



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Meerjarenplan 2014-2018

Inspectie Leefomgeving en Transport

Dit is een uitgave van het

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
T 088 489 00 00
www.ilent.nl

Maart 2014

voorwoord

De Inspectie Leefomgeving en Transport wil op haar terreinen gezaghebbend zijn in het toezicht. Dat kan alleen wanneer de inspecteurs kennis van zaken hebben, zowel op het gebied van hun ‘ambacht’ als op het gebied van hun vak als toezichthouder.

Binnen de inspectie hebben wij vakgroepen geïntroduceerd waar de inspecteurs hun ervaringen uitwisselen en casus inbrengen die om een standpunt vragen. Daarmee beogen wij een rechtsgelijke behandeling te waarborgen.

Ook organiseren wij regelmatig bijeenkomsten om aan de hand van recente gevallen en gebeurtenissen te spreken over rolvastheid, vakmanschap, optreden en houding en gedrag.

Wij zijn gestart met het juridisch scholen van inspecteurs, zodat zij zelfstandig interventie maatregelen, zoals lasten, kunnen opleggen. Een aantal inspecteurs wordt tevens opgeleid tot bezwaarschriftenbehandelaar. In 2014 ontwikkelen wij een module om een aantal inspecteurs ook financieel te scholen, zodat degenen die bedrijven inspecteren, ook de ‘boekhouding kunnen lezen’. Het opsporen van fraude wordt daardoor bevorderd.

Vanaf 2015 gaan ieder jaar grote groepen medewerkers met pensioen. Omdat wij het risico lopen om dan steeds veel kennis en ervaring kwijt te raken, hebben we besloten de vacatures ruim van te voren in te vullen. In 2013 zijn we gaan werven voor de vacatures in 2013, 2014 en 2015, in 2014 gaan we dat doen voor 2016 enz. Zo borgen we een ruime periode van kennisoverdracht, waarbij zittende medewerkers als mentor optreden voor nieuwe collega's. Om dat te kunnen financieren, vullen we niet onze hele toegestane formatie. Dat heeft een prijs, maar het niet kunnen continueren van kennis en ervaring zou inhouden dat we in de toekomst een nog hogere prijs betalen. Temeer, omdat aan het eind van dit decennium de arbeidsmarkt voorzienbaar krap wordt. En nu hebben wij, op enkele uitzonderingen na, geen moeite om nieuwe collega's te werven.

Met het invullen van de taakstellingen over de afgelopen jaren zijn wij voortvarend geweest. Dat heeft onmiskenbaar tot kennisverlies geleid. Omdat we het primaire proces zo veel mogelijk wilden ontzien, is dat effect vooral opgetreden in onze bedrijfsvoering. Daar hebben we nu last van, waardoor de kwaliteit van onze financiële administratie onder druk is komen te staan. Daar kwam nog bij dat de administraties van de voormalige VROM-Inspectie (kas/verplichtingen) en de voormalige IVW (baten/lasten) niet gelijkloidend waren, hetgeen tot inregelproblematiek heeft geleid. Door middel van extra opleidingen, extra werving en tijdelijke inhuur zijn wij, in combinatie met het vereenvoudigen van een aantal processen, bezig een en ander weer op orde te krijgen.

Maar deze ervaring sterkt ons wel in onze opvatting dat het verstandig is om nu al te werven voor de toekomst.

Het siert onze medewerkers dat zij ook in deze tijden, met hart en ziel hun werk blijven doen. Wij zijn daar 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 is ervoor te zorgen dat bedrijven, organisaties en overheidsinstanties (de ondertoezichtstaanden, OTS) de wet- en regelgeving op het terrein van de duurzame leefomgeving en de fysieke veiligheid naleven.

Het werkveld van de inspectie omvat:

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

De regelgeving richt zich vooral op bedrijven, organisaties en overheidsinstanties die in de hele keten van deze sectoren werkzaam zijn. Zij stelt duurzaamheids- en veiligheidseisen aan de bedrijfsvoering, de toelating, het transport, de productie, de handel, het gebruik en de verwijdering van (afval)stoffen en producten, aan de kwaliteit van water en bodem, aan ruimtelijke plannen en aan brand- en constructieveiligheid van gebouwen en inrichtingen. De regelgeving stelt daarnaast veiligheidseisen aan 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 nalevingseisen die aan provincies worden gesteld.

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

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

- de missie -

de opdracht

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Een dienstverlenende opstelling en respect voor ondertoezichtstaanden bepalen haar optreden.

- de opdracht -

de naleving: eigen verantwoordelijkheid en handhaving

De door de wetgever beoogde veiligheid en duurzaamheid legt de ondertoezichtstaanden verplichtingen op, 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 ondertoezichtstaanden om hun verplichtingen na te leven. Zij doet dat door middel van vergunningverlening, handhaving (dienstverlening, toezicht en opsporing) en onderzoek. Zij streeft daarbij naar samenwerking met andere overheidspartners. Zij deelt de kennis van haar domeinen met de beleidsvormers.

- het doel -

vergunningverlening

Wie tot een markt toetreedt moet 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, formuleren te vereenvoudigen en te zorgen voor een goede klachtenregeling. Daarnaast behoort de afhandeling van meldingen over bijvoorbeeld vuurwerk, transporten van gevaarlijke stoffen, 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.

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

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

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

opsporing

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

onderzoek

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

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

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

samenwerking

Binnen de verschillende domeinen zijn meer toezichthouders en handhavingsorganisaties 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 RUD's (regionale uitvoeringsdiensten), de waterschappen, de RDW, het KMCBS, en de ACM.

Naast inhoudelijke samenwerking, geven de (rijks)inspecties ook steeds meer vorm aan vernieuwing door uniformering van hun werkprocessen. We willen de ondertoezichtstaanden immers benaderen ‘als ware we één rijksinspectie’. De eerdere samenvoegingen van organisatie-onderdelen, komt hierbij goed van pas. De kennis en ervaring die de inspectie hierbij heeft opgedaan kan ook worden ingezet bij het opzetten van deze trajecten.

De trend naar vernieuwing van het toezicht wordt in samenwerking met de (rijks)inspecties verder vormgegeven door verdere uniformering van werkprocessen en interventies.

kennisdeling

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

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

2. relevante ontwikkelingen

Regionale Uitvoeringsdiensten

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

Inspectieraad

In het meerjarenprogramma van de Inspectieraad verplichten de rijksinspecties zich om voor 2016 de bestaande wet- en regelgeving op hun terrein door te lichten op uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. De inspectie heeft dit voor de transportregelgeving gerealiseerd in 2010 en voor de overige regelgeving in 2012. Jaarlijks brengt de inspectie een zogeheten signaaltoets uit om de uitvoerbaarheid/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. Volgend jaar wordt de Staat verder uitgebreid met het onderwerp leefomgeving.

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 inspectie heeft veel verbindingen met de NVWA, de I-SZW en de Douane. Op het vlak van conventanten 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 dit meerjarenplan geeft de inspectie per domein aan met wie zij samenwerkt.

In de Inspectieraad beheert de IG van de ILT de portefeuille ICT/bedrijfsvoering. Op ict-terrein zijn verschillende functionaliteiten ontwikkeld van het informatieuitwisselingssysteem Inspectiewiew. De functionaliteiten Bedrijven en Milieu (ook ten behoeve van de RUD's) zijn operationeel, die voor de binnenvaart zal dit in 2014 zijn. Inspectiewiew biedt voor de andere domeinen nog kansen om gestructureerd informatie uit te wisselen, zowel rechtstreeks voor de dagelijkse individuele inspecties en controles als voor de analysefunctie. Dat laatste is mogelijk geworden omdat er ook een functionaliteit Bulk is ontwikkeld.

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

internationalisering en globalisering

De transportsector is bij uitstek een wereld die internationaal gestuurd wordt, bijvoorbeeld door verordeningen en richtlijnen van de Europese Commissie en door Europese agentschappen in de

luchtvaart, zeevaart en op het spoor. Ook internationale organisaties als de IMO (International Maritime Organization) en de ICAO (International Civil Aviation Organization) zijn vaak bepalend.

Op 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 samenwerking 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 volumege-stuurd en objectgericht. Dat zorgt voor een zekere spanning tussen nationale toezichtmethoden en internationale verplichtingen, zowel bij de ondertoezichtstaanden 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 en kleiner

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.

robuustere handhaving

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

In de opdracht is begrepen dat ook wordt gekeken naar een uniformering van de mate van onafhankelijkheid die de inspecties bezitten om zelfstandig en zonder inmenging van derden te interveniëren.

De Secretaris-Generaal voert de opdracht samen met de Inspectieraad uit. Het doel van de opdracht is om kleinere inspecties doeltreffender uit te rusten, zodat zij meer robuust kunnen handhaven.

De secretaris-generaal van Infrastructuur en Milieu neemt deel aan een internationaal beraad van SG's, waarin wordt beoogd de Europese regelgeving om te vormen van een volumegericht naar een meer risicogestuurd karakter. In mei 2014 heeft het beraad daartoe een eerste overleg met de DG Transport van de Europese Commissie. Ook deze ontwikkeling moet worden gezien in het licht van de gedachte dat kleinere inspecties gemakkelijker mogelijk worden wanneer zij niet verplichte aantallen inspecties en controles moeten verrichten; met risicogestuurd toezicht kunnen zij dan wel robuust handhaven.

3. de koers voor de komende jaren

De belangrijkste uitdagingen 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.

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

De website biedt ook mogelijkheden voor ondertoezichtstaanden om online meldingen te doen of vragen aan de inspectie te stellen. Deze mogelijkheden worden in 2014 steeds verder uitgebreid. Op die manier geeft de inspectie invulling aan de ontwikkeling van digitale dienstverlening.

Via haar *Meld- en Informatiecentrum* (MIC) behandelt de inspectie vragen en meldingen van zowel burgers en bedrijven als collega-handhavers. Het MIC beantwoordt telefonische en via e-mail en brief gestelde vragen van burgers en bedrijven op het terrein van leefomgeving en transport. Het MIC ontvangt en registreert de meldingen die bij de inspectie binnenkomen, beoordeelt de urgentie en bepaalt de routing van afhandeling. De aan de domeinen doorgezonden meldingen resulteren in (eventueel directe) toezichtacties, incidentafhandeling of een nadere analyse. De mogelijkheden om digitaal te melden worden steeds verder uitgebreid. Doel is dit voor alle situaties en domeinen mogelijk te maken. De inspectie verwacht alle meldingstromen in de loop van 2014 volgens eenzelfde procesmatige aanpak te laten verlopen. Hierbij hoort ook een verbeterde inrichting van het MIC voor de ontvangst van meldingen buiten kantooruren (24 uur per dag, 7 dagen per week). Gelijktijdig wordt de ICT-ondersteuning ontwikkeld en geïmplementeerd.

De inspectie onderhoudt daarnaast op functionele wijze contact met de specifieke groepen van ondertoezichtstaanden, sectoren en de branches. Dat kan bijvoorbeeld met gerichte communicatie in de vakmedia of op online platforms. Ook worden er sectorbijeenkomsten georganiseerd als daar aanleiding toe is. Bijvoorbeeld om specifieke zaken uit de toezichtspraktijk onder de aandacht te brengen. Of wanneer er veranderingen zijn in de wet- en regelgeving die gevolgen hebben voor de manier waarop de

handhaving plaatsvindt. Deze bijeenkomsten bieden een goede gelegenheid voor ondertoezichtstaanden om met de inspectie in contact te treden, vragen te stellen en onduidelijkheden uit de weg te ruimen.

Bij het *verlenen van vergunningen* werkt de inspectie aan snellere afhandeling. Ter ondersteuning daarvan werkt zij met kwaliteitsnormen voor vergunningverlening en legt zij zichzelf eisen op om voor verbeteringen te zorgen. 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 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.

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) en milieugevaarlijke producten(REACH/biociden).

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 handavingsaanpak. 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 inspectie 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 inspectie 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

nalevingsniveau

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 handavingsconvenant 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 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. Bij internationale onderhandelingen en procedures voor totstandkoming van Europese regelgeving zal er in de Nederlandse inbreng steeds aandacht zijn voor keuzevrijheid in de uitvoering van de handhaving.

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 door de commissie Zevenbergen in haar rapport 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 inspectie 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 van wet- en regelgeving in de samenleving en heeft een scala aan bevoegdheden om de naleving te bevorderen of af te dwingen. Buiten deze kerntaak kan de inspectie op verzoek van de minister of staatssecretaris rapporten opstellen. Deze rapporten worden altijd openbaar gemaakt omdat deze voor de hele sector of de samenleving van belang zijn. Rapporten met politieke relevantie worden door de minister aan de Tweede Kamer aangeboden. De inspectie voorziet in 2014 de volgende rapportages te publiceren:

domein	onderwerp	datum
risicovolle bedrijven	rapportage omtrent ongewone gebeurtenissen in Nederlandse nucleaire inrichtingen 2013	2e kwartaal 2014
	sorteerplicht milieustraten	2e kwartaal 2014
risicovolle stoffen en producten	rapportage toezicht recyclenorm Besluit Verpakkingen (prestatiegaranties)	2e kwartaal 2014
	gezamenlijke jaarrapportage REACH-CLP 2013 (ILT, NVWA, I-SZW + SodM, Douane)	2e kwartaal 2014
	rapportage naleving inzamel- en recyclenormen hout	4e kwartaal 2014
	rapportage naleving inzamel- en recyclenormen RTA (recycling technologische apparatuur)	4e kwartaal 2014
	rapportage naleving inzamel- en recyclenormen individuele mededelaars en commerciële uitvoeringsorganisaties	4e kwartaal 2014
water, bodem en bouwen	de kwaliteit van het drinkwater in Nederland in 2013	4e kwartaal 2014
railvervoer	NSA jaarverslag	3e kwartaal 2014
	rapportage incident Borne	1e kwartaal 2014
	rapportage incidenten Leiden	1e kwartaal 2014
	vijfjaarlijkse infrastructuurtoets (cie.-Kuiken)	2e kwartaal 2014
wegvervoer	halfjaarlijkse rapportage aanpak illegaal taxivervoer	1e en 4e kwartaal
	rapportage onderzoek illegale cabotage in het goederenvervoer	1e kwartaal 2014
luchtvaart	handhavingsrapportage Schiphol	1e en 3e kwartaal

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 de beleidsdirecties.

toelichting op de hoofdstukken 4 tot en met 12

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

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.

Ter vergelijking zijn in alle tabellen over de inzet van de inspectie in de komende jaren ook de realisatie van die inzet in 2013 opgenomen. Daar waar geen zinvol vergelijk mogelijk is of er op het moment van opstellen van dit plan nog geen cijfers voorhanden waren, zijn geen realisatiecijfers opgenomen.

4. risicovolle bedrijven



risicovolle bedrijven in vogelvlucht

nucleaire bedrijven	7
transporteurs nucleair materiaal	10
vergunninghouders radioactieve bronnen	1.200
meldingsplichtige bedrijven m.b.t. radioactieve bronnen	8.000
ministerie van Defensie	1
buisleidingexploitanten	45
bedrijven die werken met genetisch gemodificeerde organismen	225
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 bronnen en ioniserende straling worden toegepast en getransporteerd. Tevens houdt de inspectie toezicht op situaties waarin radioactieve bronnen en ioniserende straling onbedoeld voorkomen. Het beginsel van continue verbetering van nucleaire veiligheid en stralingsbescherming maakt deel uit van de wet en regelgeving die de inspectie handhaaft op het gebied van nucleaire veiligheid en stralingsbescherming.

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.

De Europese richtlijn en de Nederlandse wet- en regelgeving borgen de nucleaire veiligheid en de continue verbetering daarvan door ondertoezichtstaanden hiervoor primair de verantwoordelijkheid te geven. Indien deze wet- en regelgeving goed wordt nageleefd, betekent dit dat de veiligheid en de continue verbetering hiervan geborgd zijn.

De Kernfysische Dienst van de inspectie(KFD) bewaakt en stimuleert de naleving van de wet- en regelgeving, onder meer door te controleren dat de ondertoezichtstaande(OTS) zijn verantwoordelijkheid invult door zich te houden aan de veiligheidseisen en door erop toe te zien dat de OTS voortdurend de veiligheid verbetert.

De KFD volgt in haar werkwijze de IAEA richtlijnen GSR part 1 en GS-R-3. In dit kader is de KFD in 2013 gestart met het ontwikkelen van een managementsysteem. Dit systeem zal gedurende 2014 worden doorontwikkeld en worden geïmplementeerd.

De KFD werkt volgens een “graded approach” dat houdt in dat de capaciteit daar wordt ingezet waar het risico het grootst is. Er wordt zowel gekeken naar de ernst van het risico (wat zijn de consequenties en gevolgen op gebied van nucleaire en stralingsveiligheid als het fout gaat?) als naar de kans op het optreden van het risico (waar binnen de doelgroep is het grootste risico op niet naleven van de regelgeving?).

vergunningverlening

vergunningverlening

beoordelingen nucleair en straling	2013	2014	2015	2016	2017	2018
beoordelingen van wijzigingen van de nucleaire installaties	35	15	15	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	2018
afhandeling vragen	264	700	700	700	700	700
afhandeling meldingen	226	800	800	800	800	800
afhandeling meldingen transporten nucleair materiaal	1.295	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300
opstellen draaiboek m.b.t. beveiliging transport	40	30	20	15	10	-
uitvoerbaarheid- en handhaafbaarheidstoets bij nieuwe regelgeving en vergunningverlening		5	5	5	5	5

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	2018
objectinspecties						
• veiligheid bij nucleaire installaties	75	60	60	80	90	100
• veiligheid n.a.v. grote incidenten bij nucleaire installaties	3	1	1	1	1	1
• beveiliging bij nucleaire installaties	36	30	35	35	30	35
• safeguards bij nucleaire installaties	8	10	10	10	10	10
• veiligheid en beveiliging transport categorie 1 en 2a	14	12	8	8	12	8
• beveiliging overige transport	0	0	0	0	0	
• veiligheid bij overige bedrijven (stralingstoezicht/ radioactieve bronnen)	28*	40	40	50	60	70
• beveiliging bij overige bedrijven (stralingstoezicht/ radioactieve bronnen)		18	25	30	28	30
administratiecontroles						
• veiligheid bij nucleaire installaties	4	10	12	12	12	12
• stralingstoezicht bij overige bedrijven	16	25	25	25	25	25
• beveiliging transport		10	20	25	30	40
audits						
• veiligheid bij nucleaire installaties	0	1	2	3	3	3
• transportbeveiliging	4	5	5	5	5	5
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS						
• straling		80				
• transport		10				
• veiligheid/beveiliging		7				

* betreft veiligheid en beveiliging

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 maandrapporthages. 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 relatief 'oud' 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(IAEA). 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. Naast inspecties die voortvloeien uit de afhandeling van aangiften, verricht de KFD proactieve inspecties. Deze proactieve inspecties zijn in 2014 gericht op HASS bronhouders (18 tot 20 inspecties), schrootbedrijven (16 tot 20 inspecties) en complexvergunninghouders (4 inspecties). Bij de geselecteerde HASS bronhouders zitten ook 4 complexvergunninghouders. De KFD zal in 2014 dus 8 complexvergunninghouders bezoeken (4 complete

inspecties en 4 beperkte inspecties alleen gericht op de aanwezige HASS bronnen). De inspecties bij schrootbedrijven vinden plaats bij die bedrijven die een hoge score hebben op de risicoanalyse schroot. De inspecties bij HASS bronhouders zijn gebaseerd op een aselechte steekproef uit de totale doelgroep. De inspecties hebben tot doel om over een periode van twee jaar een beeld te krijgen van het naleefniveau binnen deze doelgroep.

incidentafhandeling

incidentafhandeling en onderzoek nucleair en straling	2013	2014	2015	2016	2017	2018
voorbereiden NPK (oefening en training)	9	8	8	8	8	8
afhandelen van meldingen m.b.t. het aantreffen van, of incidenten met, radioactieve bronnen/stoffen	335	350	400	450	450	450
afhandelen van meldingen van storingen in de Nederlandse installaties		20	20	20	20	20

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. Het afhandelen van meldingen van radioactieve bronnen is gericht op het voorkomen van weesbronnen.

samenwerking

gezamenlijke inspecties	2013	2014	2015	2016	2017	2018
gezamenlijke inspecties nucleair met I-SZW*	8	6	6	6	6	6
non-proliferatie inspecties van IAEA en Euratom**	49	30	30	20	20	20

* deze inspecties maken onderdeel uit van de inspecties in tabel toezicht

** de inspectie faciliteert deze inspecties die door IAEA en Euratom worden uitgevoerd en volgt de resultaten op

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 implementatie van maatregelen als gevolg van het ongeval in Fukushima, Japan;
- de IRRS-missie, 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;
- het volgen en analyseren van storingen (in internationaal verband);
- deelname in internationale gremia op basis van de specifieke expertise;

- opstellen en bespreken van internationaal verplichte rapportages en het beoordelen van rapportages van andere landen.

veiligheid, mens en omgeving

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

De toezichttaak die de inspectie op grond van de Wet milieubeheer en de 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 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 markttoelating en het gebruik van genetisch gemodificeerde organismen. Ook dit toezicht is systeemgericht en richt zich primair op uitvoering van de interne controles door de in het besluit verplicht gestelde bedrijfsveiligheidsfunctionarissen.

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

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	2018
advisering vergunningverlening Wabo ¹ , Defensie en bijzondere inrichtingen	23	20	5	5	5	5
afhandeling vragen	209	150	150	150	150	150
afhandeling meldingen	88	50	50	50	50	50

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

toezicht

toezicht veiligheid, mens en omgeving	2013	2014	2015	2016	2017	2018
convenanten*	1	3	4	7	9	12
objectinspecties						
• defensie: bouw en milieu	428	450	400	350	300	275
• bijzondere inrichtingen	21	50	50	50	50	50
• buisleidingen	3	10	10	10	10	10
• genetisch gemodificeerde organismen	77	20	20	15	15	15
• ggo-monsterneming (markttoelating)	31	30	30	30	30	30
administratiecontroles						
• buisleidingen	87	60	80	60	60	60
• defensie	189	225	250	300	300	300
audits						
• defensie	16	20	25	25	25	30
• buisleidingen	38	40	50	50	50	50
• genetisch gemodificeerde organismen	59	70	70	65	65	65
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS		133**				

* aantal convenanten aan het einde van het jaar

** Defensie (bestaande uit vele inrichtingen/objecten) wordt beschouwd als één ondertoezichtstaande

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 vooral voor buisleidingexploitanten en defensie- en bijzondere inrichtingen.

Voor vergunninghouders van genetisch gemodificeerde organismen geldt een wettelijke plicht tot het uitvoeren van interne controles door de biologischeveiligheidsfunctionaris. De inspectie wil samen met het platform van biologischeveiligheidsfunctionarissen dit zogenoemde zelftoezicht verder versterken. Aanvullend hierop kunnen convenanten worden afgesloten.

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. De komende jaren verschuift vooral het defensietoezicht naar meer systeemgericht toezichtsaanpak en toezicht op basis van convenanten. Het toezicht (Wabo-breed) op de bijzondere inrichtingen blijft voornamelijk op basis van objectinspecties plaatsvinden.

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 veiligheidsbeheerssystemen 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 of de exploitanten bij de sanering van veiligheidsknelpunten de goede contouren hebben berekend en of de juiste veiligheidsreducerende maatregelen zijn getroffen. Uiterlijk 31 december 2013 moesten deze maatregelen door de gas- en olie-exploitanten zijn ingevoerd. Medio 2014 wordt het Bevb ook van kracht voor buisleidingexploitanten die andere stoffen dan gas- en aardolieproducten transporteren. De inspectie ziet erop toe dat ook deze exploitanten zo snel mogelijk de verplichtingen van het Bevb gaan naleven.

Bij het toezicht op de markttoelating van *genetisch gemodificeerde organismen* gaat het vooral om handhaving van voorwaarden die gelden voor het toelaten van producten en voor het weren van niet-toegelaten producten. Voor het toezicht op ingeperkt gebruik en klinische toepassingen handhaaft de inspectie het bereikte nalevingsniveau en verbetert zij dat waar mogelijk. Medio 2014 treedt naar verwachting het nieuwe Besluit ggo in werking. De inspectie besteedt dan extra aandacht aan het bevorderen van de naleving bij die vergunninghouders waarvoor het nieuwe besluit de grootste consequenties heeft.

onderzoek

onderzoek	2013	2014	2015	2016	2017	2018
aantal onderzoeken buisleidingen	0	3	3	2	2	2
aantal onderzoeken Defensie en bijzondere inrichtingen	5	4	4	4	4	4

Bij het toezicht op buisleidingexploitanten en genetisch gemodificeerde organismen kan het voorkomen dat naar aanleiding van een ongewoon voorval een incidentenonderzoek noodzakelijk is. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering hiervan ligt primair bij de betreffende exploitant respectievelijk vergunninghouder. De inspectie begeleidt actief de afwikkeling van zulke incidenten door de bedrijven.

samenwerking

Bij het toezicht op Defensie voor het onderwerp gevaarlijke stoffen, waaronder de verantwoorde opslag van munitie, werkt de inspectie bij het toezicht op deze opslagen 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 (o.a. 4 audits) 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 monsters van onder andere maïs en alfalfa/luzerne genomen om binnen de EU niet toegelaten genetisch gemodificeerde organismen 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 eindverantwoordelijkheid voor de uitvoering en naleving van de Europese en nationale milieunormen ligt bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Waar de inspectie niet de primaire toezichthouder is onderzoekt zij de uitvoering en naleving van deze normen, vanuit haar stelselverantwoordelijkheid.

De inspectie ziet toe op toepassing, uitvoering en naleving van Europese en nationale normen en wettelijke regels op het gebied van luchtmissies, energie, klimaat en externe veiligheid. Ook andere thema's kunnen onderwerp van onderzoek zijn. Het belangrijkste uitgangspunt hierbij is toezicht op de uitvoering en de naleving van de best beschikbare technieken (BBT).

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	2018
vraagafhandeling en behandeling klachten	50	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	2018
wettelijke toetsing Wabo-vergunningverlening (advisering)	176	200	200	200	200	200
audits						
• inrichtingen Caribisch Nederland	2	6	6	2	2	2
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS		118				

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. Vanaf 2014 zal nadrukkelijk ook een doelmatige afvalverwerking onderwerp van beoordeling zijn.

In het verlengde van de advisering op vergunningaanvragen zal de inspectie starten met het analyseren van bestaande vergunningen van de grote bedrijven om tot een betere kwaliteit van vergunningen te komen. Die informatie is bedoeld voor de vergunningverlener en kan ook worden gebruikt voor de Staat van Veiligheid BRZO-bedrijven en met het oog op continue verbeteringen bij de implementatie van Europese eisen voor luchtemissies.

De inspectie voert indien nodig themaonderzoeken uit om te zien of bedrijven de wet- en regelgeving naleven en de beoogde Europese en nationale eisen behalen en of daarmee sprake is van een gelijk speelveld. Een dergelijk onderzoek zal zich richten op naleeftekorten op het gebied van onder meer luchtemissies.

In 2014 wordt de inspectie namens de minister van IenM toezichthouder voor twee tankterminals en twee andere inrichtingen voor brandstofopslag op Bonaire en St.Eustatius.

De inspectie gaat conform de Wet Revitalisering Generiek Toezicht het toezicht op de provincies als bevoegd gezag uitvoeren. Invalshoek is hoe de provincie haar gezag uitoefent ten aanzien van grote industrieën en raffinaderijen.

incidentenonderzoek

onderzoek nationale en Europese verplichtingen	2013	2014	2015	2016	2017	2018
aantal onderzoeken ongewone voorvallen	2	4	4	4	4	4

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 nalevingsperformance is. De bevindingen kunnen leiden tot thematische toezichtacties, adviezen om milieuschade verder te voorkomen en/of aanscherping van de beoordeling van de wabo-vergunning. 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 inspectie-diensten, zoals de I-SZW (BES-eilanden) en regionale partners (BRZO)-RUD's. De partijen werken samen vanuit de éénloketgedachte).

5. risicovolle stoffen en producten



risicovolle stoffen en producten in vogelvlucht

afval	
productie in Nederland	
export/jaar(kennisgevingsplichtig)	2,9 mln ton
import/jaar(kennisgevingsplichtig)	2,0 mln ton
doorvoer/jaar(kennisgevingsplichtig)	1,0 mln ton
asbest	
• in Nederland verwerkt	7,7 mln ton
• aantal wegen met asbesthoudend afval	2.500
biociden	
• aantal exameninstituten	2
• aantal vakbekwame plaagdierbestrijders	600
• aantal producten zonder officiële toelating	900 (schatting)
ozonlaagafbrekende stoffen/broeikasgassen	
• productie in Nederland	3.000 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/83.000 ton
• vuurwerk (totaal/illegaal consumenten/professioneel)	11mln kg/1-2mln kg/0,5mln kg

afval

Het toezicht richt zich op preventie van afval, duurzaam produceren, nuttige toepassing en recycling van afvalstoffen en veilige inzameling en verwerking van (gevaarlijke)afvalstromen. Ondertoezichtstaanden zijn producenten, importeurs, ontdoeners, inzamelaars (inclusief tussenhandelaars), transporteurs, verwerkers en exporteurs van afval.

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 en de Regeling Inzamelen Afvalstoffen (BIA resp. RIA), de Productbesluiten (PB), de regelingen Ecodesign en de Europese Verordening Overbrenging van Afvalstoffen (EVOA). BIA en RIA zijn 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 overbrenging afvalstoffen)	grensoverschrijdend afvaltransport wordt volgens bepaalde procedures uitgevoerd, afhankelijk van de aard, de herkomst, de bestemming en de manier van verwerken van de afvalstoffen	<70
productbesluiten	verschillende verplichtingen voor producenten en importeurs	70-80
Ecodesign-richtlijn	productgroepen (vaak elektrische apparaten) voldoen aan ontwerpcriteria, gericht op energiegebruik en waterverbruik.	70-80
BIA/RIA (inzameling afvalstoffen)	vervoerders, inzamelaars, handelaren, verwerkers moeten aantoonbaar vakbekwaam, betrouwbaar en kredietwaardig zijn (registratieplicht VIHB-lijst) om bepaalde specifieke afvalstoffen te mogen inzamelen (vergunningplicht)	70-80

vergunningverlening

vergunningen afval	2013	2014	2015	2016	2017	2018
EVOA	2.702	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
BIA	3	7	5	2	1	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 inspectie. Het aantal aangevraagde vergunningen vertoont de afgelopen jaren een constant beeld. Naar verwachting zal dit aantal bij een aantrekkende economie licht stijgen. De inspectie toetst de vergunningaanvragen 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. Deze BIA-vergunningen worden inmiddels voor onbepaalde tijd afgegeven en incidenteel gewijzigd.

handhaving

dienstverlening

dienstverlening afval	2013	2014	2015	2016	2017	2018
afhandeling vragen	5.984	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
afhandeling transportmeldingen EVOA	262.017	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000
afhandeling overige meldingen	536	450	450	450	450	450

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

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

toezicht

toezicht afval	2013	2014	2015	2016	2017	2018
convenanten*	0	2	3	4	5	6
objectinspecties						
• containercontroles afvalexport haven (na melding)	364	230	230	300	300	300
• transportcontroles (meestal samen met de politie)	689	600	600	700	700	700
• retourzending illegale afvaltransporten	60	45	45	45	45	45
• controles binnenlandse afvalontdoening en productkwaliteit (elektronische producten, zware metalen)	992	725	1.150	1.150	1.150	1.150
• verwijdering/inzameling scheepsafvalstoffen	1.536	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
administratiecontroles	258	250	300	300	300	300
audits	47	2	3	4	5	6
aantal geïnspecteerde bedrijven/ ondertoezichtstaanden		1.300				

* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar

Binnen de EVOA kunnen ongeveer 83 stromen worden onderscheiden. Periodiek worden in overleg met de handhavingspartners prioriteiten bepaald. Op die prioritaire stromen worden objectinspecties en administratiecontroles gericht. In 2014 wordt in ieder geval aandacht besteed aan papier/kunststof en elektronica-afval.

De inspectie behandelt ook de terugzending van illegale afvaltransporten die in Nederland terechtkomen (ca. 45 per jaar). In 2014 en 2015 zal minder capaciteit ingezet kunnen worden voor objectinspecties EVOA vanwege de extra inzet die het verder professionaliseren van de organisatie, ook op het onderdeel EVOA, vergt.

Voor productbesluiten is een meerjarig inspectieplan gemaakt waarin de verschillende besluiten en onderdelen aan bod komen. Het toezicht vindt plaats door objectinspecties en administratiecontroles. Daarnaast worden inspecties uitgevoerd om de mate waarin de hergebruiknormen worden gerealiseerd te toetsen, in 2014 o.a. van specialistische elektronische apparatuur. Daarnaast voert de inspectie in 2014 een (monitorings-) onderzoek uit naar de prestatiegaranties als gevolg van het afschaffen van de statiegeldregeling. Dit gaat ten koste van het aantal inspecties in 2014.

In het kader van de uit 2013 doorlopen prioriteit bunkerolie worden in 2014 BIA-vergunningen gecontroleerd en administratiecontroles uitgevoerd bij afvalontdoeners en –verwerkers. In 2014 wordt hierbij tevens gecontroleerd op de naleving van het Besluit organische-halogen gehalte van brandstoffen (Bohb) als (afval)stromen tot brandstof worden verwerkt. Bij andere stromen wordt gezien of er sprake is van afval of van een (bij)product en als dat laatste het geval is of de Reach-registratie correct is verlopen, waaronder de vraag of het product inderdaad kan worden aangewend als brandstof.

Interventies naar aanleiding van toezicht op de EVOA leiden met enige regelmaat tot juridische geschillen. De verwachting is dat in 2014 interventies leiden tot een tiental complexe beroepszaken. Evenals in 2013 zal dit een behoorlijke inzet van de inspectie vergen.

samenwerking

Het toezicht op de EVOA vindt plaats in nauwe samenwerking met Douane en politie. Met buitenlandse autoriteiten is veelvuldig contact; over de werkwijze in bepaalde situaties (level playingfield) en over concrete zaken.

Interpretaties op juridische houdbaarheid worden gemaakt en als signaal teruggegeven aan beleid.

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

gezamenlijk inspectieprogramma EVOA met handhavingspartners	objectinspecties
douane/belastingdienst	3.500
politie	1.200
totaal	4.700

risicovolle stoffen

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

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, de waterschappen en, binnenkort, het SoDM.

De handhaving van REACH-CLP (Classification, Labelling and Packaging) is opgedragen aan 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
luchtverontreinigende stoffen ²	<70

* inschatting op basis van extrapolatie van bekende informatie

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	2018
afhandeling vragen	1.481	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
afhandeling meldingen	469	350	350	350	350	350

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

toezicht

toezicht risicovolle stoffen	2013	2014	2015	2016	2017	2018
convenanten*	0	3	3	3	3	3
objectinspecties						
• asbest	312	180	180	180	180	180
• biociden	98	550 ³	600	600	600	600
• luchtverontreinigende stoffen	93	675	600	600	625	675

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

3 Waaronder 100 objectinspecties op basis van internetresearch waarbij een interventie aan de orde is

toezicht risicovolle stoffen	2013	2014	2015	2016	2017	2018
administratiecontroles	180					
• asbest	26	175	175	175	175	175
• REACH CLP	164	285	285	285	285	285
• luchtverontreinigende stoffen	20	40	60	60	60	40
• biociden	415	80	80	80	80	80
afhandeling meldingen**						
• REACH CLP	37	60	60	60	60	60
• luchtverontreinigende stoffen	5	15	20	25	30	30
audits	-	5	5	5	5	5
aantal geïnspecteerde bedrijven/ OTS						
• asbest		350				
• REACH CLP		350				
• biociden		n.t.b.				
• luchtverontreinigende stoffen		n.t.b.				

* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar

** deze aantallen betreffen objectinspecties of administratiecontroles. De uiteindelijke keuze vindt plaats op basis van de analyse van de meldingen

Wat betreft asbest heeft de inspectie de risico's in de keten en de kwaliteit van de uitvoering in de praktijk 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 landelijke asbestvolgssysteem (LAVS), neemt in een regiegroep initiatieven voor een gezamenlijk en landelijk toezichtsprogramma in de asfaltketen en participeert op operationeel niveau in casusoverleggen van de RUD's in de pilotregio's. Daarmee geeft de inspectie inhoud aan de toezegging van de staatssecretaris aan de Tweede Kamer in 2011 dat de inspectie initiatief neemt om de ketensamenwerking en –regie te versterken.

Het toezicht op biociden richt zich primair op industriële toepassingen en het vakbekwame dierplaagmanagement (verzamelnaam voor industriële toepassers, importeurs en gebruikers, gecertificeerde bedrijven in knaagdierbestrijding en desinfectie). Met de komst van de biocidenverordening zal in EU-verband aandacht worden gevraagd voor de nieuwe regels ten aanzien van de (met biociden) behandelde producten *treated articles*. 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. Bij biociden zal extra aandacht worden besteed aan toelatinghouders, beurzen en de waterbeheersector.

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

Voor REACH en biociden zal de inspectie haar rol in de keten uitbouwen om de bovenlokale en bovenregionale aspecten van het ketentoezicht gevaarlijke stoffen te coördineren. De inspectie wil de komende jaren meer inzicht krijgen in het naleefgedrag binnen de diverse sectoren. Een belangrijk deel van de inspecties zullen daarom gericht zijn op het meten van specifieke naleefgedrag in plaats van dat ze risicogestuurd worden ingezet. Met dit inzicht wordt verwacht dat in de toekomst meer gericht inspecties kunnen worden uitgevoerd.

Bij REACH zal extra aandacht worden besteed aan producenten, importeurs en formuleerders.

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

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

Wat betreft luchtverontreinigende stoffen (bestaande uit de onderdelen ozonlaagafbrekende stoffen/broeikasgassen, brandstoffen en vluchtige organische stoffen) hanteert de inspectie een risicobenadering om zo efficiënt mogelijk de naleving te bevorderen. In 2014 en in 2018 opnieuw stelt de inspectie met korte aselechte inspecties het naleefbeeld vast. In die jaren is er verminderde aandacht voor de breedte van het risicospectrum per inspectie.

Het aantal inspecties voor luchtverontreinigende stoffen ligt vanaf 2014 een stuk hoger dan in 2013. Dit is mogelijk door de uitbreiding van de personele capaciteit in 2013. De extra inzet komt o.a ten goede aan de eerder genoemde naleefmeting, de controles op mobiele koelinstallaties en op de inspecties van import en export van ozonlaagaantastende stoffen. Verder wordt het toezicht op koeltechnische onderhoudsbedrijven en verboden producten (internethandel) uitgebreid.

Ook voor de andere onderwerpen zullen naleefmetingen worden uitgevoerd binnen de beschikbare capaciteit. De verschuiving van de aantallen inspecties bij biociden van administratiecontroles naar objectinspecties betreft een definitiekeuze.

samenwerking

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

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

De inspectie werkt bij de handhaving van REACH en CLP (Classification, Labelling and Packaging, oftewel de indeling, etikettering en verpakking van stoffen) en biocidenregelgeving samen met de I-SZW, de NVWA, het SodM, de Douane, de politie en de waterschappen. De inspectie, de I-SZW en de NVWA hebben in een samenwerkingsovereenkomst afgesproken jaarlijks een gezamenlijk handhavingprogramma REACH en CLP 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 samenwerking met andere instanties ten aanzien van het toezicht op de biociden is in 2013 geëvalueerd. Leer- en verbeterpunten worden opgepakt.

Het stelsel van vakbekwaamheid voor biociden is aan de markt overgelaten. De inspectie houdt steekproefsgewijs toezicht op de examens door controle op de eindtermen en controleert of de opleidingsinstituten up-to-date zijn in hun deskundigheid.

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

De Douane levert informatie over importen aan de inspectie en controleert op de import van verboden stoffen in producten (zoals cadmium) en op de import en export van stoffen die in het kader van internationale verdragen zijn verboden of streng beperkt. De Douane levert tevens informatie aan over im- en exporten van ozonlaagafbrekende stoffen en voert gezamenlijk inspecties uit met de inspectie zoals geregeld in een samenwerkingsovereenkomst.

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

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

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.

Er zijn geen gezamenlijke inspecties gepland.

Op internationaal gebied onderhoudt de inspectie via het CLEEN-netwerk contact met toezichthouders op de naleving van de regelgeving rond biociden en ozonlaagaantastende stoffen en gefluoreerde broeikasgassen in andere EU-landen. Naar aanleiding van signalen van de Douane (leveringen (H)CFK's) worden vijf gezamenlijke inspecties uitgevoerd.

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

explosiegevaarlijke stoffen

explosiegevaarlijke stoffen in vogelvlucht	
civil gebruik (gebruik/doorvoer)	15.000 ton/83.000 ton
vuurwerk (totaal/illegaal consumenten-/professioneel-)	11mln kg/1-2mln kg/0,5mln kg

de veiligheidsnormen

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

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

vergunningverlening

In het werkveld explosiegevaarlijke stoffen verleent de inspectie geen vergunningen.

handhaving

dienstverlening

dienstverlening explosie gevaarlijke stoffen	2013	2014	2015	2016	2017	2018
afhandeling vragen	1.355	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300
afhandeling meldingen	5.080	6.700	6.700	6.700	6.700	6.700

De binnenkomende meldingen van allerlei aard over vuurwerk en Wecg worden geïnventariseerd, geanalyseerd en zo nodig opgevolgd door een inspectie.

toezicht

toezicht explosiegevaarlijke stoffen	2013	2014	2015	2016	2017	2018
convenanten*	0	0	0	2	2	2

toezicht explosiegevaarlijke stoffen	2013	2014	2015	2016	2017	2018
objectinspecties						
• vuurwerk	328	425	425	400	350	350
• civiele explosieven	129	150	150	75	50	50
administratiecontroles						
• vuurwerk	76	75	75	75	55	55
audits ⁴	2	0	2	2	2	2
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS						
vuurwerk		50				
civiele explosieven		150				

* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar

Wat betreft vuurwerk gaat de inspectie de komende jaren de effectiviteit van de handhaving jegens de importeurs vergroten omdat de beoogde verbetering van de naleving productveiligheid niet doorzet. Daarnaast zal de aanpak van de illegale handel in zwaar, foutief geclassificeerd vuurwerk, aandacht blijven krijgen.

De daartoe in 2013 ingezette koerswijziging bij het toezicht vuurwerk leidt in eerste aanleg tot een geringe intensivering van het aantal objectcontroles en een vermindering van het aantal administratieve controles. Deze administratieve controles krijgen wel een grotere diepgang en worden arbeidsintensiever. Deze koerswijziging betekent dat de effectiviteit van het toezicht wordt vergroot door met name de importeurs van vuurwerk nadrukkelijker aan hun verantwoordelijkheid voor deugdelijk vuurwerk te houden. Daartoe zullen veel meer dan nu bestuursrechtelijke instrumenten worden ingezet om dat, waar nodig, af te dwingen. Naar verwachting kan deze aanpak op termijn leiden tot minder objectinspecties.

Er worden samenwerkingsacties met de ketenpartners uitgevoerd op het terrein van illegale vuurwerk-handel waarbij aandacht wordt geschonken aan webshops, transport met postpakketten en internet-research. Er is een toenemende samenwerking met andere EU-lidstaten inzake de vuurwerkstromen die naar Nederland lopen via havens zoals Hamburg, Gdansk, Antwerpen en Le Havre.

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

samenwerking

samenwerking vuurwerk	2013	2014	2015	2016	2017	2018
administratiecontroles samen met politie en provincie	64	75	75	75	75	75

Op het gebied van vuurwerk werkt de inspectie intensief samen met de politie en de Douane om het toezicht te versterken en de invoer van illegaal vuurwerk tegen te gaan. Daarnaast werkt de inspectie samen met gemeentes, de provincies, 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.

In het kader van de ketenregie vuurwerk is de inspectie voornemens daarin het voortouw te nemen en in het bijzonder de informatiepositie te versterken door alle relevante informatie te verzamelen, te analyseren en van daaruit de uitvoering te sturen.

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

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

de Inlichtingen- en Opsporingsdienst (IOD)

De onderzoeken van de inspectie zijn gericht op personen en bedrijven die de regelgeving op het gebied van milieu en wonen stelselmatig en op een ernstige manier overtreden. De inspectie richt zich daarbij op georganiseerde criminaliteit met een ondermijnend karakter en vaak met internationale (financiële) constructies en handelsstromen, waarbij zonder ingrijpen van de overheid uiteindelijk onherstelbare schade ontstaat aan mens, milieu en maatschappij.

inzet strafrecht

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

De daadwerkelijke aansturing van strafrechtelijke onderzoeken gebeurt door het Functioneel Parket (FP) van het Openbaar Ministerie. Afspraken over prioriteiten en te bereiken resultaten liggen vast in een Handhavingsarrangement, dat jaarlijks wordt afgesloten tussen de inspectie en het FP.

opsporingsprioriteiten

De inspectie kiest voor milieuthema's (ook als die spelen binnen de transportdomeinen) en fraude bij woningcorporaties. Hierbij wordt extra aandacht gegeven aan:

- het afpakken van het criminele vermogen
- de aanpak van facilitators voor georganiseerde criminaliteit
- het tegengaan van misbruik van uitgaande financiële stromen op het publieke terrein
- de aanpak van integriteitsschendingen.

Prioriteit hebben grensoverschrijdende afvalstromen (EVOA), ernstige bodemvervuiling, gevaarlijke stoffen, fraude bij woningcorporaties en daarnaast de BRZO-bedrijven als zich een calamiteit voordoet waarbij strafrecht in beeld komt en specifieke expertise van de inspectie verlangd wordt.

De inspectie 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 verrichten.

afpakken van crimineel vermogen

Afpakken van crimineel vermogen is een essentiële interventie om crimineel handelen te stoppen. De inspectie heeft zich verbonden aan het leveren van substantiële inspanningen op dit terrein.

samenwerking in de opsporing

Er wordt nauw samengewerkt met de andere onderdelen van de inspectie, maar ook met partners als politie, bijzondere opsporingsdiensten, Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (I-SZW), de Autoriteit Consument en Markt (ACM), het Functioneel Parket, het Nederlands Forensisch Instituut (NFI), de Douane en de Belastingdienst. Daarnaast worden regelmatig medewerkers van de inspectie met bijzondere expertise aan de partners uitgeleend om te ondersteunen bij opsporingsonderzoeken.

De inspectie, het functioneel Parket, de FIOD, de NVWA/IOD en I-SZW/Directie Opsporing werken samen in het Platform Bijzondere Opsporingsdiensten. Dit Platform heeft als doelstelling om de strategische, tactische en operationele samenwerking te bevorderen. Deze samenwerking richt zich onder meer op de kwaliteit van de opsporing, het uitwisselen van informatie, het gezamenlijk uitvoeren van opsporingsonderzoeken en de gemeenschappelijke ontwikkeling van beleid en opleidingen.

producten 2014

afval/EVOA	aantal 2013	aantal 2014
signalen	32	30
preweegdocumenten	7	6
CIE-pv's	4	15
analyses	0	0
pv's (eindopsporingsonderzoeken)	1	3

bodem	aantal 2013	aantal 2014
signalen	25	25
preweegdocumenten	3	6
CIE-pv's	3	10
analyses	0	0
pv's (eindopsporingsonderzoeken)	0	2

gevaarlijke stoffen	aantal 2013	aantal 2014
signalen	4	10
preweegdocumenten	2	3
CIE-pv's	0	15
analyses	0	1
pv's (eindopsporingsonderzoeken)	1	1

woningbouwcorporaties	aantal 2013	aantal 2014
signalen (met name woningcorporaties)	9	14
preweegdocumenten	2	3
CIE-pv's	0	5
analyses	0	0
pv's (eindopsporingsonderzoeken)	1	2

vrije ruimte	aantal 2013	aantal 2014
signalen	14	30
preweegdocumenten	2	3
CIE-pv's	0	10
analyses	1	1
pv's (eindopsporingsonderzoeken)	3	2

* raming op peildatum 1 december

afpakken 2014	bedrag (x € 1.000)
wederrechtelijk verkregen voordeel	3.200
daadwerkelijk gelegd beslag	2.500
te innen	1.650

Voor 2014 wordt daarmee voorzien in 110 signalen (aanwijzingen voor strafbare feiten), 21 preweegdocumenten, 55 CI-pv's en 2 analyseproducten. Er worden 10 eindopsporingsonderzoeken (3 afval, 2 bodem, 1 gevaarlijke stoffen, 2 woningbouwcorporaties, 2 vrije ruimte) aan het Functioneel Parket aangeleverd. Naast deze werkzaamheden zal de inspectie ook een bijdrage leveren aan de BIBOB-verzoeken die worden gedaan. Naar verwachting zal dit ongeveer 300 verzoeken bedragen.

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.).

vergunningverlening

vergunningen en erkenningen transport gevaarlijke stoffen	2013	2014	2015	2016	2017	2018
aantal vergunningen	180	290	290	290	280	280
% binnen kwaliteitsnorm	90	90	90	95	95	95

handhaving

dienstverlening

vraagafhandeling informatiecentrum transport gevaarlijke stoffen	2013	2014	2015	2016	2017	2018
afhandeling vragen	1.193	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300
meldingen voorval gevaarlijke stoffen	89	100	100	100	100	100
% binnen behandelnorm		90	90	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	2018
aantal convenanten*	5	5	5	7	8	9
aantal domeinspecifieke inspecties:						
• rail- en wegvervoer	3.715	1.140	1.140	1.140	1.140	1.140
• luchtvaart	2.048	550	550	550	550	550
• zee/binnenvaart	1.476	400	400	400	400	400
• boord-boord overslag gevaarlijke stoffen en ontgassen van tankschepen		100				
administratiecontroles (70%)**	250	200	200	200	200	200
audits						
• erkende instanties	2	7	7	7	7	7
• GS bedrijven	42	25	25	25	25	25

* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar.

** inspecties op hoofdonderwerpen (= 70% van de capaciteit van de inspectie):

- omhullingen
- afvalstoffen
- stoffen en classificatie
- incidentenonderzoek en analyse

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

- geen/foutieve ladingclassificatie;
- onjuiste/niet-deugdelijke verpakking, tank, reservoirwagons, 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.

De activiteiten van de inspectie bij het transport van gevaarlijke stoffen zullen vanaf 2014 meer en meer risico- en informatiegestuurd gaan plaatsvinden. Om dit te realiseren, wordt er vanaf 2014 in het uitvoeringsplan toezicht gevaarlijke stoffen een substantiële wijziging doorgevoerd. De inspectie activiteiten zullen veel meer gericht worden op het in kaart brengen van het naleefgedrag van de ondertoezichtstaande om hiermee ook gericht toezicht te kunnen uitvoeren. Vanaf 2014 zal dan ook 70% van de beschikbare inspectie capaciteit met dit doel worden ingezet.

De aantallen en type inspecties die met deze wijziging van inspecteren gemoeid zijn, zijn op dit moment slechts bij inschatting te geven. Daarom zijn in het meerjarenoverzicht alleen de inspectieaantallen opgenomen die gerelateerd zijn aan de 30% van de capaciteit op de meer traditionele wijze van inspecteren (objectinspecties).

Het toezicht op al deze risico's richt zich niet alleen op de transportmodaliteiten (weg, spoor, binnenvaart, zeevaart en luchtvaart), maar ook op bedrijfsmatige producten en processen van bedrijven. Er is een grote variëteit van bedrijven betrokken in het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voordat een gevaarlijke stof wordt vervoerd, zijn er dikwijls ook al diverse handelingen aan vooraf gegaan. Ketengericht toezicht en het toezicht op de logistieke knooppunten krijgen dan ook prioriteit bij het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Een groot deel van de capaciteit van de inspecties richt zich de komende jaren op de breedte van een grote groep van ondertoezichtstaanden (bedrijven) die zich bevinden in de keten van het (vervoer) van gevaarlijke stoffen. Daaronder bevinden zich ook bedrijven en activiteiten die op logistieke knooppunten worden gecontroleerd. Specifieke inspecties bij deze bedrijven en op deze locaties vinden plaats door middel van inspecties op de hoofdonderwerpen: omhullingen, afvalstoffen en stoffen en classificatie.

ontwikkelingen

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

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. Daarom is het van belang dat er volledige, betrouwbare en op de juiste plekken beschikbare ladinginformatie van gevaarlijke stoffen in containers is om bij incidenten 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 afvalstoffen vanuit de recyclingindustrie. Ook het ziekenhuisafval en infectueuze stoffen blijven de komende jaren de aandacht houden van de inspectie.

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 het voorziene 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 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 omdat 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). 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 Nationale Politie bij (grootschalige) strafrechtelijke onderzoeken, in opdracht van het OM.

onderzoek en analyse

Er is een wettelijke verplichting van het melden en rapporteren van incidenten bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Behalve dat de inspectie een taak heeft bij de afwikkeling van het incident vervoer gevaarlijke stoffen, ziet de inspectie toe op de naleving van deze meld- en rapportageplicht. Onderzoek en analyse van data en gegevens van deze incidenten, ook naar de situatie en toedracht van het incident, is een taak van de inspectie. Uit een uitgevoerde thema-actie is gebleken dat het nalevingsniveau bij het ontgassen van motortankschepen en bij boord-boord overslag van gevaarlijke stoffen laag is. Daarom gaat de inspectie in 2014 extra aandacht schenken aan de naleving.

samenwerking

De inspectie werkt samen met de rijks(inspectie)diensten I-SZW, de NVWA, de Nationale Politie, Rijkswaterstaat, RDW en de Douane. De samenwerking met de Regionale Uitvoeringsdiensten richt zich grotendeels op bedrijven, met als wettelijk kader onder meer het Besluit Risicobedrijven Zware Ongevallen (BRZO). Binnen het wegtransport werkt de inspectie intensief samen met het Korps Militaire Controleurs Gevaarlijke Stoffen (KMCGS) van het ministerie van Defensie. Binnen de luchtvaartsector werkt de inspectie samen met de Douane aan het project Smart Gate. Binnen de scheepvaart is specifiek de samenwerking met de havenbedrijven van 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	6
aantal waterschappen	25
aantal aannemers (door Rijkswaterstaat gecontracteerd)	>100
drinkwater en legionella	
aantal drinkwaterbedrijven	10
aantal bedrijven met prioritaire collectieve drinkwaterinstallaties	18.000
aantal bedrijven met eigen drinkwaterwinningen	>250
bodem	
aantal erkende bodemintermediairs	1.800
aantal certificerende instellingen	8
aantal grondverzetbedrijven (aannemers, loonwerkers en hoveniers)	>9.000
aantal bouwbedrijven (burgerlijke en utiliteitsbouw)	75.700
productregelingen	
aantal distributeurs, fabrikanten en importeurs van bouwproducten*	12.000
aantal distributeurs van verkeersproducten*	>15.000
aantal distributeurs, fabrikanten en importeurs van pleziervaartuigen*	3.000
aantal distributeurs autobanden*	15.000
aantal utiliteitsgebouwen met publieke functie energielabels	60.000
aantal autodealers (energielabels auto's)	2.400
aantal gebouwen met airconditioningsinstallatie >12 kW*	170.000
ruimte	
provincies	12
volkshuisvestelijk toezicht op woningcorporaties	
aantal woningcorporaties	384

*schatting

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 en importeurs (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 van verkeersproducten;
- distributeurs voor het aanwezig zijn van een correct label bij de verkoop van autobanden;
- eigenaren van voor het publiek toegankelijke gebouwen voor het zichtbaar ophangen van energielabels;

- eigenaren van gebouwen met een airconditioningsysteem van meer dan 12 kW;
- provincies voor de borging van rijksbelangen met behulp van de provinciale verordening;
- woningcorporaties met betrekking tot de uitvoering van hun volkshuisvestelijke taken

Rijkswaterstaat

Voor de rijkswateren is de inspectie bevoegd gezag voor de eigen werken van Rijkswaterstaat. De taak omvat zowel vergunningverlening als handhaving.

De inspectie houdt toezichtrelaties tegen het licht en brengt hier waar nodig veranderingen in aan. Uitgangspunt daarbij is het bereiken van een duidelijke en zuivere rolverdeling tussen toezichthouder en ondertoezichtstaande. Indien rollen en verantwoordelijkheden in de loop der jaren met elkaar vervlochten zijn geraakt, worden deze ontvlochten. Recent is dat gebeurd in het toezicht op de drinkwaterbedrijven. Het toezicht op de eigen werken van Rijkswaterstaat zal op vergelijkbare wijze tegen het licht gehouden worden

de (veiligheids)normen

verplichting	huidig % naleving
de normen waaraan watersystemen moeten voldoen zijn vastgelegd in nationale beleidsnota's (het Nationaal Waterplan) dan wel nationale wet- en regelgeving (Waterwet en Ontgrondingenwet) en daarop gebaseerde AMvB's	70%

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	2018
vergunningen eigen werken Rijkswaterstaat	20	20	20	20	20	20
% afgifte binnen wettelijke norm	75	90	95	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	2018
afhandeling vragen	35	2.600	2.600	2.600	2.600	2.600
% binnen kwaliteitsnorm		90	95	95	95	95

toezicht

toezicht Rijkswaterstaat	2013	2014	2015	2016	2017	2018
convenanten*			1	1	1	
objectinspecties	24	40	pm	pm	pm	pm
administratiecontroles	421	180	pm	pm	pm	pm
audits		pm	pm	pm	pm	pm

* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar

waterveiligheid

Op het gebied van hoogwaterveiligheid houdt de inspectie toezicht op de beheerders van primaire waterkeringen. In 2014 ligt de nadruk op de ontwikkeling en de implementatie van het systeemtoezicht, dat zich richt op de nieuwe veiligheidsnormen voor de primaire waterkeringen en op de uitwerking van de actieve zorgplicht.

de (veiligheids)normen

verplichting	huidig % naleving
de normen waaraan waterkeringen moeten voldoen zijn vastgelegd in de Waterwet en de daarop gebaseerde Besluiten en Ministeriële Regelingen	98%

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	2018
toezicht waterkeringbeheerders LRT4						
administratiecontroles	320	pm	pm	pm	pm	pm
audits	-	12	pm	pm	25	25
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS		12				

In het hoogwaterveiligheid liggen de risico's in overstromingen. De kans dat de veiligheidseisen niet worden nageleefd is niet groot, maar het effect dat een overstroming heeft op burgers, natuur en economie kan immens zijn.

drinkwater

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

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

de (veiligheids)normen

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

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

Het drinkwater moet bij levering voldoen aan de drinkwaterkwaliteitsnormen.

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

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

Eenmaal per 3 jaar voert de inspectie de wettelijk verankerde prestatievergelijking van de drinkwaterbedrijven uit (2013, 2016,...)

vergunningverlening

drinkwater	2013	2014	2015	2016	2017	2018
goedkeuren meetprogramma's	12	10	10	10	10	10
goedkeuring leveringsplannen	10	0	0	10	0	0
% afhandeling binnen behandelnorm*	90	95	95	95	95	95

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	2018
afhandeling vragen	263	300	300	300	300	300
afhandeling meldingen	130	140	140	140	140	140
% afhandeling binnen behandelnorm *		95	95	95	95	95

toezicht

toezicht drinkwater	2013	2014	2015	2016	2017	2018
convenanten*	0	3	5	8	10	10
administratiecontroles	142	275	275	275	275	275
audit t.b.v. convenant	12	3	2	pm	pm	pm
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS	0	100				

* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar

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

De inspectie is sinds 1 januari 2013, naast de lokale toezichthouder, aangewezen als toezichthouder drinkwater op Caribisch Nederland. De inspectie voert deze taak vooral uit door middel van advisering en technische bijstand aan de lokale toezichthouder.

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 intervenueert indien nodig.

samenwerking

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

legionella

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

de (veiligheids)normen

De regeling met betrekking tot de legionellapreventie is erop gericht risico's voor de volksgezondheid te beperken. Risico's zijn er als legionellabacteriën de kans krijgen zich in 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 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	2018
afhandeling vragen	833	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
meldingen legionella collectieve installaties	6.932	6.200	6.200	6.200	6.200	6.200

Ondertoezichtstaanden zijn verplicht overschrijdingen van de norm voor legionella bij de inspectie te melden. 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	2018
collectieve installaties						
• convenanten	-	1	1	3	5	5
• objectinspecties	46	70	70	70	70	70
• administratiecontroles	1.175	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
• audits	-	1	2	3	5	5
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS*		1.500				

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

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

bodem

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

Naast de directe toezichttaak heeft de inspectie ook een taak als regisseur voor de gehele keten, van productie tot aan toepassing. Het primaat van het toezicht binnen de verschillende schakels in de keten ligt bij het lokale bevoegd gezag dat op basis van de eigen afgegeven vergunningen of meldingen kan handhaven. De inspectie houdt als regisseur zicht op 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	40
erkende bodemintermediairs houden zich bij kritische bodemwerkzaamheden aan het normdocument dat geldt voor dergelijke werkzaamheden	40
erkende certificerende instellingen (CI's) houden zich aan de normdocumenten voor zover deze op hun werk betrekking hebben	niet bekend
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	2018
afhandeling vragen	230	300	300	300	300	300
afhandeling meldingen	299	350	350	350	350	350
% afhandeling binnen behandelnorm*		95	95	95	95	95

** norm: beantwoording binnen zes weken

toezicht

toezicht bodem	2013	2014	2015	2016	2017	2018
convenanten*	-	0	1	1	3	6
objectinspecties	46	550	550	550	550	550
administratiecontroles	253	150	150	150	150	150
audits	-	3	3	5	6	8
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS**		700				

* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar

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

De inspectie richt zich bij het toezicht op erkende en niet-erkende bodemintermediairs. Jaarlijks wordt op basis van een inschatting van risico's een aantal thema's gekozen waarop het toezicht zich richt. De thema's zijn bijvoorbeeld de activiteiten zoals beschreven in de KWALIBO normdocumenten, volgens welke erkende bodemintermediairs moeten werken. Per normdocument wordt een beperkte set aan eisen gecontroleerd. Op deze wijze wordt via inspecties een groot aantal ondertoezichtstaanden jaarlijks geïnspecteerd, op wisselende onderwerpen. Bij overtredingen wordt handhavend opgetreden. Ook treedt de inspectie handhavend op tegen bedrijven die niet de benodigde erkenning hebben voor de activiteiten die zij verrichten op het gebied van de bodem.

Ook signalen van lokale en regionale toezichthouders over mogelijke overtreders aan het Toezichtloket Bodem kunnen aanleiding zijn voor optreden door de inspectie. Alle signalen worden beoordeeld, en op basis van een inschatting van de risico's worden op basis van deze meldingen inspecties uitgevoerd.

De inspectie houdt niet alleen toezicht op de intermediairs maar ook op de certificerende instellingen(CI's) die in het KWALIBO stelsel erkenningen geven aan bodemintermediairs. In 2014 houdt de inspectie ook toezicht op certificerende instellingen die kwaliteitsverklaringen afgeven voor het produceren van bouwstoffen. Het toezicht op CI's die certificeren voor het verrichten van diensten wordt voortgezet. Een deel van dit toezicht wordt in 2014 uitgevoerd in de vorm van audits, op basis waarvan in latere jaren mogelijk handavingsconvenanten kunnen worden gesloten

samenwerking

Samenwerking vindt plaats in de keten van verschillende bevoegde overheden. De handhavingpartners melden zoals hierboven aangegeven mogelijke overtredingen bij de inspectie (Toezichtloket Bodem). Ook wordt gewerkt aan een gezamenlijk risicobeeld en vindt afstemming plaats over de wijze waarop handhavingpartners 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.

productregelingen

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

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

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

Vanaf 1 juli 2013 houdt de inspectie toezicht op de aanwezigheid van energielabels van auto's bij het ter verkoop aanbieden door autodealers. Deze verplichting is gebaseerd op een Europese richtlijn. Vanaf december 2013 is een nieuwe regeling voor de keuring van airconditioninginstallaties in gebouwen van kracht. Het gaat om installaties met een vermogen groter dan 12 kW. De inspectie controleert of de installaties tijdig zijn gekeurd en of de keuring door een bevoegde keuringsinstantie is uitgevoerd.

de (veiligheids)normen

verplichting	huidig % naleving
energielabel overheidsgebouwen (publiek toegankelijk)	54
bouwproducten	20
pleziervaartuigen	38
verkeersproducten	<70
• nieuwe (auto) banden	70
• energielabels auto's	nog onbekend
• keuring aircoinstallaties gebouwen 12-270 kw	nog onbekend

handhaving

toezicht

toezicht productregelingen	2013	2014	2015	2016	2017	2018
objectinspecties	4.408	8.000	9.000	11.000	11.000	11.000
afhandeling handhavingsverzoek	12	40	40	40	40	40
aantal geïnspecteerde bedrijven/ OTS*		2.500				

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

De inspectie houdt toezicht op specifieke overtreders en op producten.

In het geval van toezicht op specifieke overtreders treedt de inspectie op basis van een 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 verkeersproducten, pleziervaartuigen en etikettering voertuigbanden.

Voor het toezicht op energielabels en airconditioningsystemen analyseert de inspectie vooraf welke gebouwen in aanmerking komen voor inspectie. De inspectie voert steekproefsgewijs inspecties uit.

volkshuisvestelijk toezicht op woningcorporaties

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft het volkshuisvestelijk toezicht per 1 januari 2014 voor de periode van maximaal twee jaar ondergebracht bij de inspectie. Er wordt toezicht gehouden op de rechtmatigheid, governance, integriteit en prestaties van de ongeveer 380 woningcorporaties in Nederland.

In 2014 zal het project proactief en risicogericht volkshuisvestelijk toezicht afgerond worden. Dit geeft invulling aan de door de minister overgenomen aanbeveling van de commissie Hoekstra om te komen tot meer actief en 'on site' toezicht vanuit een risicogerichte benadering

toezicht ruimte

Het toezicht op de provincies vindt plaats in het kader van de borging van de nationale belangen in het provinciale ruimtelijke ordeningsbeleid. Het heeft betrekking op de correcte toepassing door de provincie van de eigen verordening en op de handelwijze van de provincie in geval van eigen bindende besluiten, zoals de structuurvisie en provinciale inpassingsplannen.

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.

onderzoek bouwen en ruimte

Op het gebied van bouwen en ruimte doet de inspectie beleidsmonitoring voor en op verzoek van de beleidsdepartementen van BZK resp. van IenM.

In alle gevallen gaat het hier om onderzoek, niet om toezicht. De inspectie voert deze taken op verzoek uit, omdat ze aansluiten bij de beschikbare expertise. De stand van zaken wordt in beeld gebracht, er is geen sprake van interventies.

8. het railvervoer



railvervoer in vogelvlucht

hoofdspoor	
spoorwegennet (kilometers)	3063
treinkilometers (2012)	149,7 miljoen
aantal spoorwegondernemingen personenvervoer	8
reizigerskilometers (2012)	17,25 miljard
aantal spoorwegondernemingen goederenvervoer	22
goederentreinkilometers (2012)	12,8 miljoen
aantal infrastructuurmanagers (vergunningplichtig)	1
aantal infrastructuurmanagers (overig)	1
aantal contractaannemers	21
aantal vervoerders met historisch materieel	4
aantal keuringsdiensten	10
aantal personeelstoeleveranciers	12
aantal exameninstituten	1
aantal notified bodies	7
aantal onderhoudsbedrijven	30
aantal entities in charge of maintenance	11
aantal vergunninghouders (Nationaal Voertuigenregister 2011)	57
lokaalspoor	
2 metronetten (kilometers)	101
5 interlokale lokaalspoor-/tramnetten (kilometers)	98
3 stadstramnetten (kilometers)	509
aantal vervoerregio's	4
aantal vervoerders lokaalspoor/tram/metro	6
kabelbanen	
aantal kabelbanen	22

De inspectie richt het toezicht op het railvervoer, lokaalspoor/tram/metro en kabelbanen en op de bedrijven die binnen de sector actief zijn. Bedrijven en voertuigen zijn vergunningplichtig; de inspectie is de vergunningverlener (m.u.v. lokaalspoor/tram/metro). Vergunningen in de railsector zijn vijf jaar geldig. Daarnaast worden 150 bedrijven jaarlijks geaudit, in hoofdzaak op onderdelen van hun wettelijke veiligheidszorg. Het toezicht richt zich op:

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

Het vervoer per hoofdspoor kenmerkt zich door drie grote gezichtsbepalende bedrijven in de drie markten: personenvervoer, goederenvervoer en infrastructuur.

Het personenvervoer op het spoor wordt via concessies aanbesteed. De markt voor het goederenvervoer is internationaal georiënteerd en geliberaliseerd.

Het railvervoer op het hoofdspoor kenmerkt zich door een grotendeels afgeschermd en controleerbare spoorlijn en dito stations en door een technische omgeving. De naleving en het veiligheidsbesef binnen het railvervoer zijn verhoudingsgewijs hoog. Ernstige incidenten op en rond het spoor (botsingen, ontsporingen, aanrijdingen) veroorzaken veel maatschappelijke onrust.

Tot het hoofdspoor worden alleen bedrijven toegelaten met een operationeel goedgekeurd veiligheidszorgsysteem. Voertuigen moeten aan veiligheidsnormen voldoen om op de railinfrastructuur te mogen worden ingezet.

Ondanks de groei van het railvervoer op het hoofdspoor in het afgelopen decennium is de veiligheid niet afgenomen. De capaciteit van de infrastructuur lijkt steeds meer een beperkende factor te worden. De groei van het treinverkeer leidt ook tot hogere eisen aan het beheer en onderhoud aan het spoor.

De toezichttaak van de inspectie voor tram/metro (Spoorwegwet 1875 en de Locaalspoor- en tramwegwet 1900) beperkt zich tot interstedelijke tram- en lightraillijnen (RandstadRail, Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein, HTM-lijnen 1, 15 en 19 en de Amstelveenlijn) en de twee metrosystemen in Rotterdam en Amsterdam. Daarnaast valt nog een aantal vervoerders met historisch materieel in deze categorie.

Op grond van de Wet Lokaal spoor(WLS) is de minister voornemens de inspectie aan te wijzen als toezichthouder. De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor aanleg, beheer, onderhoud en toezicht op de lokale spoorwegen. Artikel 1 van de WLS treedt op 1 januari 2014 in werking, de overige artikelen op 1 januari 2016. In de overgangsperiode van twee jaar moeten decentrale overheden het beheer en het toezicht regelen. De aanwijzing van spoorwegen die onder de WLS vallen, moet nog plaatsvinden. Naar verwachting betreft dit alle tram- en metrolijnen, inclusief de stedelijke tramlijnen die tot dusver niet onder het toezicht door de inspectie vielen. De inspectie opereert binnen het lokaalspoor ten behoeve van de decentrale overheden.

Daarnaast kent de inspectie een toezichttaak met betrekking tot (wijzigingen van) kabelbanen en op een aantal museaal/toeristische (lokaal)spoor- en tramlijnen. Deze laatste groep zal na de inwerkingtreding van de WLS worden ondergebracht in de restgroep 'bijzonder spoor' als onderdeel van de Spoorwegwet (algemene maatregel van bestuur). Het toezicht hierop zal daarom rechtstreeks namens de minister worden uitgeoefend. Naar verwachting zal na 1 januari 2015 de aanwijzing van de lijnen bijzonder spoor plaatsvinden.

de veiligheidsnormen

risicogroep	norm	huidige status (2012)**
reizigers, NRV1.1*	permanente verbetering	niet gehaald
reizigers, NRV1.2	permanente verbetering	gehaald
reizigers, lichtgewond	permanente verbetering	niet gehaald
personeel, NRV 2		niet gehaald
baanwerkers, doden	permanent verbeteren,	aanvaardbaar
streven naar 0	gehaald	aanvaardbaar
rangeerders, doden	permanent verbeteren, streven naar 0	gehaald
baanwerkers, aanrijdingen	permanente verbetering	niet gehaald
baanwerkers, elektrocuties	permanente verbetering	gehaald
baanwerkers, IF-rate	permanente verbetering	geen informatie
overweggebruikers, NRV3.1	permanente verbetering	gehaald
overweggebruikers, NRV3.2	permanente verbetering	niet gehaald
onbevoegden, NRV5	permanente verbetering	niet gehaald
anderen, NRV4	permanente verbetering	niet gehaald
suicide	ALARP***	
maatschappij, NRV6	permanente verbetering	gehaald

* bron: Jaarverslag van de Nederlandse Autoriteit voor spoorveiligheid 2012

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

** het jaar 2012 werd overschaduwd door de treinbotsing bij Amsterdam Westerpark, waarbij een dode en veel gewonden vielen. De cijfers over 2013 worden in september 2014 gepubliceerd.

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

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

vergunningverlening

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
hoofdspoor						
aantal bedrijfs- en materieelvergunningen	117	170	160	160	160	160
infravergunningen	32	30	30	30	30	30
machinistenvergunningen	2.695	700	500	200	100	100
% binnen kwaliteitsnorm		90	95	95	95	95
lokaal spoor*						
aantal nieuwe of gewijzigde verklaringen voertuigtoelating	-	0	0	20	20	50
aantal verklaringen nieuwe of gewijzigde infrastructuur**	-	0	1	1	4	1
aantal verklaringen VZS beheerder en vervoerder	-	1	7	1	1	2

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

** de opgave is indicatief en betreft alleen de nieuwe lijnen; de momenten waarop verklaringen voor gewijzigde infra gevraagd zijn mede afhankelijk van de decentrale overheden binnen het railvervoer worden onder meer vergunningen afgegeven voor spoorbedrijven (veiligheidszorgsysteem), arbodiensten, keuringsinstanties en de inzet van materieel en kabelbanen

hoofdspoor

Bedrijfsvergunningen worden verleend op basis van een audit van het veiligheidsbeheersysteem van een onderneming. De vergunning biedt toelating tot operaties op het spoorsysteem.

In het kader van het toezicht op grond van de in 2011 in werking getreden Machinistenrichtlijn (EU verordening 445/2011, Spoorwegwet artikel 48 en aanvullende regelgeving) verstrekt de inspectie niet alleen de vergunning, maar houdt ook toezicht op de opleiding en de examens (erkenning opleidingsinstituten, mandatering examinering). Daarnaast onderhoudt de inspectie het vergunningenregister. De looptijd van een machinistenvergunning bedraagt 10 jaar.

Naast de toelating van spoorvoertuigen onderhoudt de inspectie als onderdeel van de Europese afspraken op het gebied van interoperabiliteit het Nationaal Voertuigenregister.

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 geldigheidsduur, waardoor bedrijven periodiek een nieuwe vergunning moeten aanvragen.

Majeure ingrepen in de infrastructuur (aanleg, vervanging of vernieuwing) worden door de inspectie beoordeeld (infravergunning). Dit betreft ook projecten rond treinbeïnvloedingssystemen, zoals ATB en ERTMS.

lokaalspoor

De vergunningverlenende instantie is de decentrale overheid. De inspectie geeft aan de decentrale overheid door middel van verklaringen aan of een vergunningaanvraag aan de wettelijke voorschriften voldoet.

In 2016 moeten de vier bestaande vervoersregio's per regio beschikken over zowel een vergunning voor het veiligheidsbeheersysteem van de beheerder als voor dat van de vervoerder, hier aangeduid als 'verklaringen VZS'. Het grootste deel van deze verklaringen zal in 2015 moeten worden verstrekt.

Wat betreft nieuwe infrastructuur en voertuigen is de volgende inschatting gemaakt:

- Uithoflijn: nieuw materieel 2017, infrastructuurverklaring 2018
- HTM: nieuwe materieel (type) 2016, infrastructuurverklaring 2016
- Spartacus (Tongeren-Maastricht) : nieuw materieel 2018, infrastructuurverklaring 2018
- Hoekselijn: idem.

handhaving

dienstverlening

dienstverlening railvervoer	2013	2014	2015	2016	2017	2018
afhandeling vragen	1.683	50	50	50	50	50
afhandeling meldingen	104	100	100	100	100	100
% afhandeling binnen de norm	-	95	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	2018
aantal klachten	47	50	50	50	40	40
% binnen norm	95	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 inzet van de inspectie omvat de klachtafhandeling en de preventieve uitvoering van inspecties en audits die klachten moeten voorkomen.

toezicht

toezicht railvervoer en kabelbanen	2013	2014	2015	2016	2017	2018
aantal convenanten*	1	1	2	2	2	2
objectinspecties (incl. kabelbanen)	4.409	2.100	2.000	2.000	2.000	2.000
waarvan t.b.v. I-SZW	-	60	60	60	60	60
audits	70	185	185	185	185	185
aantal geïnspecteerde bedrijven/ OTS						
• railvervoer		150				
• kabelbanen		22				

* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar

De prioriteiten in het handhavende toezicht door de inspectie worden bepaald op basis van risico's, politiek-maatschappelijke problematiek, beleidsdoelen (nationaal en Europees) en eigen inspectieresultaten.

De audits betreffen een beoordeling of het veiligheidsmanagementsysteem van toegelaten bedrijven in de praktijk (op onderdelen) ook daadwerkelijk functioneert. Daar waar overtredingen van wet- en regelgeving worden geconstateerd, wordt handhavend opgetreden.

Bij de objectinspecties wordt gekeken of infrastructuur, operaties (o.a. verkeersleiding, vertrekprocessen, personeel) en voertuigen voldoen aan wet- en regelgeving.

Sinds 1 januari 2010 voert de inspectie in nauwe samenwerking met ISZW het toezicht uit op de naleving van enkele artikelen van de Arbeidsomstandighedenwet en -besluit op spoor- en tramwegen. Specifiek gaat het daarbij om de inrichting van een veilige arbeidsplaats. In samenhang met de toezichthoudende taken van de inspectie op het spoor richt de inspectie zich in concreto op de problematiek van aanrijd-gevaar. Bij de uitvoering van de werkzaamheden houdt de inspectie zich aan het handhavingsbeleid van de ISZW en maakt gebruik van bestuursrechtelijke bevoegdheden zoals het (preventief) stilleggen van werkzaamheden. Jaarlijks voert de inspectie ongeveer 150 van deze objectinspecties uit.

Bij het railvervoer zijn de belangrijkste risico's:

• trein passeert stoptonend sein (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 stoptonend sein (rood sein of een stopbord). Een deel van de oorzaken ligt in menselijk falen (waarneming, verwachting en afleiding). Door technische middelen (o.a. automatische treinbeïnvloedingssystemen) kan de kans op het passeren van een STS in belangrijke mate worden beperkt.

In 2004 heeft de minister samen met de spoorbranche een stuurgroep ingesteld om maatregelen te nemen om het aantal STS-passages terug te brengen. Doel was het terugbrengen van het aantal STS-passages in 2010 met 50% t.o.v. het aantal in 2003 en het beperken van het risico met 75% t.o.v. 2003. Vanaf de invoering van de maatregelen was tot 2012 sprake van een daling van het aantal passages per jaar tot 155. In 2012 steeg het aantal STS-passages weer naar 173. De doelstellingen van de stuurgroep zijn tot nog toe niet gehaald. De inspectie monitort het STS-beleid.

- *infrastructuur voldoet niet aan veiligheidsspecificatie*

De infrastructuurbeheerder stelt zelf veiligheidsspecificaties voor de railinfrastructuur op. De specificaties zijn maatgevend voor aannemers die de beheerder inhuurt voor beheer, onderhoud en aanleg.

Het hele Nederlandse hoofdspoor is voorzien van automatische systemen voor treinbeïnvloeding (ATB). Dergelijke systemen spelen een belangrijke rol bij het terugdringen van STS-passages. Naar aanleiding van de rapportage van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (Commissie Kuiken; februari 2012) is besloten tot het uitvoeren van een verkenning (Railmap ERTMS, onderdeel van de Lange Termijn Spooragenda) naar de aanleg van het Europese systeem ERTMS. De inspectie zal vanuit haar vergunningverlenende en handhavende taken actief het toezicht vormgeven op de uitrol van ERTMS.

In de maatregelen naar aanleiding van de botsing Amsterdam Westerpark zijn extra seinen voorzien van het Nederlandse systeem ATB-Verbeterde versie.

Eveneens op basis van de rapportage van de Commissie Kuiken heeft de inspectie opdracht gekregen om vijfjaarlijks een toets uit te voeren op de fysieke kwaliteit en veiligheid van de Nederlandse spoorinfrastructuur (hoofdspoor). De eerste toets vond eind 2013 plaats. De uitkomsten daarvan geven richting aan de jaarlijkse objectinspecties van de infrastructuur.

Eind 2012 stelde de inspectie verscherpt toezicht in bij ProRail en NSR. Aanleiding vormden wijzigingen in de dienstregeling als gevolg van onderhoudswerkzaamheden die een rol speelden bij de treinbotsing te Amsterdam Westerpark op 21 april 2012. De inspectie kijkt vooral naar de wijze waarop de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid(OvV) en de inspectie worden geïmplementeerd.

Verdere prioriteiten in de handhaving

- Naar aanleiding van de problemen met de V250 houdt de inspectie scherp toezicht op de ontwikkelingen rond voertuigen op de HSL.
- Bij ernstige incidenten op het spoor beoordeelt de inspectie op basis van de onderzoeken van de betrokken partijen de genomen maatregelen en treedt handhavend op.
- Bij de inspecties naar baanwerken trof de inspectie in 2012 in ongeveer een derde van de gevallen onrechtmatigheden aan. Dit is een verslechtering ten opzichte van de resultaten over 2011. (rapport Baanwerken, 2013). De inspectie continueert haar inspecties op het zelfde niveau als in voorgaande jaren naar veiligheidsmaatregelen en arbeidsomstandigheden.

Het toezicht op kabelbanen wordt vooralsnog bestempeld als objectinspectie. Formeel is de inspectie alleen bevoegd voor het beoordelen van wijzigingen aan kabelbanen, maar jaarlijks worden alle 22 kabelbaanbedrijven bezocht.

incidentafhandeling en onderzoek

De inspectie beoordeelt de honderden meldingen van spoorwegbedrijven over incidenten op het spoor en bepaalt aan de hand daarvan waar nadere inspectie gewenst is. De inspectie houdt hiertoe een piket in stand. Komen daarbij overtredingen van wet- en regelgeving aan het licht, dan gaat de inspectie over tot het uitvoeren van audits of objectinspecties. Daar waar het veilig vervoer in het geding is, treedt de inspectie op, bijvoorbeeld door het stilleggen van het transport.

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

samenwerking

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

Vanuit haar taak als Nederlandse autoriteit voor spoorveiligheid National Safety Authority (NSA) speelt de inspectie een actieve rol binnen de European Rail Authority (ERA). Jaarlijks rapporteert de inspectie in het Jaarverslag van de Nederlandse Autoriteit voor Spoorveiligheid over de ontwikkelingen in het afgelopen jaar van de Europese (en nationale) veiligheidsindicatoren aan de ERA en de minister. De samenwerking met andere Europese NSA's in ERA kader neemt toe, onder andere vanwege de 'Common safety method on supervision'.

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



het wegvervoer in vogelvlucht

	goederen- vervoer	busvervoer openbaar	besloten	taxi
aantal bedrijven	37.000	13	850	4.500
• beroepsgoederenvervoer	12.000			
• eigen vervoer	25.000			
aantal voertuigen	142.000 vrachtauto's en trekkers	6.200	5.100	36.000
aantal chauffeurs	ca. 200.000	36.600	5.500	*63.000

* = aantal geldige chauffeurskaarten

De inspectie richt het toezicht 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 2.000 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 bestaat grotendeels uit midden- en kleinbedrijven. 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 bestaat grotendeels uit midden- en kleinbedrijven en is sterk internationaal georiënteerd. Veel bedrijven hebben minder dan tien vrachtwagens. Een gering aantal grote bedrijven heeft er meer dan honderd.

In 2014 krijgt de inspectie mogelijk een extra taak in het kader van het toezicht op de WRM, (Wet Rijonderricht Motorvoertuigen; gericht op rijjschoolhouders).

taxi's

Het toezicht richt zich op het doen naleven van de Wet Personenvervoer 2.000, Besluit Personenvervoer 2.000 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.

De inspectie besteedt binnen haar toezicht veel tijd aan de aanpak van het aanbieden en verrichten van taxivervoer zonder vergunning en rapporteert hierover twee keer per jaar aan de Tweede Kamer. Hiermee geeft zij invulling aan de motie van de leden Bashir en Elias (Kamerstuk 33 400 XII, nr.23) om de inspectie prioriteit te laten geven aan de aanpak van illegale straattaxi's. De inspectie heeft haar toezicht op dit onderwerp verscherpt.

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 2.000 (WP2.000) geeft gemeenten de mogelijkheid om nadere kwaliteitseisen te stellen aan het taxivervoer. 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 aandachtspunten.

veiligheidsnormen

regelgeving	categorie	voorn. risico's	huidige % naleving
arbeidstijden-besluit Vervoer wet (ATB-V) wet Personenvervoer 2.000 (WP2.000) Taxiwet	straattaxi	rij- en rusttijden chauffeurseisen tarieven	70-80
ATB-V WP2.000 taxiwet	contractvervoer totaal	rij- en rusttijden chauffeurseisen	70-80
ATB-V WP2.000 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.

handhaving

dienstverlening

dienstverlening taxivervoer	2013	2014	2015	2016	2017	2018
afhandeling vragen	2.898	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
afhandeling meldingen	236	220	220	220	220	220
% 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	2018
convenanten*	8	10	12	12	12	12
objectinspecties	3.942	3.400	2.975	2.975	2.975	2.975
administratiecontroles bij bedrijven	222	200	190	190	190	190
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS		200				

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

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

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).

bestrijding en opsporing van illegaal taxivervoer

De bestrijding en opsporing van illegaal taxivervoer heeft een hoge prioriteit. Deze zogenaamde 'snorderinspecties' zijn tijdsintensiever dan standaard inspecties, wat gevolgen heeft voor de productieaantallen

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

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 worden uitgevoerd op basis van risicoanalyse. Dit houdt in dat slecht(er)e bedrijven vaker worden geïnspecteerd dan goede/betere bedrijven. Digitaal toezicht zijn ondersteunend voor bijvoorbeeld het sluiten van convenanten en het verrichten van opsporingsonderzoeken. De inspectie wil meer gebruik maken van digitale instrumenten voor de handhaving met als doel om ook digitaal te gaan handhaven. Voor de ontwikkeling hiervan wordt inzet gepleegd. Het streven is ongeveer een 1.000 controles in dit kader in 2014 te realiseren.

De inspectie is bevoegd om een chauffeurskaart in te trekken of te schorsen. De inspectie trekt een chauffeurskaart in als is gebleken dat de houder ervan niet langer een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) van de Minister van Veiligheid en Justitie kan krijgen omdat hij of zij te veel of te ernstige overtredingen of misdrijven begaan heeft.

De inspectie besluit een chauffeurskaart (onmiddellijk) te schorsen als spoed geboden is: als de beslissing over afgifte van een nieuwe VOG niet kan worden afgewacht. Dat is bijvoorbeeld het geval als een taxichauffeur bij de uitoefening van zijn beroep een zeer ernstig strafbaar feit heeft gepleegd en deze daad grote maatschappelijk verontwaardiging of onrust of in de taxisector heeft veroorzaakt, of als de kans op herhaling van het wangedrag groot blijkt.

opsporing

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

incidentafhandeling

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

samenwerking

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

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

busvervoer

De taak van de inspectie is de naleving te bevorderen van de voorschriften in het busvervoer die voorwaal zijn vastgelegd in de Arbeidstijdenwet c.a., de Wet Personenvervoer 2.000 c.a., de Wegenverkeerswet 1994 c.a. en verschillende Europese verordeningen.

de veiligheidsnormen

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

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

vergunningverlening

Kiwa verzorgt de vergunningverlening voor busvervoer.

handhaving

dienstverlening

dienstverlening busvervoer	2013	2014	2015	2016	2017	2018
afhandeling vragen	519	600	600	600	600	600
afhandeling meldingen	40	50	50	50	50	50
% 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 door bij evenementen vooraf met betrokken partijen, zoals gemeente, politie, evenementenorganisatie en brancheorganisaties in overleg te treden over de organisatie van het vervoer.

De Europese verordening EU 181/2011 ('passagiersrechten bus') is in 2013 in werking getreden. In afwachting op de implementatie van deze verordening in de Nederlandse wetgeving zijn voorbereidende werkzaamheden voor het uitvoeren van deze taak gestart.

toezicht

toezicht busvervoer	2013	2014	2015	2016	2017	2018
aantal convenanten*	18	18	22	25	28	30
objectinspecties	976	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
administratiecontroles	123	100	100	100	100	100
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS		100				

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

De inspectie wil meer gebruik maken van digitale instrumenten voor de handhaving met als doel om ook digitaal te gaan handhaven. Voor de ontwikkeling hiervan wordt inzet gepleegd. Het streven is ongeveer 1.000 controles in dit kader in 2014 te realiseren.

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. Ook de meerdaagse reizen krijgen gezien de naleving extra aandacht. 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.

Binnen het nationale besloten busvervoer, met zijn relatief veilige status, legt de inspectie de nadruk 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.

In het openbaar busvervoer houdt de inspectie voornamelijk toezicht op de naleving van de arbeids-, rij- en rusttijdenregelgeving en de regels voor 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 administratiecontroles naar het afsluiten van convenanten. In dit verband is van belang dat ook de decentrale overheden, in hun hoedanigheid van concessieverlener, de kwaliteit en de veiligheid van het openbaar vervoer bewaken.

opsporing

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), op de wetgeving met betrekking tot maten en gewichten (wet

Wegvervoer Goederen; Europese controlerichtlijn 1996/53/EG) en de Europese regelgeving met betrekking tot de voorwaarden voor het beroep van goederenvervoerder (Europese verordeningen 2009/1071/1072/1073).

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

de normen

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

De naleefindicaties zijn opgesteld op basis van gegevens uit risicogestuurde objectinspecties en administratieve controles, vertaald naar bedrijf. De indicatie geeft weer hoeveel procent van de bedrijven binnen het goederenvervoer over de weg onder een laag toezichtregime vallen.

Het overgrote deel van de bedrijven actief in goederenvervoer over de weg presteert qua naleving van wet- en regelgeving noch 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 van de regels 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 in risicovolle sectoren. De inspectie geeft prioriteit aan de aanpak van dit probleem.

regelgeving	bepaling	Nederland
Europese controlerichtlijn arbeids-, rij- en rusttijden wegvervoer (2006/22/EG)	3% van het aantal chauffeursdagen van bestuurders van tachograafplichtige voertuigen te controleren, waarvan minimaal 30% bij wegininspecties en minimaal 50% bij bedrijfsinspecties	ongeveer 940.000 chauffeurswerkdagen te controleren.

Het aantal weg- en administratiecontroles wordt bepaald door eisen die voortvloeien uit de Europese controlerichtlijn arbeids-, rij- en rusttijden wegvervoer (2006/22/EG). Deze richtlijn schrijft voor dat 3%

van het aantal chauffeursdagen die zijn gewerkt door bestuurders van voertuigen die binnen het toezichtgebied van de verordeningen 3820/85 en 3821/85 vallen (lees: tachograafplichtige voertuigen), worden gecontroleerd, hiervan minimaal 30% bij wegininspecties en minimaal 50% bij bedrijfsinspecties. Het percentage van 3% wordt verhoogd naar 4% als 90% of meer van het wagenpark is voorzien van een digitale tachograaf.

Nederland voldoet niet aan de controlerichtlijn door de prioriteit die is gegeven aan het bestrijden van manipulatie/fraude met de digitale tachograaf. Hiervoor is uitlezen van het motormanagement van de vrachtwagens noodzakelijk; een wijze van inspecteren die veel tijdsintensiever is. Als gekozen wordt voor een landelijke aanpak van cabotageovertredingen, zal dit eveneens een negatief effect hebben op het behalen van de norm.

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	2018
afhandeling vragen	4.577	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
afhandeling meldingen	20	400	400	400	400	400
% afhandeling <norm		95	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. Ondernemers en 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	2018
convenanten*	27	35	45	60	60	60
objectinspecties (incl. controle op overbelading)**	7.444	14.000	14.000	14.000	14.000	14.000
administratiecontroles	628	750	750	750	750	750
waaronder t.b.v. I-SZW		20	20	20	20	20
digitale inspecties	0	1.500	3.000	3.000	3.000	3.000

toezicht goederenvervoer	2013	2014	2015	2016	2017	2018
aantal geïnspecteerde bedrijven/ OTS		750				

* 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

eis van dienstbetrekking

In de reguliere wegcontroles zal op de eis van dienstbetrekking worden gehandhaafd, nu deze eis in de Wet Wegvervoer Goederen(Wwg) is gehandhaafd.

pakketbezorgers

De inspectie doet een pilot naar pakketbezorgers om een beeld te krijgen van de naleving op onder andere overbelading. Deze loopt tot oktober/november 2013. De resultaten hiervan kunnen leiden tot een herprioritering in het toezicht.

ERRU

Op 1 juli 2013 zijn de wetswijzigingen van kracht geworden die invulling geven aan de Europese verordeningen 1071 t/m 1073/2009 over gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden voor het beroep van goederenvervoerondernemer, met daaraan gekoppeld het Electronic Register for Road Transport Undertakings (ERRU). In dit register zijn momenteel alleen de zeven meest ernstige overtredingen in het wegvervoer opgenomen die kunnen leiden tot schorsing of intrekking van de vergunning. Het voornemen is dat vanaf 1 januari 2016 ook de ernstige inbreuken binnen het goederenvervoer 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.

De grootste risico's in het goederenvervoer over de weg 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.

• *manipulatie (digitale) tachograaf*

In de afgelopen periode heeft de inspectie bij wegininspecties in samenwerking met de politie vastgesteld dat goederenvervoerders (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. Ook wordt bij elke reguliere wegininspectie door de inspectie op manipulatie gelet.

Omdat de inspectie meer digitaal inspecteert en de betrouwbaarheid van (opgevraagde) digitale tachograafgegevens van essentieel belang is, heeft de aanpak van manipulatie een hoge prioriteit.

• *overbelading*

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 binnenlands vervoer door buitenlandse vervoersondernemingen in Nederland, geldt een Europese Verordening. Door de recente wijziging van de Wet wegvervoer goederen (WWG) kunnen overtredingen van de cabotagebepalingen strafrechtelijk worden aangepakt. De inspectie heeft in 2013 een inventariserend onderzoek uitgevoerd naar cabotagevervoer in Nederland en het voorkomen van overtredingen van de voorschriften op dit terrein. De minister van IenM heeft de Tweede Kamer geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek⁴. De inspectie zet het inventariserende onderzoek in 2014 voort.

- *arbeidsmarktfraude*

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

opsporing

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

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

samenwerking

internationaal

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

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

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.

⁴ Brief IenM/BSK-2014/44342 d.d. 5 maart 2014.

10. de binnenvaart



de binnenvaart in vogelvlucht

aantal bedrijven in Nederland (tankvaart, bulkvaart, containervaart)	3.650
aantal schepen beroepsmatig goederenvervoer	9.500
aantal schepen beroepsmatig personenvervoer	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 bestaat grotendeels uit midden- en kleinbedrijven. Zo'n 80% van de bedrijven is (eemans)bedrijf met één schip. Ongeveer 10% van de bedrijven heeft twee of drie schepen.

De inspectie is primair verantwoordelijk voor de handhaving van de Binnenvaartwet en het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Binnenvaart. Daarnaast voert de inspectie een aantal taken uit voor de minister van SZW; dat betreft de naleving van de Arbeidstijdenwet en de Arbeidsomstandighedenwet (Arbo) voor het onderdeel persoonlijke beschermingsmiddelen. 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	63
	scheepsafvalstoffen	80
	vaartijden en bemanningssterkte	50-60
	tankvaart	70
	overige	80
personenvervoer/zeilende chartervaart	bemanning	90
	certificaten (CvO)	60
	stabiliteit	60
personenvervoer hotelschepen	meldplicht	85
	calamiteiten handling	>80
veerponten		onbekend
overige en open rondvaartboten		85

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

instabiliteit/onjuiste stuwage

Instabiliteit en onjuiste stuwage kunnen leiden tot slagzij/kapseizen, met als risico dat schip, bemanning en/of passagiers vergaan. De naleving in de containervaart is de laatste jaren fors verbeterd en bedraagt momenteel circa 63%. Van de onderzochte schepen was 13% nog wel aantoonbaar instabiel. In de passagiersvaart gaat het vooral om stabiliteit tijdens het vervoer van grote groepen personen, zoals bij evenementen. De naleving daar is ca 60%. Belangrijkste oorzaken van niet-naleving zijn gebrek aan kennis bij schippers, het bij het verladen ontbreken van gewichtsgegevens van containers en slechte informatie-uitwisseling tussen schippers en containerterminals.

vaartijden en bemanningssterkte

De naleving van de vaartijden en de bemanningssterkte bedraagt ongeveer 50% (bij passagiersvaart 90%). De inspectie heeft nog geen onderzoek gedaan naar de oorzaken van dit lage percentage, maar het vermoeden bestaat dat kostenreductie een belangrijke factor is.

falende techniek/gebrekkig onderhoud

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

vergunningverlening

vergunningen binnenvaart	2013	2014	2015	2016	2017	2018
aantal vergunningen	2.651	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200
% binnen kwaliteitsnorm		95	95	95	95	95

In 2013 heeft de inspectie de overdracht van certificerende inspecties aan de markt volledig afgerond. Daarmee is de afgifte van certificaten gemandateerd aan klassenbureaus en particuliere instellingen. Voor de inspectie resteren op het vlak van de vergunningverlening in de binnenvaart nog scheepsmetingen, erkenningen voor opleidingsinstellingen, ontheffingen, vrijstellingen en bijzondere aanvragen. In de beginperiode zullen de gemandateerde organisaties nog regelmatig een beroep doen op de kennis bij de inspectie. Om dat te kunnen faciliteren is daarvoor binnen de inspectie een back-office ingericht die ten minste tot eind 2014 operationeel zal blijven. In 2014 wordt tevens een eerste evaluatie uitgevoerd op de informatie-uitwisseling tussen de inspectie en de gemandateerde organisaties.

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	2018
afhandeling vragen	5.381	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000
afhandeling meldingen	72	70	70	70	70	70
% afhandeling < norm		95	95	95	95	95

toezicht

binnenvaart	2013	2014	2015	2016	2017	2018
aantal convenanten*	4	10	15	20	25	25
objectinspecties						
• tankvaart	160	250	200	175	150	150
• containervaart	44	350	300	275	250	250
• bulkvaart	834	300	250	250	200	200
• passagiersvaart	158	300	250	200	200	200
• werkschepen	5	50	50	50	50	50
• bunkerstations	60	20	20	20	20	20
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS (objectinspecties)		440				
administratiecontroles	0	75	100	120	120	120
SAB inspecties	1	1	1	1	1	1
audits						
• klassenbureaus en particuliere instellingen	3	30	30	30	30	30
• realitychecks bij klassenbureaus		50	50	50	50	50
• erkende organisaties	26	25	50	90	90	90

* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar

De inspectie zet voor de handhaving van de Binnenvaartwet meerdere inspectiemethoden in. Zo worden convenanten gesloten met partijen die de wet goed naleven, communiceert de inspectie actief over het normenkader en de eigen verantwoordelijkheid van de sector en voert zij thema-gerichte object-inspecties uit.

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 extra inzet op het verbeteren van de naleving door passagiersschepen wordt gecontinueerd. Binnen de hierboven aangegeven programmering van het toezicht schenkt de inspectie extra aandacht aan de eerder genoemde veiligheidsrisico's in de binnenvaart. Zij doet dat door middel van specifieke aandacht tijdens reguliere inspecties, themagerichte objectinspecties, de bepalingen in handavingsconvenanten, overleg met de sector en met opleidingsinstellingen en communicatie en voorlichting.

In verband met de mandatering van klassenbureaus, erkende instellingen en particuliere instellingen om namens de minister vergunningverlenende taken uit te voeren, houdt de inspectie toezicht op deze organisaties. Een aantal van deze organisaties voert ook voor de zeevaart vergunningverlenende taken uit. Om de toezichtlast op deze organisaties te verminderen streeft de inspectie ernaar om nog in 2014 te komen tot 1 toezichtmodel voor zowel de binnenvaart als de zeevaart. De in bovenstaande tabel opgenomen productiecijfers rond het toezicht op klassenbureaus hebben om die reden tevens betrekking op de koopvaardij.

incidentmeldingen

incidentmeldingen en ongevallenonderzoek binnenvaart	2013	2014	2015	2016	2017	2018
aantal piketmeldingen	160	300	325	350	350	350

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

De samenwerking tussen de handhavingspartners vindt plaats onder regie van het Centraal Overleg Verkeersveiligheid te Water (COVW).

Het doel van die samenwerking is:

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

Bij het toezicht op de Binnenvaartwet werkt de inspectie samen met Rijkswaterstaat, de Havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam, de noordelijke provincies en de politie. Voor zover de samenwerking een operationeel karakter heeft, legt de inspectie die vast in samenwerkingsconvenanten. Voor 2014 wordt verwacht dat deze handhavingspartners voor de handhaving van de Binnenvaartwet de volgende aantallen objectinspecties realiseren:

-Rijkswaterstaat	1.000
-Havenbedrijf Amsterdam	200
-Havenbedrijf Rotterdam	110
-Zeehavenpolitie	500
-KLPD	450
-Waternet	50
-overig (provincies etc)	25

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

bestuurlijke boetes

De inspectie concentreert de afhandeling van bestuurlijke boetes binnen haar organisatie in het Bureau Bestuurlijke Boete, onder verantwoordelijkheid van de directeur ILT/Scheepvaart. Het Bureau Bestuurlijke Boete verwacht jaarlijks 3750 boeterapporten te verwerken tot een beschikking, waarvoor het Centraal Justitioneel Incasso Bureau (CJIB) de boetes int. De verdeling van het aantal te verwerken boeterapporten over de handhavingspartners is als volgt:

-Inspectie Leefomgeving en Transport	1.750
-Korps Landelijke Politiediensten	700
-Politiekorpsen	700
-Rijkswaterstaat	500
-Koninklijke Marechaussee	70
-Overigen	30

Naast de bestuurlijke boetes verwacht het bureau ca. 2200 bestuurlijke strafbeschikkingen te verwerken in de CJIB-database zodat het CJIB over kan gaan tot inning. In 2014 hanteert de inspectie als kwaliteits-indicator dat 90% van de ontvangen zaken binnen de daarvoor geldende termijnen wordt afgehandeld.

11. de zeevaart



de zeevaart in vogelvlucht

	koopvaardij	visserij
aantal rederijen/schipper-eigenaren	200	20/340
aantal schepen onder Nederlandse vlag*	1.553	393
• waarvan koopvaardij	1.395	
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 International Maritime Organization(IMO) en de Europese Unie. De European Maritime Safety Agency(EMSA) ondersteunt de Europese Commissie en de lidstaten bij het uitvoeren van het maritieme beleid van de EU en is daarmee een belangrijke partner voor de inspectie.

Jaarlijks doen zo'n 6000 verschillende buitenlandse schepen Nederlandse havens aan. In totaal doen ze 43.000 keer een Nederlandse haven aan.

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

Het rendement in de visserij staat 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	bemannings	50
	verlies aan H(C)FK's	50

naleving koopvaardij

Het veiligheidsbewustzijn in de koopvaardij ligt op een behoorlijk niveau. De naleving is op de meeste onderdelen goed te noemen. Toch zijn er ook onderdelen – met name het sjorren van containers en de naleving van de ARBO-eisen op Nederlandse vlagschepen – waar de naleving verbeterd moet worden. Na 2 jaar (2011 en 2012) in de top-10 van de whitelist van Paris MoU ten hebben gestaan is de Nederlandse vlag in 2013 op deze lijst gedaald van de 4e naar de 15e plaats. Dit is voor de inspectie aanleiding geweest om in 2013 aanvullende acties uit te voeren om de sector te wijzen op haar eigen verantwoordelijkheden. Deze acties worden in 2014 voortgezet. Daarnaast worden ook in 2014 thema-inspecties uitgevoerd op rusttijden en bemanningssterkte en worden de inspectieresultaten uit 2013 meegenomen in het risico-profiel voor de inspectieprogrammering in 2014.

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. Het aantal doden in de zeevisserij is hoog: 6,7 per 10.000 bemanningsleden tegenover de algemene norm van 0,5 doden per 10.000 medewerkers in de zeevaart.

Uitkomsten van eigen inspecties, thema-acties en controles door 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 juist stapelen en vastzetten (sjorren) van containers aan boord van zeeschepen is met 50% laag. Vooral het werken op basis van de containergewichten zoals die op papier staan leveren de nodige risico's op omdat deze nog al eens afwijken van het werkelijke gewicht.

arbeidsgerelateerde ongevallen

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

brand

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

bedieningsfouten

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

communicatie en kwaliteit bemanning

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

bemanning

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

vergunningverlening

vergunningen zeevaart	2013	2014	2015	2016	2017	2018
koopvaardij	4.951	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500
visserij	1.389	500	500	500	500	500
% binnen kwaliteitsnorm		95	95	95	95	95

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

Kiwa geeft onder mandaat persoonsgebonden documenten af.

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

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

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	2018
afhandeling vragen koopvaardij	4.691	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
afhandeling meldingen koopvaardij	55	70	70	70	70	70
afhandeling vragen visserij	1.829	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100
afhandeling meldingen visserij	11	20	20	20	20	20

afhandeling reizigersklachten zeevaart	2013	2014	2015	2016	2017	2018
aantal klachten	0	200	200	200	200	200
% afhandeling < norm		95	95	95	95	95

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

afhandeling klachten personeel zeevaart	2013	2014	2015	2016	2017	2018
aantal klachten	1	200	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	2018
aantal convenanten*	2	3	4	5	6	7
objectinspecties						
• vlaggenstaat						
- Flag state control-inspecties Nederland	158	150	150	150	150	150
- MLC-inspecties Nederlandse schepen (niet certificaatplichtig)		150	150	150	150	150
- ballastwatermanagement			150	150	150	150
- inspecties BES-landen	11	10	10	10	10	10
aantal bedrijven dat geïnspecteerd wordt (objectinspecties FSC en MJC)		125				
• shiprecycling			pm	pm	pm	pm
• havenstaat						
- Port state control-inspecties Nederland (incl. MLC)	1.494	1.325	1.325	1.325	1.325	1.325
- MARPOL annex VI	91	150	150	150	150	150
- ballastwatermanagement			1.325	1.325	1.325	1.325
- overige objectinspecties havenstaat	41	50	50	50	50	50
- Port state control-inspecties Caribisch Nederland	252	275	275	275	275	275
administratiecontroles						
• vlaggenstaat	3	25	30	35	40	40
• onderzoek havenbeveiligingswet	7	6	6	6	6	6
• onderzoek bulkrichtlijn	3	6	6	6	6	6
• toezicht op klassenbureaus en overige erkende organisaties**	22	10	10	10	10	10

visserij	2013	2014	2015	2016	2017	2018
objectinspecties	127	225	250	225	200	200
aantal bedrijven dat geïnspecteerd wordt (objectinspecties)		150				

* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar

** betreft dezelfde audits als genoemd bij binnenvaart

Het toezicht op de eerder genoemde risicogebieden voor de koopvaardij en de visserij maakt deel uit van de 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 International Labor Organization (ILO) en de EU. Daarbij heeft de inspectie te maken met regelgeving waarin zowel de aantallen inspecties als ook de manier van toezicht zijn voorgeschreven. De inspectie wil de komende jaren in internationaal overleg komen tot meer risico-gestuurd toezicht, onder andere door te werken met convenanten voor ondertoezichtstaanden die goed presteren.

De internationale regelgeving verplicht tot een minimum aantal jaarlijks uit te voeren objectinspecties, op buitenlandse zeeschepen die Nederland bezoeken. Het aantal uit te voeren port state control-inspecties; PSC-inspecties) wordt o.a. afgeleid van een scheepsrisicoprofiel (Ship Risk Profile) en een rederijprestatie-indicator (Company Performance). Het aantal minimaal te inspecteren schepen wordt opgedragen door de European Maritime Safety Agency.

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. De daarvoor benodigde capaciteit wordt gevonden doordat in 2014 het aantal voorgeschreven PSC-inspecties ruim lager ligt dan in 2013.

In 2014 intensificeert de inspectie het toezicht op de afgifte en inzameling van scheepsafvalstoffen. Daarbij wordt intensief samengewerkt met overige relevante handhavingspartners uit de keten (afgifte - inzameling - verwerking), zoals de havenbedrijven en de regionale uitvoeringsdiensten (RUD's).

Doel van dit geïntensifieerde toezicht is het voorkomen van illegale lozingen, milieuvervuiling en gezondheidsrisico's veroorzaakt door het vervoeren, aanbieden en bewerken en verwerken van afvalstoffen van zeeschepen. Het toezicht op de verwerking van deze afvalstoffen behoort tot de verantwoordelijkheden van de lokale bevoegde instanties. Door gebruik te maken van de ervaringen tot nu toe met het toezicht op scheepsafval en door het toepassen van risicoanalyses is met de handhavingspartners uit de keten een nieuw inspectieregime ontwikkeld.

In verband met de totstandkoming in de komende jaren van het IMO-traject voor de totstandkoming van de richtlijnen onder het Hong Kong (sloop)verdrag (shiprecycling) is deze nieuwe (inspectie)taak vooralsnog als pm in de overzichtstabel opgenomen.

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 de voorafgaande jaren moest ten gunste van het aantal uit te voeren de PSC-inspecties het aantal vlaggenstaatinspecties teruggebracht worden. Daarbij was de verwachting dat op termijn het aantal uit te voeren PSC-inspecties zou verminderen, zodat weer meer vlaggenstaatinspecties uitgevoerd zouden

kunnen worden. Er komt echter geen extra capaciteit beschikbaar omdat het aantal uit te voeren PSC-inspecties weliswaar wel afneemt, maar er per controle meer aspecten geïnspecteerd moeten worden.

In verband met de mandatering van klassenbureaus, erkende instellingen en particuliere instelling om namens de minister vergunningverlenende taken uit te voeren, houdt de inspectie toezicht op deze organisaties. Een aantal van deze organisaties voert ook voor de binnenvaart vergunningverlenende taken uit. Om de toezichtlast op deze organisaties te verminderen wil de inspectie in 2014 gaan werken met één geharmoniseerd toezichtmodel voor zowel de zeevaart als de binnenvaart.

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 met ingang van 2013 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 administratieve controles. Ook geeft zij extra voorlichting over relevante wet- en regelgeving.

incidentaafhandeling en onderzoek

ongevallenonderzoek zeevaart	2013	2014	2015	2016	2017	2018
aantal meldingen en administratieve onderzoeken, waaronder:	200	250	250	250	250	250
• aangedragen bij tuchtcollege	6	10	10	10	10	10
• eigen onderzoeken	1	3	3	3	3	3
• onderzoeken vlaggenstaat/ havenstaat	22	10	10	10	10	10
ondersteund onderzoek door KLPD	0	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).

samenwerking

Voor het toezicht op de zeevaart werkt de inspectie – onder de vlag van het Directeurenoverleg zeevaart (DOZ) – samen met het Havenbedrijf Rotterdam, de Haven Amsterdam, de Nationale politie, de Koninklijke Marechaussee, Rijkswaterstaat, de Douane, de Nederlandse Voedsel en warenautoriteit en de Inspectie Sociale zaken en werkgelegenheid.

Voor zover de samenwerking een operationeel karakter heeft, legt de inspectie die vast in samenwerkingsconvenanten. Het doel van die samenwerking is:

- betere coördinatie van inspecties (gezamenlijk jaarplan en gezamenlijke interventiestrategie) waardoor logistieke processen zo min mogelijk verstoord worden.
- stroomlijnen van de informatie-uitwisseling tussen bedrijven en overheid en tussen de samenwerkende handhavingspartners waardoor de administratieve lasten verminderd worden.

- selectiever inspecteren op basis van gezamenlijke risicoprofielen, waarbij de goede nalevers worden ontzien en de toezichtlast terechtkomt bij de minder goede nalevers.
- het verbeteren van de professionaliteit van inspecteurs en organisaties door het uitwisselen van opleidingsprogramma's en het beter benutten van elkaars capaciteit bij de uitvoering van het toezicht.

Voor 2013 (de cijfers voor 2014 zijn op dit moment nog niet bekend) ging het op hoofdlijnen om onder andere de volgende aantallen inspecties:

aandachtsgebied	totaal aantal controles	aandeel LT
lading van schepen	154.000	1.700
veiligheid van schepen	8.935	3.035

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

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

De objectinspecties visserij worden uitgevoerd samen met de Nationale Politie, de Koninklijke Marechaussee en de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit. Daarbij maakt de inspectie bij 'varende controles' gebruik van schepen van de Kustwacht. Bij die inspecties worden inspectiewerkzaamheden in het kader van de Arbeidstijdenwet meegenomen. Deze inspecties worden meegenomen in de reguliere inspecties en kosten daardoor relatief weinig tijd. In totaal gaat het om een beperkte inzet die bij de andere inspectiedienst leidt tot een besparing op de inzet die daarvan een veelvoud van is.

12. de luchtvaart



de luchtvaart in vogelvlucht

	commerciële luchtvaart*	commerciële luchtvaart/ general aviation	general aviation
operationele bedrijven			
• aantal luchtvaartmaatschappijen	30		42
• aantal opleidingsinstellingen		119	
• aantal keurings- en exameninstanties	69		
technische bedrijven			
• aantal productie- en onderhoudsbedrijven		112	
• luchtverkeersleiding en meteorologische diensten		6	
luchthavens			
• aantal luchthavens**		7	
• aantal heliplatforms		204	
overige			
• aantal luchtvaartuigen	325		2.460

* de cijfers betreffen in Nederland gevestigde moederbedrijven

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

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

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

Het betreft vergunningverlening aan bedrijven, toezicht op de naleving, leveren van operationele kennis aan de beleidsdirectie van het departement en van compliance assistance aan de sectorpartijen. De regelgeving in de luchtvaart is sterk internationaal bepaald door de International Civil Aviation Organization (ICAO) en EU regelgeving.

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

de veiligheidsnormen

veiligheidsnormen luchtvaart	norm	trend
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 1.000 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	2018
aantal vergunningen	5.352	6.300	6.300	6.300	6.300	6.300
% binnen de norm	84	95	95	95	95	95

Het aantal te verlenen vergunningen en certificaten is in 2014 en later hoger geraamd dan in 2013. Oorzaak is een vollediger beeld van de vergunninguitgifte. Zowel Europees als mondiaal zijn afspraken gemaakt over het afgeven van vergunningen. Daarom wordt de inspectie ook regelmatig door verschillende instanties geaudit: door de European Aviation Safety Agency (EASA) en door de ICAO.

handhaving

dienstverlening

dienstverlening luchtvaart	2013	2014	2015	2016	2017	2018
afhandeling vragen	7.605	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000
afhandeling meldingen	492	500	500	500	500	500
% afhandeling <norm	100	95	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	2018
aantal klachten	2.407	2.000	1.800	1.800	1.650	1.500
% afhandeling < norm	94	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 bovenstaand overzicht.

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	2018
aantal convenanten **	15	18	20	25	25	25
objectinspecties						
• luchtvaartbedrijven (inspecties incl. ARBO eisen t.b.v. I-SZW)	153	250	250	250	200	200
• serviceproviders	333	600	550	520	500	500
• luchtvaartuigen SAFA*	434	425	425	425	425	425
• luchtvaartuigen overig en DBC	149	130	130	130	130	130
audits						
• luchtvaartbedrijven	282	370	350	350	300	300
• serviceproviders (luchthavens en luchtruim)	37	60	40	40	40	40
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS		210				

* cijfers zijn quotapunten vastgesteld door EASA.

** 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 voorgescreven. Het toezicht op ontwerpbedrijven en het certificeren van luchtvaartuigen voert de inspectie uit onder verantwoordelijkheid van de EASA.

Met name de audits bij serviceproviders zullen in 2014 toenemen. Dit betreft de uitbreiding van verificatie-audits Implementing Rules zowel bij MUAC (8) en LVNL (8). Daarna zal het aantal audits afnemen. In het aantal objectinspecties serviceproviders zijn de inspecties die een gevolg zijn van meldingen van de crisiscoördinatie meegeteld.

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.

In het kader van de implementatie van de nieuwe regelgeving vanuit Europa worden andere competenties van de inspecteur verlangd. Deze zal zich met name richten op het toezicht op de veiligheidsmanagementsystemen bij de bedrijven en de implementatie daarvan. Dit leidt ook tot wijzigingen in de capaciteit en inzet van inspecteurs.

Mede door het samenvoegen van inspecties (meerdere op hetzelfde moment, bij hetzelfde bedrijf) wordt er efficiënter geïnspecteerd. Door deze efficiëncyslag kan met de huidige omvang en kwaliteit van de medewerkers net voldaan worden aan de minimale Europese eisen voor de gewenste uitvoering van de handhaving en vergunningverlening. Een geringe uitbreiding van de taken of wijziging in de werkwijze leidt direct tot knelpunten in de inzet van medewerkers.

Toekomstige regelgeving (ICAO) impliceert een nieuwe vorm van toezicht: Continuous Monitoring Approach. Dit betreft een continue monitoring van het proces op het gebied van de ATM/ANS in plaats van afzonderlijke evaluaties van de veiligheidsmanagementsystemen, alsmede collectieve uitwisseling van veiligheidsgegevens en de mogelijkheid om veiligheidsrisico's te identificeren. Deze vorm van toezicht wordt de komende jaren verder uitgewerkt.

kwaliteitsrisico bedrijven	2013	2014	2015	2016	2017	2018
% technische bedrijven < 40	96	92	92	92	92	92
% technische bedrijven < 50	97	98	98	98	98	98
% operationele bedrijven < 40	77	88	90	92	92	92
% operationele bedrijven < 50	85	96	97	98	98	98
% luchthavens < 40	92	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 vliegsholen. Bij technische bedrijven is er een beperkt naleeftekort voor part 21G bedrijven. De inspectie voert bestuurlijke gesprekken met ondertoezichtstaanden waar hoge naleeftekorten zijn geconstateerd.

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	2018
technische bedrijven	26	27	27	26	26	25
operationele bedrijven	33	33	31	29	28	27
luchthavens	27	22	21	20	20	20

In 2014 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 maturity model 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 een situatie van permanente verbetering in. Het kwaliteitsrisico is vooral gericht op de mate van naleving, het maturityniveau vooral in 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 belemmeringsgebied.

analyse van voorvallen

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

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

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

Jaarlijks vindt vier maal een casusoverleg plaats tussen sectorpartijen, IenM en het OM. Daarnaast is een afweegkader ontwikkeld dat het ABL helpt bij het signaleren van voorvallen waarbij sprake is van opzet of grove nalatigheid.

incidentafhandeling en onderzoek

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

samenwerking

samenwerking binnen Nederland

De inspectie heeft met de Militaire Luchtvaartautoriteiten (MLA) afgesproken om het toezicht te harmoniseren. Afspraken zijn gemaakt met het CLSK (Commando Luchtstrijdkrachten) over uitwisseling van incidentmeldingen. Op die manier wordt een totaalbeeld verkregen van de belangrijkste risico's van de luchtvaart in Nederland.

De inspectieprogramma's worden de komende jaren waar mogelijk en zinvol op elkaar afgestemd met onder meer de I-SZW, de Douane, de politie, Kmar en de NVWA.

In het kader van de overgedragen taken van I-SZW onderzoekt de inspectie in 2014 de luchtkwaliteit in vliegtuigen.

Samen met de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie voert de inspectie in 2014 vier thema-inspecties uit naar de operationele eisen (zoals de vluchtvoorbereiding) in de general aviation.

samenwerking Caribisch Nederland

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

samenwerking binnen Europa

Nederland, Zwitserland, Frankrijk, Duitsland, België en Luxemburg werken samen in het kader van het Functional Airspace Block Europe Central-verdrag (FABEC). De samenwerking moet leiden tot een internationaal gedeeld luchtruim met als 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.

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

personeel

strategische personeelsplanning

De inspectie zal in haar personele planning moeten focussen op kennisbehoud. Dit vanwege de al gerealiseerde uitstroom en de vergrijzing van het huidige personeelsbestand. De inspectie brengt jaarlijks in beeld welke kennis en kunde zij met de gereduceerde bezetting nodig blijft houden en waar als gevolg van de (voorzien) uitstroom of vergrijzing, niet acceptabele gaten in de bemensing gaan ontstaan. Vooruitlopend op de verwachte uitstroom is de inspectie al aan het werven, zodat vertrekkende medewerkers verworven kennis kunnen overdragen aan de nieuwe medewerkers. In 2013 is de inspectie begonnen met de werving van medewerkers die de uitstroom wegens pensionering in de jaren 2013, 2014 en 2015 moeten opvangen. In 2014 gaat de inspectie werven voor 2016, in 2015 voor 2017, en zo verder. Naar verwachting zullen tot 2020 meer dan 200 medewerkers de inspectie wegens pensionering verlaten.

Goed opgeleide inspecteurs, adviseurs en managers zijn een voorwaarde om als autoriteit te kunnen gelden. Hiervoor zijn de vakmanschapsdagen voor zowel management als inspecteurs ingericht, waarin met name wordt ingegaan op rolvastheid, verantwoordelijkheid en wat de inspectie wil uitdragen. Om het vereiste kennisniveau van de medewerkers te handhaven en te verbeteren is het programma 'vakmanschap' gestart. Eén van de onderdelen is dat alle inspecteurs juridisch worden bijgeschoold. In 2014 wordt een module ontwikkeld om de inspecteurs die bedrijven inspecteren, ook financieel (lezen van de boekhouding) te scholen. De inspectie zal jaarlijks ten minste 1,5% van de loonsom investeren in vorming en opleiding van haar medewerkers. De inspectie meet het ervaren kwaliteitsniveau eens per twee jaar in een enquête onder ondertoezichtstaanden.

De inspectie is door de bezuinigingen en efficiencymaatregelen de afgelopen jaren substantieel kleiner geworden zodat zij de toekomstige kortingen op haar budget in de komende jaren kan opvangen.

ziekteverzuim

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

diversiteit

In de komende jaren zal de inspectie binnen haar mogelijkheden bij instroom nadrukkelijk aandacht hebben voor het invullen van haar maatschappelijke verantwoordelijkheid. Ten aanzien van de Wajong/WSW streeft de inspectie binnen deze context naar de Wajong/WSW 1% norm in de personele bezetting.

Daarnaast investeert de inspectie extra in vrouwen, mensen met een bi-culturele achtergrond, laag-opgeleiden en mensen met een handicap die nu in de organisatie werkzaam zijn. Waar dat kan, biedt de inspectie stageplekken aan scholieren en studenten.

arbo

De inspectie volgt de rijks- en lenM-brede kaders op het gebied van het arbobeleid en de uitvoering daarvan. De inspectie kent een groot aantal taken waarbij specifieke risico's aan de orde zijn met een grote diversiteit. Vanaf 2013 worden alle taken en de veiligheidsrisico's opnieuw in kaart gebracht door het inspectie-breed uitvoeren van risico-inventarisaties en evaluaties (RIE's). Vanaf 2014 en verder werkt de inspectie aan het verder verbeteren van de veiligheid en de veiligheidscultuur. Beleid en uitvoering op het gebied van dienstauto's, dienstkleding, persoonlijke beschermingsmiddelen worden centraal uitgevoerd en verder geprofessionaliseerd.

klachten

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

informatie

processen en ICT

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

Ook werkt de inspectie 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 lenM-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 bestaande proces aangepast aan een vastgesteld geüniformeerd procesmodel, worden de bestaande ICT-systemen waar mogelijk vervangen door de generieke ICT-bouwstenen en worden de gegevensverzamelingen eenduidig ingericht. In vrijwel alle domeinen lopen inmiddels wasstraatprojecten, zoals bodemtoezicht, regulier toezicht op nucleaire installaties, toezicht koopvaardij (vlaggenstaatcontrole), defensie-toezicht, toezicht vuurwerk en het luchtvaartuigenregister. In 2014 zullen nieuwe wasstraten starten. Speciale aandacht zal het komend jaar gegeven worden aan het ICT-instrumentarium dat de vakmensen van de inspectie 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 programmatige aanpak met duidelijk omschreven taken en verantwoordelijkheden voor zowel de sturing als de uitvoering en implementatie.

documentmanagement

De overheid wil in 2015 volledig digitaal werken. De inspectie heeft hiertoe al de nodige stappen gezet waarbij eerst de processen worden geüniformeerd (wasstraten) en het proces gebruik maakt van een

aantal ICT-bouwstenen. Een van deze bouwstenen is een documentmanagement systeem (DMS) waarbij versiebeheer en toegankelijkheid van de documenten goed geregeld is.

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

informatiebeveiliging

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

In het proces van ontwikkeling van de nieuwe ICT-omgeving krijgt informatiebeveiliging de vereiste aandacht. De inspectie wordt daarnaast geconfronteerd met regelgeving over informatiebeveiliging (BIR/VIR-BI/BVR) die doorgevoerd moet worden. Vooral het verder implementeren van het tactisch normenkader van de BIR en het toewerken naar een Information Security Management System (ISMS) zal komende jaren veel prioriteit krijgen. 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

middelen en faciliteiten

huisvesting

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

De inspectie levert in de komende jaren haar bijdrage aan de totstandkoming en implementatie van de masterplannen waarvan het doel is om per provincie rijksbreed tot een concentratie van huisvesting te komen en waarin ontwikkelingen aan minder benodigde vierkante meters per medewerker worden meegenomen. Bij iedere verhuisbeweging zal de inspectie, afhankelijk van de mogelijkheden van de locatie, de principes van Het Nieuwe Werken (HNW) toepassen.

De inspectie volgt op hoofdlijnen het departementale Het Nieuwe Werken (HNW)-programma. De inspectie hanteert een aangepast beleid voor thuiswerken en voor persoonsgebonden ICT oplossingen (o.a. afhankelijk van toepasbaarheid van de applicaties en van de digitalisering). In 2014 zal de inspectie in dit kader HNW invoeren op de locaties in Den Haag en in Hoofddorp.

middelen en vervoer

Vanaf 2014 centraliseert de inspectie haar inkoop en het beheer van materieel. Bij het afsluiten van contracten volgt de inspectie de rijksbrede ontwikkelingen in het kader van de compacte rijksdienst. In 2014 ontvangen alle medewerkers een nieuwe vervoerskaart, zodat er geen verschillen meer zijn tussen oud-VI en oud-IVW medewerkers.

Het parkeerbeleid dat in 2013 door het DT is vastgesteld is medio 2014 volledig geïmplementeerd.

planning en control

de planning- en controlecyclus

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

De inspectie wil binnen twee jaar haar kwaliteitsmanagementsysteem binnen de gehele organisatie geïmplementeerd hebben. Het domein luchtvaart heeft al een gecertificeerd kwaliteitsmanagement-

systeem. De domeinen Scheepvaart, Rail- en Wegvervoer, Water, Bodem en Bouwen en Risicovolle Bedrijven beschikken inmiddels voor een deel van hun processen over geactualiseerde procesbeschrijvingen of over een kwaliteitsmanagementsysteem. Dit wordt stapsgewijs naar de resterende processen uitgebreid. De ontwikkeling hangt ook samen met de eisen die worden gesteld aan de inspectie door internationale toezichthouders. Ieder domein beoordeelt in hoeverre certificering van het kwaliteitsmanagementsysteem wenselijk is.

Om resultaatgericht werken te bevorderen, wordt de planning- en controlfunctie verder ontwikkeld. Belangrijke onderdelen daarin zijn het (her)invoeren van tijdschrijven in 2014 en het afsluiten van steeds specifiekere managementcontracten tussen de Inspecteur-Generaal en de directeuren. De planning- en controlfunctie is ook een belangrijk sturingsmiddel voor de directies in hun kwaliteitsmanagementsysteem. Met een Balanced Score Card wordt maandelijks over de bereikte resultaten gerapporteerd. Deze rapportage schenkt naast financiën ook aandacht aan niet-financiële indicatoren. Indicatoren over toezicht en naleving zijn daarin dominant maar zijn ook nog in ontwikkeling. De komende 2 jaar zal de inspectie de ontbrekende indicatoren stapsgewijs invullen.

toezicht op Kiwa

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

de Staat van de transportveiligheid en het milieu

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 dit document verder worden uitgebreid met het onderwerp Leefomgeving. De inspectie werkt in het programma van de Inspectieraad mee aan het uniformeren van dit type rapportages.

financiën

inkoop en administratie

In 2014 centraliseert de inspectie haar financiële administratie en de ondersteuning van de inkoop en brengt deze onder bij de Shared Service Organisatie van het ministerie. Dit als onderdeel van de invulling van het programma Compacte Rijksoverheid.

taakstelling

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.

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

De inspectie brengt tarieven in rekening voor vergunningen die aan derden worden verleend. Zij onderzoekt momenteel de mogelijkheden om het tariefstelsel te vereenvoudigen.

staat van baten en lasten (verkort)
*bedragen * €1.000*

baten	2014	2015	2016	2017	2018
omzet IenM	132.367	126.969	124.393	121.370	191.091
omzet overige departementen	6.690	6.527	6.374	6.217	6.060
omzet derden	7.584	7.584	7.584	7.584	7.584
rentebaten	50	50	50	50	50
bijzondere baten	0	0	0	0	0
totaal baten	146.691	141.130	138.401	135.221	132.785
lasten					
apparaatskosten	144.576	138.930	136.226	133.046	130.610
* personele kosten	100.909	111.241	108.755	105.995	103.978
* materiële kosten	43.667	27.689	27.471	27.051	26.632
rentelasten	100	100	100	100	100
afschrijvingskosten	2.015	2.015	2.015	2.015	2.015
totaal lasten	146.691	141.130	138.401	135.221	132.785
saldo van baten en lasten	0	0	0	0	0

14. Caribisch Nederland



De inspecteur-generaal beheert in de bestuursraad van het ministerie van IenM de portefeuille Caribisch Nederland.

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

De beleidslijn voor wat betreft de afvalverwerking in Caribisch Nederland is het minimaliseren van de stort en het stimuleren van de alternatieven voor het verwerken van afval zoals verbranden, hergebruiken en andere toepassingen. Per 1 november 2013 is een afvaldeskundige vanuit IenM op Bonaire gestationeerd om te ondersteunen bij het uitvoeren van het afvalbeleid op de eilanden.

Een tweede investeringsinspanning wordt geleverd op het terrein van veiligheid. De inzet is er op gericht om de luchthavens te laten voldoen aan de minimale internationale regelgeving voor de vliegveiligheid van ICAO. De start- en landingsbaan op de luchthaven van Bonaire is al gereed. De voorbereidingen voor de renovatie van de luchthaven van Saba, Sint Eustatius en het tweede deel van Bonaire zijn in volle gang. Naar verwachting kan eind 2014 worden begonnen met de werkzaamheden.

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

Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de afhandeling van incidenten op zee. Hiertoe wordt een maritieme incidentenorganisatie ingericht om op de wateren rondom Caribisch Nederland in 2014 in staat te zijn om eventuele bergingen te verrichten en olielozingen te ruimen. Rijkswaterstaat heeft rampenplannen opgesteld die onlangs in de Staatscourant zijn gepubliceerd. Deze plannen zullen waar mogelijk aangesloten worden op de rampenplannen voor de landzijde waar het ministerie van Veiligheid en Justitie verantwoordelijk voor is. Ook worden de eilanden voorzien van oliebestrijdingsmaterieel. In 2012 zijn al strandcontainers met materieel geplaatst om kleine olievervuilingen te kunnen bestrijden. Verder worden er ook op de eilanden trainingen/opleidingen georganiseerd voor hoe op te treden bij olievervuilingen.

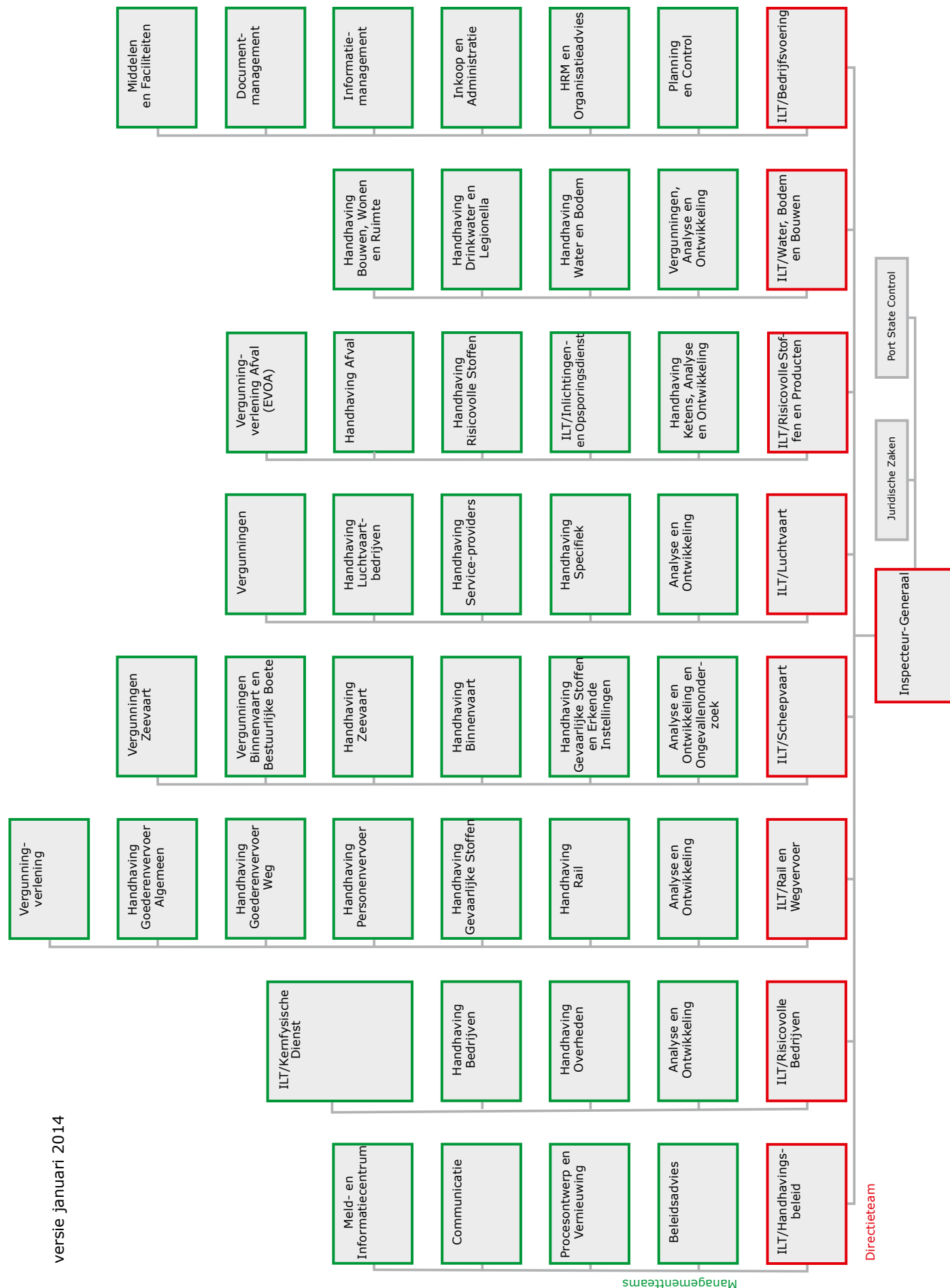
Conform het kabinetsbeleid blijft het uitgangspunt om de eilandbesturen het tempo en de prioriteiten te laten bepalen waar het hun eigen verantwoordelijkheden betreft.

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 en handhaving (zeedeel) voor lozingen en het onderhoud van vuurtorens is ingepast in de reguliere werkzaamheden.

Datzelfde geldt of gaat gelden voor de toezichttaken op het gebied van scheepvaart, luchtvaart, drinkwater en de BRZO-bedrijven en de vergunningverlening van laatstgenoemde door de inspectie.





Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Meerjarenplan 2014-2017

Inspectie Leefomgeving en Transport

Dit is een uitgave van het

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
T 088 489 00 00
www.ilent.nl

Maart 2014