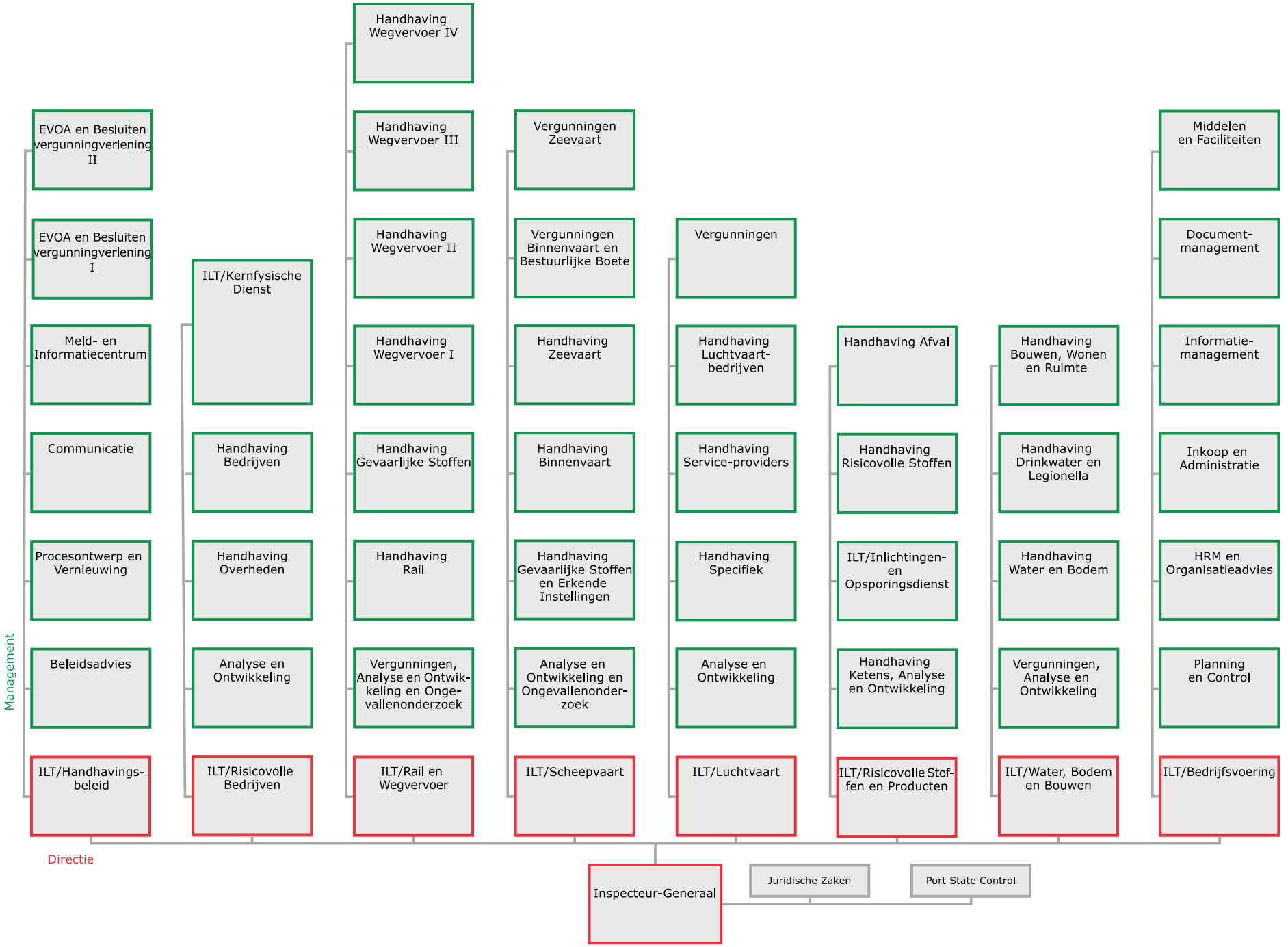
De komende jaren wordt geïnvesteerd in de basisvoorzieningen drinkwater, afvalwaterzuivering en afvalverwerking. Het gaat om eenmalige investeringen en het ondersteunen van de organisatie van de exploitatie. Samen met het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (energievoorzieningen)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

Een tweede investeringsinspanning wordt geleverd op het terrein van veiligheid. De inzet is er op gericht dat luchthavens en havenontvangstinstalllaties voldoen aan de internationale regelgeving van ICAO en IMO.

Daarnaast werkt Rijkswaterstaat samen met de drie eilandbesturen aan het inrichten van een crisismanagementorganisatie ten behoeve van de veiligheid van de inwoners bij grote rampen en ongevallen.
Op het terrein van het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen wordt ondersteuning geboden aan initiatieven om het vervoer en de opslag veiliger te maken.

Conform het kabinetsbeleid blijft het uitgangspunt om de eilandbesturen het tempo en de prioriteiten te laten bepalen waar het hun eigen verantwoordelijkheden betreft.
Een tweede uitgangspunt betreft de implementatie van nieuwe regelgeving, met name op het milieugebied: deze wordt gefaseerd, passend bij de eilandsituatie ingevoerd.
Waar mogelijk worden Europees-Nederlandse bedrijven gevraagd om deskundigheid, kennis en adviezen ter beschikking te stellen.

De verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat voor de vergunningverlening (zeedeel) voor lozingen en het onderhoud van vuurtorens is ingepast in de reguliere werkzaamheden.
Datzelfde geldt of gaat gelden voor de vergunningverlening voor de twee BRZO-bedrijven door het ministerie en de toezichttaken op scheepvaart, luchtvaart, drinkwater en de BRZO-bedrijven door de inspectie.


Management
EVOA en Besluiten vergunningverlening II
EVOA en Besluiten vergunningverlening I
Meld- en Informatiecentrum
Communicatie
Procesontwerp en Vernieuwing
Beleidsadvies
ILT/Handhavings-beleid
ILT/Kernfysische Dienst
Handhaving Bedrijven
Handhaving Overheden
Analyse en Ontwikkeling
ILT/Risicovolle Bedrijven
Handhaving Wegvervoer IV
Handhaving Wegvervoer III
Handhaving Wegvervoer II
Handhaving Wegvervoer I
Handhaving Gevaarlijke Stoffen
Handhaving Rail
Vergunningen, Analyse en Ontwik-keling en Onge-vallenonderzoek
ILT/Rail en Wegvervoer
Vergunningen Zeevaart
Vergunningen Binnenvaart en Bestuurlijke Boete
Handhaving Zeevaart
Handhaving Binnenvaart
Handhaving Gevaarlijke Stoffen en Erkende Instellingen
Analyse en Ontwikkeling en Ongevallenonder-zoek
ILT/Scheepvaart
Vergunningen
Handhaving Luchtvaart-bedrijven
Handhaving Service-providers
Handhaving Specifiek
Analyse en Ontwikkeling
ILT/Luchtvaart
Handhaving Afval
Handhaving Risicovolle Stoffen
ILT/Inlichtingen- en Opsporingsdienst
Handhaving Ketens, Analyse en Ontwikkeling
ILT/Risicovolle Stof-fen en Producten
Handhaving Bouwen, Wonen en Ruimte
Handhaving Drinkwater en Legionella
Handhaving Water en Bodem
Vergunningen, Analyse en Ontwikkeling
ILT/Water, Bodem en Bouwen
Middelen en Faciliteiten
Document-management
Informatie-management
Inkoop en Administratie
HRM en Organisatieadvies
Planning en Control
ILT/Bedrijfsvoering
Directie
Inspecteur-Generaal
Juridische Zaken
Port State Control