



Inspectie Verkeer en Waterstaat  
*Ministerie van Verkeer en Waterstaat*

Jaarverslag 2009

# Inspectie Verkeer en Waterstaat

# voorwoord

De economische crisis heeft ook de transportsector hard getroffen. Bij onze inspecties hebben we vastgesteld dat het potentiële risico van minder naleving zich niet heeft voorgedaan. Dat is een compliment voor de sector: het veiligheidsbewustzijn is in Nederland goed verankerd.

Toch zag Nederland zich geconfronteerd met een ernstig vliegtuigongeval (Turkish Airlines) en een aantal ernstige ongevallen op het spoor. Risico's worden soms werkelijkheid, ook al is de transportsector alert. Het blijft onze taak om die alertheid nog scherper te krijgen.

De inspectie heeft in 2009 veel geïnvesteerd in de samenwerking met andere diensten. Het besef dat samenwerking de toezichtlasten doet verminderen en tegelijkertijd het toezicht op niet-nalevers effectiever maakt, is inmiddels bij alle diensten goed ontwikkeld. Dat wil niet zeggen dat het altijd gemakkelijk gaat. Processen moeten anders worden ingericht, ict-voorzieningen (gegevensuitwisseling) moeten worden aangepast en afspraken moeten worden vastgelegd om de transparantie en de persoonsbescherming te waarborgen. En dat kost gewoon tijd.

De inspectie heeft ook veel tijd besteed aan de ontwikkeling van andere vormen van toezicht: horizontaal toezicht (de eerste convenanten met ondertoezichtstaanden zijn een feit), meer systeemtoezicht en digitaal toezicht (boordcomputer taxi en digitale tachograaf). Dat komt ten goede aan de ondertoezichtstaanden, aan de effectiviteit van het toezicht en aan de invulling van de taakstellingen. Ook dat gaat niet vanzelf. Het is een compliment voor onze mensen. Zij moeten anders gaan werken terwijl de productie van het bestaande op peil moet blijven. In een tijd met een langdurige vacaturestop is dat een prestatie van formaat.

Wij hebben dit jaarverslag al zo veel mogelijk aangepast aan ons vaste voornemen om meer resultaatgericht te gaan werken. Omdat de planvorming voor 2009 zo niet was vormgegeven, heeft dat onze medewerkers de nodige hoofdbrekens gekost om de informatie te vergaren.

De transport- en watersector en onze mensen worden gedreven door een hoog veiligheidsbewustzijn. Ik denk dat het goed is dat ook hardop te zeggen. Risico's zijn er altijd, ongevallen, ondanks alles, ook. Nederland mag toch trots zijn: 'gedoe' is van alle tijden en universeel, maar au fond presteren wij goed.

Jenny Thunnissen  
Inspecteur-Generaal Verkeer en Waterstaat



# 1. belangrijke ontwikkelingen

De inspectie werd als gevolg van de economische crisis geconfronteerd met een sterke afname van het transport in vrijwel heel haar werkveld. De afname betekende in veel gevallen een trendbreuk met de groei in de jaren daarvoor en zette de rendementen van de bedrijven onder druk. De inspectie heeft echter geen aanwijzingen gevonden waaruit blijkt dat de economische crisis gevolgen heeft gehad voor de transportveiligheid.

#### *uitbesteding van taken*

In het kader van de vernieuwing van de rijksdienst werd een aanvang gemaakt met de uitbesteding van de vergunning verlenende taken aan Kiwa. Het gaat hier om taken met een voornamelijk administratief karakter. De overdracht zal in 2010 worden afgerond.

#### *samenwerking*

Op het terrein van samenwerking en informatie uitwisseling zijn belangrijke vorderingen gemaakt. Zo kwam tussen de betrokken rijkstoezichthouders op de weg het digitaal Inspectieloket Wegvervoer tot stand. Via dit centrale loket kunnen bedrijven en personen informatie krijgen over wegvervoer, direct of door middel van verwijzing.

De versterking van de samenwerking met de Arbeidsinspectie leidde onder meer tot een overdracht van taken naar de inspectie op het terrein van het toezicht op de baanwerkerveiligheid op het spoor en de bedrijfscontroles eigen wegvervoer in het kader van het arbeidstijdenbesluit vervoer.

#### *werkwijze*

De inspectie paste op plaatsen waar dat kon systeemtoezicht toe. In het toezicht op het bus- en goederenvervoer werd hiermee een begin gemaakt. Ook is een aantal convenanten met goed presterende bedrijven gesloten. Met deze convenanten beoogt de inspectie, zeker als meerdere toezichthouders participeren, een reductie van de toezichtslast voor de betrokken bedrijven te bereiken.

De inspectie wordt regelmatig geaudit door verschillende instanties. Het afgelopen jaar heeft de Europese luchtvaart veiligheidsorganisatie (EASA) de inspectie geaudit. De EASA oordeelde positief over de wijze waarop de inspectie namens haar vliegtuigen en technische wijzigingen daaraan keurt.

#### *Nieuwe wetgeving*

De inspectie verwerkte een groot aantal gevolgen van nieuwe wetgeving in haar werkwijze en werkprogramma. De wijziging van de Algemene Wet Bestuursrecht inzake het niet tijdig beslissen door bestuursorganen betekent dat de inspectie de interne procesbewaking bij bezwaar en beroep versterkt.

Vanaf 1 november 2009 zijn de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML), 'Regeling burgerluchthavens' en de 'Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen' van kracht. Daarmee werden de provincies bevoegd gezag voor de grondgebonden vergunningverlening (inclusief milieuafweging) voor alle burgerluchthavens behalve Schiphol en luchthavens van nationale betekenis: Lelystad, Eelde, Maastricht en Rotterdam.

De 2e fase van de transponderverplichting voor general aviation is ingevoerd waardoor de risico's op botsingen met verkeersluchtvaart en militaire jachtvliegtuigen wordt verkleind.

De Europese luchtvaartveiligheidsorganisatie (EASA) heeft de basisregels aangepast. Daarbij zijn de kernbepalingen voor de luchtverkeersleiding en luchthavens vastgesteld. Deze veiligheidsregels moeten verder ontwikkeld worden. De EASA zette internationale regelgeving voor luchtwaardigheid om naar EU regelgeving. Dit betreft met name concept regelgeving met betrekking tot brevettering van vliegend personeel en luchtvaartoperaties.

De evaluatie van de Spoorwegwet, de wet Personenvervoer 2000 en de Consessiewet leidde tot een aantal wijzigingen, bijvoorbeeld op het gebied van sanctionering. De nieuwe Interoperabiliteitsrichtlijn heeft de inspectie een nieuwe wettelijke basis gegeven voor haar betrokkenheid bij vrijgavetrajecten van nieuwe infrastructuur. Verder gaan Europees geharmoniseerde eisen gelden voor machinisten, de grootste groep veiligheidsfunctionarissen in Nederland.

Met het van kracht worden van de nieuwe Binnenvaartwet heeft de inspectie de mogelijkheid gekregen om ook bestuursrechtelijke maatregelen te hanteren in de handhaving.

De beleidsregel boeteoplegging Arbeidstijdenwet en Arbeidstijdenbesluit vervoer (wegvervoer) is aangepast door het ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Het bedrag per boetebeschikking is gemaximeerd.

Met de inwerkingtreding van de Wet Wegvervoer Goederen (WWG) op 1 mei heeft de inspectie naast de wijzigingen in het vergunningenstelsel meer bevoegdheden gekregen om bestuursrechtelijk te handhaven (bestuursdwang, overbelading). De strafrechtelijk gehandhaafde bepalingen uit de WWG worden op grond van de Wet op de Economische Delicten (WED) als economische delicten aangemerkt.

Op 22 december 2009 werd de Waterwet van kracht. De inspectie, maar ook de ondertoezichtstaanden, hebben zich voorbereid op de wijzigingen die deze wet voor het toezicht met zich mee brengt. Zo is ondermeer het instellingsbesluit van de inspectie aangepast waardoor de inspectie de formele toezichtrol op provincies en waterschappen heeft gekregen. De voorbereiding impliceerde ook dat de inspectie haar toezicht op het terrein van beheer en onderhoud door Rijkswaterstaat moest omvormen naar systeemtoezicht op het gebruik van leggers, direct toezicht op projectplannen en 'veldtoezicht' op de gemelde werkzaamheden. Alle organisaties in het waterbeheer hebben zich in de loop van 2009 voorbereid op de veranderingen die vanaf het eind van het jaar van kracht zijn geworden. Dit is samengegaan met uitgebreid onderling overleg.

#### *kennis gevaarlijke stoffen*

De Adviesraad Gevaarlijke Stoffen (AGS; onafhankelijk en een vast college van advies van het Rijk op het terrein van veiligheid en gevaarlijke stoffen) constateerde in haar rapport van 2 maart 2009 een tekort aan en een versnippering van kennis, capaciteit en onderzoek op het gebied van gevaarlijke stoffen bij overheid, kennisinstellingen en bedrijfsleven. De Adviesraad verwacht dat de knelpunten in de toekomst zullen toenemen en doet een aantal concrete aanbevelingen om dit probleem landelijk aan te pakken. De inspectie verrichtte al een aantal voorlichtende activiteiten die invulling vormen van die aanbevelingen.

#### *inzet nieuwe technologie*

De inzet van digitale technieken levert een kwantitatieve en kwalitatieve bijdrage aan het bereiken van de doelstellingen voor effectiever en efficiënter toezicht. Een belangrijke stap hierin is de geplande invoering van de Boordcomputer Taxi. Het eerste deel van de regelgeving hiervoor is gepubliceerd.



## 2. railvervoer





## vergunningverlening

resultaten vergunningen railvervoer			
	realisatie 2008	gepland 2009	realisatie 2009
aantal vergunningen	339	303	247

Het aantal verleende vergunningen wijkt substantieel af van de prognose. Dat is grotendeels te wijten aan het later in gebruik nemen van de HSL Zuid en de Havenspoorlijn. Ook is de definitieve vrijgave van het materieel op de Betuweroute doorgeschoven naar 2010.

Uitsluitend het aantal inzetcertificaten nam toe. Deze stijging is grotendeels te verklaren door het feit dat er een groot aantal inzetcertificaten is afgegeven als gevolg van het verder gereed komen van de Betuweroute.

Door aanpassing van de Spoorwegwet is de registratie van voertuigen in het Nationale Voertuigregister geëffectueerd. Door het hanteren van een Europese database (European Virtual Vehicle Register) is het niet meer noodzakelijk om voertuigen in ieder land afzonderlijk te registreren.

De inspectie gaf een positief oordeel over de maatregelen die zijn genomen voor de veiligheid van de commerciële exploitatie met 160 km/u op het noordelijk deel van de HSL-Zuid. De indienststelling vond in september plaats. Vervolgens rondde de inspectie de veiligheidsbeoordeling af voor de exploitatie met 300 km/u over de hele lijn. Na een positief oordeel hierover is het reizigersvervoer van de Thalys over de HSL-Zuid in december gestart.

## handhaving

### dienstverlening

resultaten vraagafhandeling informatiecentrum railvervoer		
ontvangen vragen per	aantal 2008	aantal 2009
telefoon	129	136
e-mail/ brief	206	190

norm:

- De 1e lijn handelde de vragen, die zowel via de telefoon als de e-mail gesteld zijn, voor 99% binnen de gestelde norm van twee werkdagen af. Voor beantwoording door de 2e lijn is binnen de IVW de afspraak gemaakt dat de vraagsteller een reactie ontvangt binnen vijf werkdagen.
- De gemiddelde wachttijd is 26 seconden. De landelijke norm is 40 seconden. Hieraan voldeed het Informatiecentrum voor 95%.

Op 3 december 2009 is de Europese verordening voor de rechten van passagiers op het spoor in werking getreden. Deze verordening kent onder meer regels voor vergoeding van kosten bij vertraging en uitval van treinen, verplichtingen van spoorwegondernemingen in het kader van de informatievoorziening daarover, en de toegankelijkheid van treinen en stations voor mindervaliden.

De inspectie heeft zich op deze taak voorbereid en zal naar verwachting de handhavende instantie binnen Nederland worden. Bekeken wordt nog of bepaalde treindiensten vrijstelling van de verordening moeten krijgen.

toezicht

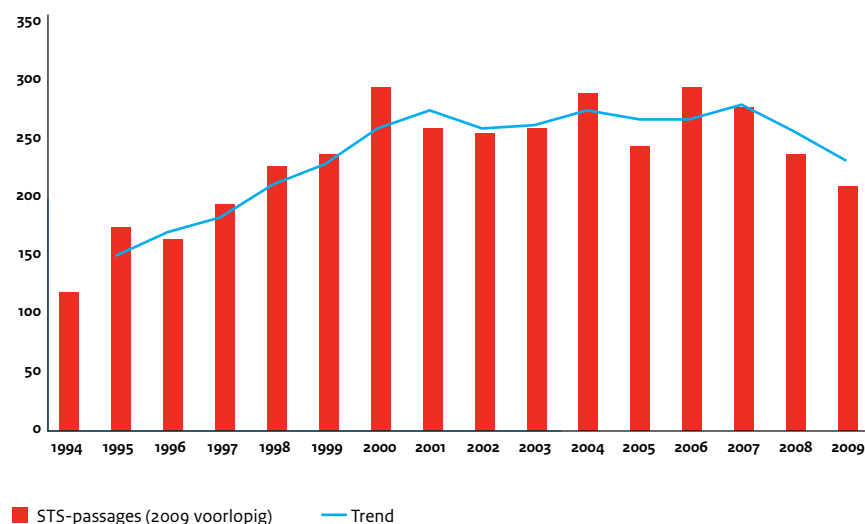
#### resultaten toezicht railvervoer

	realisatie 2008	gepland 2009	realisatie 2009
<b>spoor</b>			
vooronderzoeken	985	800	<b>802</b>
bedrijfsonderzoeken	79	75	<b>60</b>
ongevalonderzoeken	316	294	<b>257</b>
inspecties spoorvervoer	2.559	1.955	<b>2.355</b>
<b>tram/metro</b>			
inspecties tram/metro	65	27	<b>27</b>

De hogere productie in het aantal inspecties spoorvervoer is vooral veroorzaakt door de uitvoering van grootschalige alcoholcontroles bij veiligheidsfunctionarissen in samenwerking met het KLPD en meer inspecties met betrekking tot materieel en nieuwe projecten en systemen, onder andere vanwege het testen, proefbedrijf en in exploitatie nemen van de HSL-Zuid. De aard en omvang van een aantal ongevallen was omvangrijker en gecompliceerder, waardoor minder onderzoeken en bedrijfsinspecties konden worden uitgevoerd. Verder voerde de inspectie het aantal materieelinspecties goederenvervoer op omdat de resultaten van onderzoek van ongevallen en incidenten daar aanleiding toe gaven.

De inspectie constateerde dat 1164 van 1264 voor 2009 geplande locaties zijn voorzien van automatische treinbeveiliging (verbeterde versie; ATB Vv) en dat 75% van de treinen was voorzien van ATB Vv apparatuur. Naast deze technische maatregel werkte de spoorbranche ook aan een uitgebreid pakket aan flankerende maatregelen. Op basis van voorlopige cijfers over 2009 lijkt zich een daling van het aantal stoptonend sein (STS) passages af te gaan tekenen.

#### STS-passages



De naleving van de veiligheidsregelgeving door baanwerkers is nog steeds te laag. Belangrijkste aandachtspunt is dat de schriftelijke werkplekbeveiligingsinstructie onvolledig of onjuist wordt opgesteld. Ook voert het veiligheidspersoneel niet altijd de door de wet voorgeschreven taken en bevoegdheden op de juiste manier uit. De inspectie heeft de betrokken bedrijven geïnformeerd en opdracht gegeven de veiligheid voor het personeel op de genoemde punten te verbeteren.

Wat betreft de Havenspoorlijn, onderdeel van de Betuweroute, zijn twee belangrijke mijlpalen bereikt. In oktober is het nieuwe Europese beveiligingsstelsel ERTMS in dienst gesteld en in december volgde de elektrificatie met 25 kV. De inspectie borgde een veilige omschakeling door directe betrokkenheid in het project en beoordeling van het te leveren veiligheidsbewijs.

Bij de Betuweroute is verder vanwege de invoering van ERTMS ook een begin gemaakt met het gebruik van de hand-heldterminal. Met de terminal kan het spoor buiten dienst worden genomen zonder het spoor te betreden. Doel is hiermee meer veiligheid voor de baanwerker in het spoorstelsel te bereiken. De inspectie volgt deze ontwikkeling nauwlettend.

Onderzoek, grotendeels met waarnemingen uit 2008, toonde aan dat het overgrote deel van de spoorwegbedrijven (94%) kan aantonen dat zijn personeel met een veiligheidsfunctie beschikt over de vereiste papieren voor bekwaamheid of medische en psychologische geschiktheid. De hoogste naleving ligt bij de rangeerders, machinisten en wagoncontroleurs; de laagste bij leiders werkplekbeveiliging, treindienstleiders en werktreinbegeleiders. Het goederenvervoer heeft met 99% het hoogste nalevingspercentage.

Verbetering is nog mogelijk bij reizigersvervoerders, (onder)aannemers, personeelleveranciers, onderhouds- en servicebedrijven.

Bedrijven met een naleving onder de 98% moeten van de inspectie een verbeterprogramma opstellen.

De inspectie controleert op dit aspect bij verlenging van veiligheidsattesten.

De inspectie heeft eind 2009 een (zeer zeldzame) veiligheidswaarschuwing laten uitgaan naar de spoorwegondernemingen, infrabeheerders en spooraanneemers. Aanleiding vormde het achterlaten van een remslof op de rails na baanwerkzaamheden wat tot ernstige ongevallen kan leiden.

De inspectie verrichtte onderzoek naar de opleiding en wegbekendheid van machinisten. De vakkennis van nieuwe machinisten, zoals kennis van veiligheidsvoorschriften en voertuigbediening, blijkt in orde. Maar de kwaliteit van hun praktijkinstructie kan beter, bijvoorbeeld op het gebied van lokale bijzonderheden en risico's en afwijkingen in de routine. Ook sluiten werving, opleiding en praktijk onvoldoende op elkaar aan. De inspectie gaat verbeteringen individueel toetsen bij de beoordeling van veiligheidszorgsystemen van spoorwegbedrijven.

Het effect van de verandering in machinistenopleiding op het aantal roodseinpasingen volgt de inspectie op de voet aan de hand van de jaarlijkse Trendanalyse spoorwegveiligheid.

In de gezamenlijk met het KLPD uitgevoerde alcoholcontrole werden geen veiligheidsfunctionarissen aangetroffen die onder invloed verkeerden van alcohol. Omdat vanuit de branche berichten komen dat alcoholgebruik bij 'probleemgevallen' zich wel voordoet, wordt in 2010 selectiever geïnspecteerd.

De inspectie toetste in het vrijgavetraject van de Rijn-Gouwelijn de consequenties voor de veiligheid. De inspectie ging akkoord met de maatregelen die ProRail en de Provincie Zuid-Holland voorstelden voor de veiligheid op de overwegen en overpaden tussen Gouda en Alphen aan den Rijn. De inspectie voerde daartoe een toets uit.

Een onderzoek van de inspectie naar de veiligheid van bedrijfs- of particuliere overwegen toonde aan dat deze overwegen onvoldoende zichtbaar zijn voor weg- en treinverkeer, onder meer door het ontbreken van borden en goede verlichting.

#### *opsporing*

Naar aanleiding van de aan ProRail opgelegde last onder dwangsom inzake de beheersing van de veilige berijdbaarheid van wissels in de hoofdspoorweg-infrastructuur zijn extra inspecties uitgevoerd. Daaruit is gebleken dat ProRail in geval van 12 wissels niet voldeed aan de gestelde eisen. De inspectie heeft ProRail daarom een maximale dwangsom opgelegd van € 250.000 en ging over tot invordering. De door ProRail tegen dit besluit ingestelde beroepsprocedure is nog niet afgerond.

Tijdens deze inspecties constateerde de inspectie dat ProRail in twee gevallen van in totaal 33 wissels niet voldeed aan een eerder opgelegde last onder dwangsom inzake de deugdelijke administratie van het

onderhoud van wissels. De inspectie legde daarom ook hiervoor aan ProRail een dwangsom op van in totaal € 3.200 en ging over tot invordering. De dwangsom is door ProRail voldaan.

In 2009 verstrekte overige sancties:

waarschuwing	62
voorlichting	5
proces-verbaal	38

## ongevallenonderzoek

Er deed zich een aantal ernstige ongevallen op het hoofdspoor voor met grote schade aan de infrastructuur en leidend tot forse vertragingen voor de treinreizigers. In één geval kwam zelfs een machinist om het leven. De inspectie constateerde opnieuw dat de staat van infrastructuur en het rijdend materieel en het passeren van een roodsein (STS), de belangrijkste oorzaken waren voor deze ongevallen. Dit vormde mede aanleiding tot de opstelling van een integraal veiligheidsplan door ProRail en de goederenvervoerders waarin zowel infrastructuur als materieel in samenhang is bekeken.

Aantal doden en gewonden per doelgroep (2009) *)				
groepen	doden	zwaargewonden	lichtgewonden	trend
reizigers	0	0	220	neutraal
baanwerkers	0	0	0	positief
rangeerders	0	0	1	neutraal
machinisten	1	1	5	Neutraal
conducteurs	0	0	1	positief
overweg-gebruikers	13	4	0	Neutraal
onbevoegden	0	0	0	positief
suïcides	196	-	-	neutraal
omgeving spoor	0	0	0	neutraal

\*) voorlopige cijfers

Op basis van de voorlopige cijfers lijken de doelstellingen van de kadernota railveiligheid voor het aantal doden behaald. Voor baanwerkers is dit voor de eerste keer. Voor rangeerders en overweggebruikers werden alle doelstellingen behaald. Wel zijn er 220 lichtgewonden onder reizigers geregistreerd. Dat zijn er meer dan twee keer zoveel als in andere jaren. Oorzaak is een gewijzigde telmethode.

In 2009 vond de eerste treinbotsing sinds 2003 plaats waarbij een dodelijk slachtoffer was te betreuen. Bij de botsing tussen twee goederentreinen bij Barendrecht op 24 september kwam één machinist om het leven en raakte één zwaargewond. Dit zware ongeval is als zeldzaam (minder dan 1x per 10 jaar) te kwalificeren.

De overwegaanrijdingen hebben ontsporingen met forse schade aan de infrastructuur tot gevolg gehad. De inspectie sprak wegbeheerders, ProRail en ook vervoerders aan naar aanleiding van de geconstateerde tekortkomingen. Een en ander heeft geleid tot een sluiting en een aanpassing van een overweg. De ongevallen op overwegen komen deels voort uit risicovol gedrag van weggebruiker. In enkele gevallen was sprake van (een combinatie met) andere oorzaken, zoals de dienstregeling en de communicatie tussen machinist en treindienstleider.

Hoewel de bevoegdheid van de inspectie zich niet uitstrekt tot stadstrams (dat is de bevoegdheid van de betreffende gemeente of stadsregio), constateerde de inspectie een groot aantal aanrijdingen tussen bus en tram met tientallen gewonden.

Op verzoek van het GVB Amsterdam onderzocht de inspectie twee ongevallen: Weesperplein en Amsterdam-Zuid. De oorzaken voor het ongeval Weesperplein betreffen het niet melden van een ernstige

werkfout waarbij een metro beschadigd raakte wat uiteindelijk leidde tot de ontsporing van het volgende metrostel. De inspectie heeft naar aanleiding hiervan aanbevelingen gedaan richting GVB. De oorzaak van de dodelijke aanrijding bij Amsterdam-Zuid is nog niet bekend.

Op 2 juli 2009 vond in de Schiphol tunnel een incident plaats waarbij enkele treinen in de tunnel strandden terwijl er een stevige rookontwikkeling plaatsvond. Uit het door de inspectie in samenwerking met de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid ingestelde onderzoek blijkt achteraf geen sprake te zijn geweest van een gevaarlijke situatie, maar wel van bedreigende rookontwikkeling. De afhandeling van het incident liet te wensen over. Zo duurde het onder meer te lang voordat de eerste maatregelen getroffen werden om de eventuele gevolgen te beperken. Het voornaamste leerpunt is dat de informatie-uitwisseling tussen de bij het incident betrokken partijen verbeterd moet worden

### security

De inspectie constateerde in mei 2009 dat nog te vaak sprake was van het ontbreken van hekwerk tegen onder meer vandalisme bij grote emplacements; 19 van de 35 gecontroleerde spoorbanen waren niet goed afgesloten. Er is wel een verbetering in de strijd tegen vandalisme op het spoor waarneembaar, onder meer doordat veel bouw materiaal in de nabijheid van het spoor is weggehaald.

### samenwerking

Door het gezamenlijk met het KLPD uitvoeren van alcoholcontroles bij veiligheidsfunctionarissen in het spoor (machinisten en treindienstleiders) nam de toezichtlast voor de branche af. Ook leidde deze gezamenlijke aanpak tot uniformiteit en rechtsgelijkheid.

### 3. busvervoer



## vergunningverlening

resultaten vergunningen busvervoer			
	realisatie 2008	gepland 2009	realisatie 2009
aantal vergunningen	11.794	15.608	<b>18.685</b>

In het kader van de rijksbrede programma's ter vereenvoudiging van vergunningstelsels en reductie van administratieve lasten is de vergunning voor collectief personenvervoer op 1 januari 2010 afgeschaft. Deze bestaande nationale vergunningen zijn hierbij kosteloos omgewisseld naar een communautaire vergunning die dezelfde voorwaarden heeft. Deze vergunning was al verplicht voor ondernemingen die besloten busvervoer of openbaar vervoer verrichtten.

Het hogere aantal verleende vergunningen vloeit voort uit deze omzetting. Het aantal vergunningen voor de digitale tachograaf en de ondernemersvergunningen(internationaal) zijn afgenomen.

De inspectie constateert een afnemend aantal internationale bus ondernemers vergunningen door verzadiging van de markt en prijsverschillen tussen EU-landen.

In totaal 98% van de kaarten digitale tachograaf werd binnen twee weken verleend.

## handhaving

### dienstverlening

resultaten vraagafhandeling informatiecentrum busvervoer		
ontvangen vragen per	aantal 2008	aantal 2009
telefoon	3774	2472
e-mail/ brief	655	510

norm:

- De 1e lijn handelde de vragen, die zowel via de telefoon als de e-mail gesteld zijn, voor 99% binnen de gestelde norm van twee werkdagen af. Voor beantwoording door de 2e lijn is binnen de IVW de afspraak gemaakt dat de vraagsteller een reactie ontvangt binnen vijf werkdagen.
- De gemiddelde wachttijd is 26 seconden. De landelijke norm is 40 seconden. Hieraan voldeed het Informatiecentrum voor 95%.

Voorafgaand aan de afschaffing van de vergunning collectief personenvervoer en de omwisseling naar communautaire vergunningen heeft de inspectie de sector uitgebreid hierover geïnformeerd.

Vanaf 2009 kunnen ondernemingen gegevens uit de digitale tachograaf ook digitaal aan de inspectie aanleveren. Doel van deze werkwijze is om de toezichtslast voor de bedrijven te verlagen. Uit de resultaten bleek dat ondernemingen vaak niet weten hoe ze de digitale bestanden kunnen aanleveren. De inspecteurs instrueerden de ondernemingen daarop hoe te handelen.

### toezicht

resultaten toezicht busvervoer			
	realisatie 2008	gepland 2009	realisatie 2009
totaal busvervoer	3.472	2.255	<b>3117</b>
bedrijfsinspecties	306	332	<b>323</b>
integrale straatcontroles	3.003	1.625	<b>2593</b>
audits		15	<b>0</b>
toetsing ondernemingsvergunning	163	283	<b>201</b>

Op basis van de integrale straatcontroles is het volgende nalevingsgedrag geconstateerd:

<b>kengetallen naleving busvervoer</b>	
overtreding percentage bus algemeen	23,44%
aantal staandehoudingen besloten en ongeregeld vervoer	2138
overtredingspercentage besloten en ongeregeld vervoer	24%
aantal staandehoudingen internationale lijndiensten	286
overtredingspercentage internationale lijndiensten	20%
aantal staandehoudingen pendelvervoer	163
overtredingspercentage pendelvervoer	18%

In 25% van de gevallen waarin een overtreding werd geconstateerd is een boete opgelegd; in de resterende gevallen volstond een waarschuwing.

Door het houden van drie experimentele audits in het kader van systeemtoezicht is ervaring opgedaan met deze vorm van toezicht. Daarbij bleek dat de noodzakelijke voorbereiding meer tijd vergde dan vooraf ingeschat. De 15 geplande audits zijn daardoor niet gerealiseerd. Ter compensatie zijn meer straatcontroles uitgevoerd.

Er zijn 30 bedrijfsinspecties samen met de Arbeidsinspectie uitgevoerd om inzicht te krijgen in de nevenwerkzaamheden van parttime chauffeurs. Op het totaal van 95 chauffeursonderzoeken vertoonden er 29 één of meerdere overtredingen waarvoor boetes werden opgelegd.

In het internationale lijndienstenvervoer zijn 286 inspecties uitgevoerd waarbij in 58 inspecties één of meerdere overtredingen zijn geconstateerd.

De inspectie verrichtte opnieuw een aantal winter- en zomerpendelcontroles, veelal in samenwerking met het KLPD. Van de 164 controles zijn bij 29 bussen één of meer overtredingen vastgesteld. In 2 gevallen betrof het een buitenlandse onderneming; de overige gevallen betroffen Nederlandse ondernemingen.

De inspectie haalde in april 2009 in samenwerking met de RDW vier autobussen van de weg. Twee van de bussen werden wegens de zeer slechte staat definitief uit het verkeer genomen, terwijl van de andere twee bussen het kentekenbewijs tijdelijk werd ingenomen. Geen van de onderzochte autobussen van de ondernemer bleek technisch in orde te zijn. De bussen werden ingezet voor het leerlingen- en gehandicaptenvervoer.

#### *opsporing*

Er werden drie Bibob-verzoeken ingediend: twee gevallen betroffen taxibedrijven, een derde betrof een gemengd taxi-busbedrijf. In al die gevallen was het bureau BIBOB de mening toegedaan dat er ernstig gevaar bestaat dat de vergunning mede zal worden gebruikt om strafbare feiten te plegen. Het gemengde bedrijf gebruikt bussen die in onvoldoende staat van onderhoud verkeren. Verder had dat bus/taxibedrijf zich schuldig gemaakt aan valsheid in geschrifte. Aanleiding vormde de processen-verbaal die de inspectie met het KLPD en de Rijksdienst Wegverkeer opstelden na een aantal gezamenlijke technische controles.

## **ongevallenonderzoek**

In 2009 hebben enkele ernstige ongevallen plaatsgevonden met Nederlandse bussen in het buitenland. Onderzoek heeft uitgewezen dat deze incidenten geen relatie hebben met het naleefgedrag met betrekking tot de door de inspectie te handhaven wet- en regelgeving.

## **samenwerking**

De inspectie heeft in samenwerking met de KLPD en de RDW een aantal controles gehouden naar de technische staat van bussen die voor schoolreisjes werden ingehuurd. Tijdens deze controles zijn 82 bussen geïnspecteerd. Uit deze controles bleek dat veel bussen voor aanvang van de schoolreisjes waren gekeurd bij de RDW. Vier bussen zijn meegenomen naar een RDW-station voor nader technisch onderzoek.





## 4. taxivervoer



## vergunningverlening

resultaten vergunningen taxivervoer			
	realisatie 2008	gepland 2009	realisatie 2009
aantal vergunningen	25.472	19.647	<b>19.954</b>

## handhaving

### dienstverlening

resultaten vraagafhandeling informatiecentrum taxivervoer		
ontvangen vragen per	aantal 2008	aantal 2009
telefoon	47.246	43.931
e-mail/ brief	3.520	2.147

norm:

- De 1e lijn handelde de vragen, die zowel via de telefoon als de e-mail gesteld zijn, voor 99% binnen de gestelde norm van twee werkdagen af. Voor beantwoording door de 2e lijn is binnen de IVW de afspraak gemaakt dat de vraagsteller een reactie ontvangt binnen vijf werkdagen.
- De gemiddelde wachttijd is 26 seconden. De landelijke norm is 40 seconden. Hieraan voldeed het Informatiecentrum voor 95%.

Via een stand op de Taxi Expo in november 2009 heeft de inspectie de branche kunnen informeren over de recente ontwikkelingen in het toezicht en de daarbij gebruikte instrumenten. Daarnaast informeert de inspectie de branche via een regelmatig verschijnende nieuwsbrief waarin veranderingen in de regelgeving, resultaten van onderzoek etc. worden gemeld.

Om de kwaliteit van contractvervoer in Nederland te verbeteren heeft de inspectie samen met aanbesteders, vervoerders en gebruikers bijgedragen aan de opstelling van vier handboeken Professioneel Aanbesteden. Daarnaast is een intensief traject gestart waarin de dialoog tussen aanbesteders, vervoerders en reizigers centraal staat. In de discussies over het contractvervoer is bij de aanbestedende partijen een duidelijke tendens van selectie op prijs naar selectie op kwaliteit. Ook krijgt monitoring van de kwaliteitsafspraken als onderdeel van contractmanagement een belangrijke plaats. Toezicht op de naleving van kwaliteitseisen is hiervan een onderdeel. Dit betekent dat ondernemingen met contractvervoer zich steeds beter lenen voor systeemtoezicht en het sluiten van convenanten.

### toezicht

resultaten toezicht taxivervoer			
	realisatie 2008	gepland 2009	realisatie 2009
totaal taxivervoer	10.518	7.347	<b>9.868</b>
bedrijfsinspecties	345	332	<b>279</b>
integrale straatcontroles	9.534	6.525	<b>8.953</b>
audits		15	<b>0</b>
toetsing ondernemingsvergunning	639	475	<b>636</b>

### kengetallen naleving taxivervoer

aantal straatcontroles taxi met een overtreding	3223
overtredingspercentage	36%

In 44% van de gevallen waarin bij een straatcontrole een overtreding is geconstateerd is een boete opgelegd; in de resterende gevallen volstond een waarschuwing.

In totaal zijn er vanwege de gezamenlijke actie met de Belastingdienst (Axitaxi) zwaardere, maar hierdoor minder dan het geplande aantal bedrijfsinspecties uitgevoerd.

Naar aanleiding van het overlijden van een taxipassagier in Amsterdam heeft de inspectie enkele weken zeer intensief in Amsterdam geïnspecteerd. Hierdoor is het aantal integrale straatcontroles hoger uitgevallen. De 15 geplande audits in het kader van systeemtoezicht in het taxivervoer zijn niet uitgevoerd omdat de noodzakelijke voorbereiding en instrumentatie te laat gereed is gekomen.

De inspectie heeft de afgesproken inzet in het kader van het taxiconvenant met de 4 grote steden (G4) gerealiseerd. De basiskwaliteit was voldoende echter de naleving op de rij- en rusttijden bleek ver beneden de streefwaarde.

Om de naleving van regels in het rolstoelvervoer nog verder te verbeteren zijn, naast het toezicht op taxibusjes en chauffeurs via wegininspecties, bedrijfsinspecties uitgevoerd. Na zes maanden bleek bij de helft van de 17 geïnspecteerde bedrijven een verbetering van de naleving op te treden.

#### *opsporing*

Samen met de Belastingdienst is het project AxiTaxi uitgevoerd. Tijdens het project zijn belastingfraude, uitkeringsfraude en fraude met betrekking tot de vervoerswetgeving voor taxi's veelvuldig aan het licht gekomen. Hiertegen is opgetreden in de vorm van het opleggen van (bestuurlijke) boetes en belastingaanslagen, het opmaken van processen-verbaal en het treffen van bestuurlijke maatregelen.

Er zijn bij 680 ondernemingen bedrijfsbezoeken afgelegd. Hiervan zijn in totaal 376 taxiondernemingen intensief gecontroleerd door middel van bedrijfsbezoeken en boekenonderzoeken, waarna 132 bedrijfsinspecties in samenwerking met de Belastingdienst zijn uitgevoerd. In 90% van de bedrijfsinspecties zijn overtredingen geconstateerd, bij 75% daarvan werd een proces-verbaal en/of een boeterapport opgemaakt. Toch werd ten aanzien van het grootste deel van de geconstateerde overtredingen, gelet op de aard en omvang, waarschuwend opgetreden. Opvallend is het grote aantal onjuist ingevulde werkmappen en rittenstaten en het grote aantal vastgestelde gevallen van valsheid in geschrifte. Verder is gebleken dat vooral de eenmanszaken, zzp-ers en kleinere VOFs de meeste ernstige overtredingen plegen ten aanzien van onjuist opgemaakte rittenstaten en werkmappen. Naar aanleiding van de bevindingen in dit project is een onderzoek gestart naar acht mogelijke verpachtingconstructies.

De inspectie ontving klachten over het vervoer van personen met Duits gekentekende taxi's. Naar aanleiding hiervan zijn betrokken Duitse deelstaten, de Duitse taxivakbonden en het Duitse verkeersministerie op de hoogte gebracht van de problematiek en de relevante Nederlandse regelgeving. Daarnaast is contact gezocht met het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie, omdat er naast waarschuwend ook vaker verbaliserend opgetreden zal worden.

Om een indicatie van het effect van de controles te kunnen hebben is er eerst in het gebied Kerkrade geobserveerd, om vervolgens de grensstreek op diverse plaatsen te controleren. Deze controles hebben geleid tot een aantal boetes voor Duitse taxichauffeurs. Daarnaast zijn Nederlandse taxiondernemers aangesproken op de klacht van het lokale uitgaansleven dat er 's nachts geen of te weinig Nederlandse taxi's werden aangeboden. Bij vervolgencontroles zijn geen overtredingen meer geconstateerd.

## **samenwerking**

Naast samenwerking met de Belastingdienst is met de Politie Amsterdam Amstelland, de gemeente Amsterdam en het Openbaar Ministerie een samenwerkingsconvenant gesloten om de veiligheid en de kwaliteit van taxivervoer en de kwaliteit van de standplaatsen te verbeteren. Het convenant omvat het gezamenlijk voorbereiden, plannen en uitvoeren van toezichtactiviteiten. Ook de bredere afstemming van toezichtsprogramma's is onderwerp van de samenwerking.



## 5. goederenvervoer



## vergunningverlening

resultaten vergunningen goederenvervoer			
	realisatie 2008	gepland 2009	realisatie 2009
aantal vergunningen	59.384	65.000	<b>38.923</b>

De afname van het aantal verleende vergunningen is in belangrijke mate het gevolg van de afname van het vervoersaanbod ten gevolge van de economische crisis.

## handhaving

### dienstverlening

Resultaten vraagafhandeling informatiecentrum goederenvervoer		
ontvangen vragen per	aantal 2008	aantal 2009
telefoon	32.820	29.452
e-mail/ brief	3.845	3.274

norm:

- De 1e lijn handelde de vragen, die zowel via de telefoon als de e-mail gesteld zijn, voor 99% binnen de gestelde norm van twee werkdagen af. Voor beantwoording door de 2e lijn is binnen de IVW de afspraak gemaakt dat de vraagsteller een reactie ontvangt binnen vijf werkdagen.
- De gemiddelde wachttijd is 26 seconden. De landelijke norm is 40 seconden. Hieraan voldeed het Informatiecentrum voor 95%.

Binnen het wegvervoer streeft de Inspectie ernaar om te komen tot digitale inspecties. Vanaf 2009 kunnen de ondernemingen gegevens uit de digitale tachograaf ook digitaal aan de inspectie aanleveren. Op deze wijze wordt de toezichtlast voor de bedrijven verlaagd. In de praktijk blijkt het beginnen met digitaal aanleveren nog onwennig; inspecteurs moesten vaak ter plekke uitleg geven over op welke wijze de gegevens aangeleverd kunnen worden.

Op 25 en 26 juli 2009 vond het Truckstar Festival in Assen plaats, bezocht door 65.000 mensen. De inspectie was met een stand aanwezig om vragen van chauffeurs te beantwoorden, maar ook om de chauffeurs te informeren over de rij- en rusttijden, de nieuwe regeling vakbekwaamheid en het Europees meldpunt voor disproportionele sancties.

Daarnaast verscheen de Nieuwsbrief Arbeidstijdenbesluit-vervoer (ATB-v). In deze nieuwsbrief komen de laatste ontwikkelingen aan de orde op het gebied van rij- en rusttijden.

### toezicht

resultaten toezicht goederenvervoer			
	realisatie 2008	gepland 2009	realisatie 2009
totaal goederenvervoer	17.467	19.000	<b>17.796</b>
bedrijfsinspecties	1.542	3.000	<b>1.806</b>
weginspecties	15.925	16.000	<b>15.990</b>

De planning van het aantal bedrijfsinspecties berustte op een nieuwe systematiek voor systeemtoezicht, waarbij quick scans een beeld gaven van het aantal te houden audits. De uitkomsten van de quick scans lieten lopende het uitvoeringsjaar de noodzaak tot een lager aantal audits zien. Bovendien bleken de audits gecompliceerder en tijdrovender dan vooraf ingeschat. Halverwege 2009 werd daarom de planning bijgesteld naar het realistischere aantal van 1850 stuks.



<b>kengetallen naleving goederenvervoer</b>	
aantal transportinspecties met 1 of meerdere overtredingen	4075
overtredingspercentage algemeen	25,49%
aantal transportinspecties overbelading	2574
aantal transportinspecties overbelading met 1 of meerdere overtredingen	981
overtredingspercentage overbelading	38,11%
bedrijfsinspecties arbeidstijden met overtreding	129
overtredingspercentage bedrijfsonderzoeken arbeidstijden	24,52%

In 53% van de gevallen waarin bij een transportinspectie een overtreding werd geconstateerd is een boete opgelegd; in de resterende gevallen volstond een waarschuwing.

Het overtredingspercentage op rij- en rusttijden in het goederenvervoer beweegt zich al jaren rond de 25%. Het lijkt erop dat bedrijven boetes accepteren als een vorm van bedrijfsrisico. De inspectie startte met een driesporenbeleid: afspraken maken met goed presterende bedrijven in convenanten, slecht presterende bedrijven opsporen en daarop stevig handhaven en bedrijven stimuleren met voorlichting en een combinatie van systeem- en objecttoezicht. Met dit beleid wil de inspectie in samenwerking met andere toezichthouders het overtredingspercentage terugdringen.

In het goederenvervoer sloot de inspectie twee convenanten af. De eerste betrof een convenant met de Suiker Unie gericht op het terugdringen van de overbelading tijdens de bietencampagnes. Het tweede convenant werd gesloten met het bedrijf Jan de Rijk Logistics. Beide convenanten zijn gericht op een structurele verbetering van de naleving van wet- en regelgeving en een vermindering van de toezichtlast. De betrokken bedrijven nemen op basis van vertrouwen meer eigen verantwoordelijkheid en de inspectie zal het toezicht efficiënter en effectiever inrichten.

De goederenvervoersector neemt haar eigen verantwoordelijkheid op het gebied van wet- en regelgeving voor Langere en Zwaardere Voertuigen (LZV's). Dit blijkt uit onderzoek naar 71 transportondernemingen die rijden met LZV's op basis van een ontheffing. Tijdens het onderzoek is onder meer gekeken naar de lengte, de samenstelling en de belading van het voertuig, vakbekwaamheid van de chauffeur en rij- en rusttijden. Op alle onderzochte gebieden hadden de meeste ondernemingen voldoende beheersmaatregelen genomen. De regels voor rij- en rusttijden worden in vergelijking met bedrijven die met standaard vrachtwagens rijden beter nageleefd. Op het gebied van belading is verbetering mogelijk, in het bijzonder in het containervervoer.

Van alle in 2009 langs de weg gecontroleerde vrachtwagens en bussen uit de EU-landen (uitgesplitst naar land van herkomst) kreeg ongeveer 30% een waarschuwing of een boete. Relatief minder waarschuwingen of boetes werden gegeven aan vrachtwagens en bussen afkomstig uit de EU-landen in Oost- en Midden-Europa.

#### opsporing

<b>type maatregel</b>	<b>aantal</b>
bestuursdwang	1
boete rapport	1654
OM-transactie	59
proces-verbaal	2434
signalering	59
transactie (politie)	95
voorlichting	5
waarschuwing	5911
wet Mulder	639

De inspectie heeft op verzoek van het Ministerie van Justitie meegewerkt aan een tiental onderzoeken in het kader van de Wet Bibob.



## ongevallenonderzoek

Uit een gezamenlijk met de politie Haaglanden uitgevoerde pilot ongevallenonderzoek bleek de meerwaarde van de inspectie onvoldoende te zijn. De inspectie heeft daarop besloten ongevallenonderzoek binnen het wegvervoer uitsluitend te richten op ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken.

## samenwerking

Binnen het samenwerkingsdomein wegvervoer zijn met de partners afspraken gemaakt over de verdere ontwikkeling van horizontaal toezicht in de vorm van convenanten. Doel daarbij is de inspectielast voor bedrijven die wet- en regelgeving aantoonbaar goed naleven te minimaliseren. De Douane en de inspectie namen het initiatief voor een eerste selectie om te komen tot 10 convenanten in 2010 waarbij alle aangesloten diensten betrokken zijn. Integrale transportinspecties zijn opgezet om te komen tot een betere afstemming van de wegcontroles. Op korte termijn zal het Agentschap Telecom aansluiten.

De samenwerking van Europese inspectiediensten binnen het wegvervoer stond vooral in het teken van het verbeteren van de samenwerking binnen de Euro Contrôle Route (ECR). Vorig jaar bestond die samenwerking 10 jaar. Het nog steeds groeiende samenwerkingsverband kende in 2009 14 leden en zal in 2010 de inspecties omvatten van 17 Europese landen. Doel van de samenwerking is de veiligheid op de Europese wegen te verbeteren via harmonisatie.

Een van de initiatieven was het op 1 april 2009 geopende digitale ECR-klachtenloket (8 talig) voor disproportionele boetes. Dit loket biedt chauffeurs en transportondernemers de mogelijkheid disproportionaliteit te signaleren en registreren. Het doel is inzicht te krijgen in de wijze waarop binnen Europa disproportionele sancties in het kader van de handhaving van de rij- en rusttijden wetgeving worden ervaren.

Er hebben twee internationale masterclasses 'fraude met de digitale tachograaf' plaatsgevonden. Daarbij werd samengewerkt tussen de ECR en het Europese Netwerk van Verkeerspolitiediensten TISPOL. Het digitale Handboek Fraude Tachograaf, te raadplegen door bij de controle betrokken ambtenaren is één van de eerste resultaten van de samenwerking en heeft zich inmiddels in de praktijk bewezen.

Veel controles worden door de inspectie in samenwerking met het KLPD of regionale politiediensten uitgevoerd. Zo werden bijvoorbeeld op 19 mei bij een gezamenlijke controle met de politie Kennemerland bij de Velsertunnel diverse overtredingen zoals overschrijding van de maximale hoogte, verkeerde belading en overtreding van de rij- of rusttijd geconstateerd. De buitenlandse vervoerders van wie de vrachtauto's te hoog waren, kregen forse boetes opgelegd en moesten een spoedonthefing voor twee dagen aanvragen bij de RDW om Nederland met hun te hoge vrachtwagen te kunnen verlaten over aangewezen wegen.

Bij probleembedrijven in het Rijnmondgebied zijn met VROM-inspectie, DCMR en Rijkswaterstaat gezamenlijk 20 inspecties naar o.a. noodseinmiddelen, scheepsafvalstoffen en tankautoreinigers uitgevoerd. Van de 20 bedrijfsinspecties waren 12 bedrijven niet in orde wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen. De inspectie heeft daar tegen opgetreden met een last onder dwangsom en waarschuwingsbrieven.

# 6. binnenvaart



## vergunningverlening

resultaten vergunningen binnenvaart			
	realisatie 2008	gepland 2009	realisatie 2009
aantal vergunningen	15.912	12.065	14.333

Het lagere aantal vergunningen dat ten opzichte van 2008 is afgegeven, schrijft de inspectie toe aan een sterk verminderde handel in tweedehands schepen.

De inspectie heeft zich voorbereid op de overdracht van de vergunningverlenende taken naar de klassenbureaus. Uitgangspunt is de horizontale overdracht, waarbij marktpartijen verantwoordelijk worden voor het gehele pakket per scheepstype. De inspectie heeft haar voornemen aan de marktpartijen toegelicht. Doel is om in de taakoverdracht in het voorjaar van 2012 afgerond te hebben. Binnen de inspectie wordt de vrijkomende capaciteit bij vergunningverlening benut voor uitbreiding van de handhavingscapaciteit. Hiermee voorkomt de inspectie dat beschikbare kennis verloren gaat.

Het scheepsafvalstoffenverdrag is op 1 november 2009 in werking getreden. De inspectie handhaaft via bestuursrechtelijke maatregelen (bestuurlijke boete) de afdracht van de heffing door de schipper/eigenaar. De inspectie ziet daarnaast toe op het overleggen van de afgesproken informatie door de leverancier van de brandstoffen.

## handhaving

### dienstverlening

resultaten vraagafhandeling informatiecentrum binnenvaart		
ontvangen vragen per	aantal 2008	aantal 2009
telefoon	21.916	18.873
e-mail/ brief	1.058	1.049

norm:

- De 1e lijn handelde de vragen, die zowel via de telefoon als de e-mail gesteld zijn, voor 99% binnen de gestelde norm van twee werkdagen af. Voor beantwoording door de 2e lijn is binnen de IVW de afspraak gemaakt dat de vraagsteller een reactie ontvangt binnen vijf werkdagen.
- De gemiddelde wachttijd is 26 seconden. De landelijke norm is 40 seconden. Hieraan voldeed het Informatiecentrum voor 95%.

### toezicht

resultaten toezicht binnenvaart			
	realisatie 2008	gepland 2009	realisatie 2009
incidentmanagement en ongevalsanalyse		110	123
thema acties	4	3	0
inspecties	214	220	121

### interventies handhaving binnenvaart

nader onderzoek			4
waarschuwing			12
processen verbaal zonder schikking			9
proces verbaal met schikking			1
vaarverbod			1

## samenwerking

In het Centraal Overleg Vervoer over Water (COVW) en de Permanente Contactgroep Handhaving Binnenwateren (PCHB) werkt de inspectie samen met Rijkswaterstaat, het Scheepvaartverkeerscentrum, de Zeehavenpolitie, het KLPD Dienst Waterpolitie, de Havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam, het Openbaar Ministerie en de Arbeidsinspectie. Het aantal en soort inspecties dat de inspectie in het gezamenlijke handhavingsprogramma over 2009 had afgesproken is uitgevoerd.

Onder de koepel van de Frontoffice Binnenvaart is halverwege juni 2009 door experts van alle handhaving-organisaties een gezamenlijke top 5 van risico's tot stand gebracht: risicovol vaargedrag, verkeerde belading/stabiliteit, gevaarlijke stoffen/containers, communicatie en risico's bij laden en lossen. Deze risico's zijn daarna door de handhavers gebruikt voor afstemming van de verschillende inspectieprogramma's.

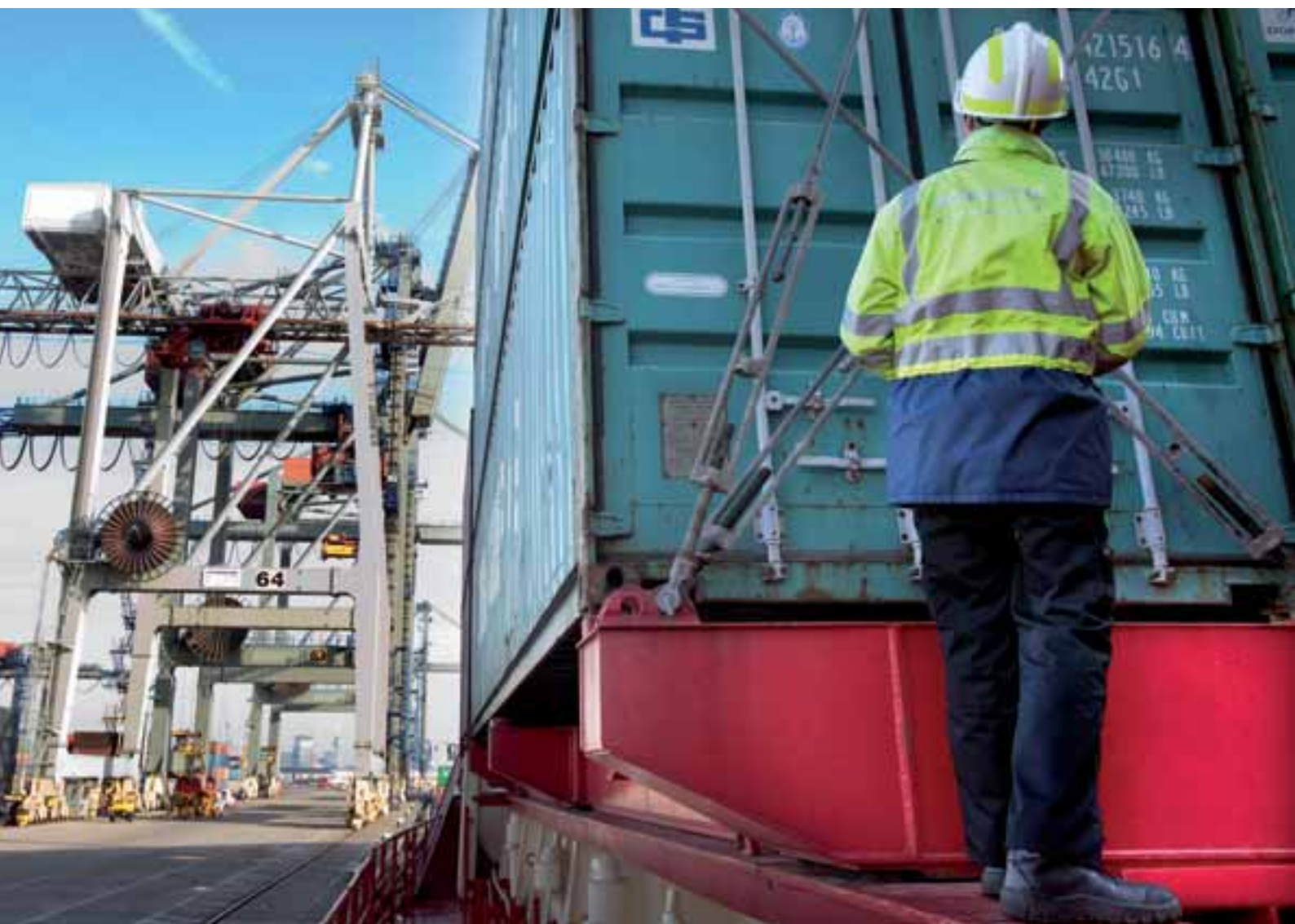
De inspectie sloot een samenwerkingsovereenkomst af met Rijkswaterstaat en het KLPD over de uitwisseling van informatie over ongevallen in de binnenvaart. Daarin is afgesproken dat alle ongevallen via de meldkamer van het KLPD aan de partners worden gemeld. Daarnaast is in de overeenkomst duidelijk verwoord wat de taken en verantwoordelijkheden zijn van de partners bij de afhandeling van ongevallen.

## ongevallenonderzoek

De inspectie heeft op basis van de resultaten van (ongeval)onderzoek in 2008 maatregelen afgekondigd die een aanscherping betekenen van het toezicht op de productie van casco's voor binnenvaartschepen in China. De maatregelen van de inspectie houden onder meer in dat alle in China te bouwen casco's voor binnenvaartschepen met een lengte van meer dan 40 meter voortaan op basis van de regels en de procedures van klassenbureaus gebouwd moeten worden ('onder klasse' bouwen). Tot nu toe beperkte dit scherpere regiem zich tot bepaalde schepen langer dan 110 meter en tankschepen. Onduidelijkheden over de toepassing van regelgeving door klassenbureaus en slechte kwaliteit van laswerk en plaatmateriaal vormden de voornaamste oorzaken van een ongeluk in 2008 en waren, naast vele soortgelijke bevindingen, ook basis voor de getroffen maatregel.



## 7. zeevaart en visserij



## vergunningverlening

resultaten vergunningen zeevaart en visserij			
	realisatie 2008	gepland 2009	realisatie 2009
aantal vergunningen koopvaardij (incl. zeehavens)	17.052	17.500	<b>22.844</b>
visserij	1.316	1.563	<b>1.831</b>

De toename van het aantal verleende vergunningen is vooral veroorzaakt door het splitsen in aparte certificaten van deugdelijkheid en aparte bemanningscertificaten waar dit voordien in één certificaat werd verleend.

Vanaf 1 november 2009 heeft de inspectie de certificerende inspecties van veiligheidsuitrusting en maatregelen ter voorkoming van olieverontreiniging ten aanzien van passagiersschepen en olie-, gas- en chemicaliëntankers aan zeven erkende klassebureaus uitbesteed.

Op 1 juli trad de tweede tranche van het Schepenbesluit 2004 in werking. Hiermee is een verdere modernisering van de veiligheidswetgeving voor zeeschepen bereikt. De groep zeeschepen waarop de internationale verdragen zoals SOLAS van toepassing zijn is hiermee uitgebreid en de toelating van deze schepen en de handhaving heeft hiermee een bredere wettelijke basis gekregen.

De inspectie voorzag op verzoek van de eigenaren de zeegaande zeilende passagiersschepen van certificaten conform internationale verdragen. Hiermee is de kans op aanhouding van deze schepen in Denemarken en Duitsland verkleind. Voor 41 schepen zijn de certificerende inspecties uitgevoerd en certificaten afgegeven.

## handhaving

### dienstverlening

resultaten vraagafhandeling informatiecentrum zeevaart		
ontvangen vragen per	aantal 2008	aantal 2009
telefoon	13.979	14.460
e-mail/ brief	3.761	4.592

norm:

- De 1e lijn handelde de vragen, die zowel via de telefoon als de e-mail gesteld zijn, voor 99% binnen de gestelde norm van twee werkdagen af. Voor beantwoording door de 2e lijn is binnen de IVW de afspraak gemaakt dat de vraagsteller een reactie ontvangt binnen vijf werkdagen.
- De gemiddelde wachttijd is 26 seconden. De landelijke norm is 40 seconden. Hieraan voldeed het Informatiecentrum voor 95%.

### toezicht

resultaten toezicht zeevaart en visserij			
	realisatie 2008	gepland 2009	realisatie 2009
vlaggestaatcontroles	1.037	1.010	<b>1.097</b>
Port State Control inspecties	1.697	1.500	<b>1.647</b>
toezicht op klasse	43	50	<b>42</b>
visserij		200*	<b>160</b>

\*) in later stadium werd in de beleidsgroep Handhaving Noordzee met andere inspecties een totaal van 150 inspecties afgesproken.

Bij de vlaggestaatinspecties is naar een achttal aspecten gekeken. Bij zo'n 600 van deze inspecties zijn milieugerelateerde aspecten meegenomen bij de inspectie. Het zwaartepunt van de tekortkomingen blijkt op de aspecten ARBO, security en HOI (Haven Ontvangst Installatie, systeem voor het afgeven van afvalstoffen) te liggen.



Met de 1647 uitgevoerde Port State Control inspecties voldoet ons land aan de internationaal afgesproken eis over het aantal te inspecteren schepen dat de Nederlandse havens binnenloopt. In totaal 29 Nederlandse schepen zijn in het buitenland aangehouden op grond van Port State Control inspecties. Het aantal aanhoudingen en de aard van de bevindingen bepaalt welke plaats de Nederlandse vlag inneemt op de 'white list' van Paris MoU. Deze lijst vormt de internationaal geaccepteerde kwaliteitsbeoordeling van de vlag en daarmee het schip.

De inspectie concludeerde dat de klassenbureaus de opgedragen taken over het algemeen goed uitvoeren. Er is een lichte toename van het aantal afwijkingen op het gebied van kwaliteitssystemen geconstateerd. Bij de reality checks zijn meer afwijkingen gesignaleerd op het gebied van het projectmanagement en interpretatie van wetgeving. De inspectie zal in 2010 extra aandacht aan deze onderwerpen schenken. Een verbetering is geconstateerd op het gebied van wereldwijde implementatie van (nieuwe) internationale verdragen.

De Kustwacht, de Zeehavenpolitie en het KLPD hebben 160 inspecties op de Zeevaartbemanningswet (o.a. de samenstelling en kwaliteit van de bemanning) en op de Schepenwet (o.a. de scheepscertificaten) uitgevoerd. Bij 89 schepen was alles in orde (57%). In 58 gevallen werd een proces-verbaal opgemaakt (36%) en er werden 13 waarschuwingen uitgedeeld (7%).

De inspectie heeft in het laatste kwartaal, in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam de thema actie vastzetten van containers (container lashing) uitgevoerd. De inspecties richtten zich op de verplichte aanwezigheid en juistheid van de Cargo Secure Manual (CSM) aan boord, de gewichten van de containers, het gewicht van de gestapelde containers en de fysieke controles van de sjorringen aan boord van schepen. Er werden 57 containerzeeschepen gecontroleerd. Bij één schip werd een niet ingevulde CSM aangetroffen. Bij 27 schepen waren de containers niet volgens de CSM vastgesjord. Bij meer dan de helft van het aantal schepen (36 t.o.v. 57) werd een verschil tussen het opgegeven gewicht op de transportdocumenten en de berekende gewichten volgens de computerprogramma's aan boord geconstateerd. In 2010 zal de eindrapportage van dit thema-onderzoek verschijnen.

De inspectie heeft verschillende gesprekken gevoerd met de Sea Shepherd organisatie. Daaruit is een brief opgesteld met het standpunt van Nederland en de gemaakte afspraken met de Sea Shepherd organisatie omtrent de manier van actie voeren op zee. Daaropvolgend heeft de inspectie een inspecteur ter plaatse gezonden om een en ander direct met de kapitein en overige verantwoordelijke bemanningsleden van de Steve Irwin te bespreken.

De gezamenlijke toezichthouders hebben een schatting van de te bereiken toezichtlastreductie opgesteld. De verwachting is dat in 2011 bijna € 8 miljoen lastenreductie is gerealiseerd. Deze reductie kan echter niet zonder meer vergeleken worden met de meting uit 2007 omdat er andere definities zijn gehanteerd. Bijna de helft van de gemeten toezichtlast is niet tot nauwelijks beïnvloedbaar wegens dwingende (EU-) regelgeving. Het gaat in hoofdzaak om: veterinaire inspecties (VWA, € 5 miljoen), grenstoezicht (de Zeehavenpolitie en Koninklijke Marechaussee, € 1,2 miljoen), containerscans (Douane, € 1,7 miljoen) en de inspecties van buitenlandse schepen (Inspectie Verkeer en Waterstaat, € 0,4 miljoen).

## ongevallenonderzoek

De inspectie heeft 74 ongevallen onderzocht. Deze onderzoeken zijn vooronderzoeken ten behoeve van de Raad voor de Scheepvaart, die vervolgens op basis van het onderzoek en advies beslist of een openbaar onderzoek door de Raad zal worden uitgevoerd. De Raad voor de Scheepvaart heeft in 17 zaken uitspraken gedaan.



## samenwerking

De elf toezichthouders in de havens van Amsterdam en Rotterdam hebben gezamenlijk de streefbeelden voor de samenwerking vastgesteld. De samenwerking richt zich op:

- betere coördinatie van de inspecties en daardoor zo min mogelijk verstoring van de logistieke processen.
- stroomlijnen van de informatie-uitwisseling tussen bedrijven en overheid en daarmee de administratieve lasten minimaliseren.
- selectiever inspecteren zodat de goede nalevers worden ontzien en de toezichtlast terecht komt bij de minder goede nalevers. Niet minder maar slimmer inspecteren.

Realisatie van de streefbeelden zal tot zeker in 2013 duren.

Achttien toezichthouders op zeeschepen hebben op 16 december 2009 het convenant 'inspecties aan boord van zeeschepen' ondertekend om daarmee tot een betere afstemming van de werkzaamheden te komen. Het gaat hierbij om een vernieuwing van het toezicht die leidt tot efficiencyvoordelen en minder toezichtlast voor het bedrijfsleven.

# 8. luchtvaart



## vergunningverlening

resultaten vergunningen luchtvaart			
	realisatie 2008	gepland 2009	realisatie 2009
aantal vergunningen luchthavens en luchtruim	2.393	1.325	<b>3.211</b>
luchtvaart operationele bedrijven	39.587	28.168	<b>32.189</b>
luchtvaarttechnische bedrijven	7.163	6.587	<b>5.129</b>

Het hoger aantal afgegeven vergunningen bij luchthavens en luchtruim is vooral veroorzaakt door het meetellen van het aantal niet-tarifeerbare brevetten. In de planning is deze categorie abusievelijk niet meegenomen.

Het hoger aantal afgegeven vergunningen bij luchtvaart operationele bedrijven werd veroorzaakt door meer afgenomen theorie-examens in de vliegeropleidingen (ATPL en CPL) dan verwacht.

Het lagere aantal afgegeven vergunningen aan luchtvaarttechnische bedrijven wordt vooral veroorzaakt door een afname in het aantal vergunningen voor kleine wijzigingen. Dit is mede veroorzaakt doordat een productiebedrijf in de loop van 2009 de bevoegdheid heeft gekregen om zelf kleine wijzigingen goed te keuren.

Een bedrijf dat rondvluchten uitvoert moet, als gevolg van de nieuwe Europese vliegveiligheidsregels (EU-Ops) in het bezit zijn van een Air Operator's Certificate (AOC). Er is aan zes bedrijven een AOC verleend. Deze bedrijven beschikken inmiddels ook over een eigen onderhoudsmanagementorganisatie (CAMO) of hebben daarmee een contract afgesloten.

Door wijziging van de Europese regelgeving is het aantal gekwalificeerde technische bedrijven met 14% toegenomen. Met name het aantal onderhoudsmanagement-bedrijven is toegenomen. Als gevolg van de wijziging is ook het aantal bedrijven toegenomen met de bevoegdheid om bewijzen van luchtwaardigheid geldig te houden. Tot voor kort was deze bevoegdheid alleen voorbehouden aan de inspectie. Het aantal bewijzen van luchtwaardigheid dat door de inspectie jaarlijks wordt verlengd is ten gevolge van de wetswijziging sterk afgenomen.

Wijziging van Europese regelgeving betekende ook dat per 28 september 2009 alle onderhoudsprogramma's van in Nederland geregistreerde luchtvaartuigen die onder EASA vallen goedgekeurd moesten zijn. Deels zijn deze onderhoudsprogramma's door daartoe bevoegde onderhoudsmanagementbedrijven goedgekeurd, maar een grote hoeveelheid onderhoudsprogramma's moest door de inspectie worden goedgekeurd.

De 'Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen' (RGVLT) is per 1 november 2009 in werking getreden. Hiermee is, per 1 mei 2010, het hebben van een veiligheidscertificaat voor luchthavens verplicht. In 2010 worden de 2 laatste civiele luchthavens gecertificeerd.

## handhaving

### dienstverlening

resultaten vraagafhandeling informatiecentrum luchtvaart		
ontvangen vragen per	aantal 2008	aantal 2009
telefoon	10.869	8.552
e-mail/ brief	3.886	2.811

norm:

- De 1e lijn handelde de vragen, die zowel via de telefoon als de e-mail gesteld zijn, voor 99% binnen de gestelde norm van twee werkdagen af. Voor beantwoording door de 2e lijn is binnen de IVW de afspraak gemaakt dat de vraagsteller een reactie ontvangt binnen vijf werkdagen.
- De gemiddelde wachttijd is 26 seconden. De landelijke norm is 40 seconden. Hieraan voldeed het Informatiecentrum voor 95%.

#### resultaten klachtenbehandeling denied boarding luchtvaart

	gerealiseerd 2008	gepland 2009	gerealiseerd 2009
klachtenbehandeling Denied Boarding	0	800	1.188

Er zijn 1.188 verzoeken tot handhaving op het gebied van denied boarding ingediend; 300 verzoeken betroffen Nederlandse maatschappijen, 310 verzoeken hadden betrekking op buitenlandse maatschappijen en de overige 578 verzoeken vielen niet onder Nederlandse verantwoordelijkheid en zijn doorgestuurd naar collega toezichthouders.

Het merendeel van de verzoeken (> 70%) bleek terecht. Deze zijn door tussenkomst van de inspectie alsnog uitbetaald door de luchtvaartmaatschappij. De meeste klachten betroffen een verzoek tot compensatie, een klein deel gaat over gebrek aan verzorging of het achterwege blijven van een informatiefolder bij vertraging.

Het Europese Hof van Justitie heeft in november 2009 bepaald dat passagiers ook aanspraak kunnen maken op compensatie bij een vertraging bij aankomst van 3 uur of meer.

De inspectie voerde de volgende veiligheids- en voorlichtingscampagnes uit:

- voor het verhogen van het veiligheidsbewustzijn in de kleine luchtvaart is de vliegveiligheidcampagne voortgezet;
- naar aanleiding van interventies bij een aantal bouwkranen, welke van invloed waren op de veiligheid rondom Schiphol, is een workshop georganiseerd;
- provincies zijn in workshops voorbereid op de nieuwe taken die zij gaan verrichten als gevolg van de RBML;
- voor rondvluchtbedrijven zijn informatiebijeenkomsten gehouden over het onderhoudsmanagement van vliegtuigen (CAMO) en de AOC-plicht;
- het toezichtsprogramma is aan de sector gepresenteerd;
- met nieuwsbrieven is de sector geïnformeerd over de belangrijkste ontwikkelingen op het gebied van de regelgeving.

#### toezicht

#### resultaten toezicht luchtvaart

	realisatie 2008	gepland 2009	realisatie 2009
<b>luchthavens en luchtruim</b>			
stysteeminspecties	68	88	117
productinspecties			820
thema-inspecties	83	83	97
<b>luchtvaartoperationele bedrijven</b>			
inspectie Denied Boarding Compensation/PRM	14	10	6
inspecties geneeskundige instanties	3	10	7
product/object inspecties	441	375	341
thema-inspecties	14	15	13
<b>luchtvaarttechnische bedrijven</b>			
productinspecties	43	100	317
thema inspecties	14	27	10
inspecties overig	112	202	187
stysteeminspecties bij bedrijven	184	193	200

Het aantal uitgevoerde inspecties VtV-AOC is lager dan gepland omdat in de loop van 2009 bleek dat het aantal 'risico-inspecties' lager was dan eerder was aangenomen. Bovendien moest een aantal ingeplande inspecties geschrapt worden omdat de luchtvaartmaatschappijen de vluchten hadden geannuleerd vanwege marktomstandigheden of omdat de risico's door de inspectie te groot werden geacht in landen waar de vlucht plaatsvond.

Het hogere aantal productinspecties bij de luchtvaarttechnische bedrijven is voornamelijk veroorzaakt doordat eerder is aangenomen dat onderhouds-programma's gekeurd zouden worden door erkende bedrijven.

Door gebrek aan voldoende gecertificeerde bedrijven zijn deze programma's vanwege de wettelijke verplichting door de inspectie gekeurd. Het lagere aantal thema-inspecties is hier ook door veroorzaakt. Een andere oorzaak is dat er relatief veel inspanning is geleverd aan het toelaten van de nieuwe technische bedrijven (CAMO c.q. onderhoudsmanagementbedrijven).

In 2008 zijn de luchtverkeersdiensten gebruik gaan maken van de uitzendingen van Mode S-transponders in luchtvaartuigen. Het was niet voorzien dat de transponderverplichting voor de general aviation tot massaal verkeerd gebruik zou leiden. Het blijkt dat de informatie over identiteit van het luchtvaartuig of de vlucht vaak niet goed is ingevoerd. De inspectie heeft hierop intensief gecontroleerd en het toezicht op juist gebruik Mode-S transponder uitgebreid van Nederlandse naar buitenlandse eigenaars/houders van luchtvaartuigen. Daardoor is het aantal inspecties toegenomen. De inspectie schreef 144 eigenaren van luchtvaartuigen een waarschuwingsbrief over verkeerd gebruik. Eén maatschappij is na een waarschuwing een startverbod opgelegd.

Voor een goede overdracht van taken aan de provincies in het kader van de RBML regelgeving heeft de inspectie ten behoeve van de overdracht van complete dossiers 21 bedrijfsgebonden helihavens geïnspecteerd. Dit heeft geleid tot een hoger aantal inspecties van luchthaventerreinen dan gepland.

#### interventies handhaving luchtvaart

	2009
waarschuwing /verscherpt toezicht	332
categorie 3 /level 1 bevinding	88
boete of last onder dwangsom	4
voornemen tot schorsing	4
schorsing	2

Er is door middel van systeemininspecties specifiek toezicht uitgevoerd op de veiligheidsmanagementsystemen bij luchthavens. Dit heeft bij één van de luchthavens geresulteerd in verscherpt toezicht. Deze organisatie heeft zich sterk ingespannen om de gebreken zo snel mogelijk serieus aan te pakken en op te lossen. Deze aanpak en de resultaten zijn geverifieerd door de inspectie waarna het verscherpte toezicht is opgeheven.

Er is specifiek toezicht uitgevoerd op de ontwikkeling van het veiligheidmanagementsysteem van een luchtverkeersdienstverlener. Het toezicht is uitgevoerd op basis van de geldende Europese regelgeving. De ontwikkeling is tevens getoetst aan de Europese 'maturity studie' van Eurocontrol. De organisatie heeft zich sterk ingespannen om de gebreken zo snel mogelijk serieus aan te pakken en op te lossen. Deze aanpak en de resultaten zijn geverifieerd door de inspectie.

Het aantal runway incursions op Schiphol nam af van 41 naar 29. Om een nog verdere daling van ongeautoriseerd gebruik van banen te realiseren, is door Eurocontrol het EAPPRI (European Action Plan for Prevention of Runway Incursions) vastgesteld. Dit programma wordt in 2010 uitgevoerd door alle betrokken partijen.

De inspectie stelde vast dat communicatieverlies tussen luchtverkeersleiding en cockpitbemanning in 4 gevallen heeft geleid tot een onderschepping door Defensie. Er was 29 keer sprake van communicatieverlies tussen het vliegtuig en de luchtverkeersleiding. Het onderzoeksrapport bevat aanbevelingen voor zowel het toezicht als de regelgeving.

Ook het risico van een 'level bust' (afwijking van meer dan 100 meter ten opzichte van de toegewezen vlieghoogte) in het Nederlandse luchtruim is onderzocht. De resultaten van het onderzoek worden in 2010 gepubliceerd.

De luchtvaart wordt geconfronteerd met een toename van windturbines hoger dan 100 meter. Nederland is verplicht om obstakels boven de 100 meter in luchtvaartpublicaties op te nemen. Het knelpunt is het nog deels ontbreken van de wettelijke verplichting om deze te melden terwijl de inspectie verantwoordelijk is

voor de publicatie. Een signaaleffectrapportage is opgemaakt. In de gebieden in de nabijheid van luchthavens is dit gevaar in de RBML ondervangen. Voor de obstakels buiten deze gebieden is nog geen oplossing voorzien.

Serieuze nalevingtekorten bij luchtvaart operationele bedrijven konden vrij snel via een gesprek met de verantwoordelijke managers of aangewezen functionaris door het betreffende bedrijf worden aangepakt en opgelost. Deze wijze van interventie door de inspectie is veelal voldoende vanwege de goede eigen kwaliteitssystemen, de duidelijke regelgeving en, niet in de laatste plaats, het belang van het bedrijf om de goede naam en betrouwbaarheid niet te verliezen. In een beperkt aantal gevallen heeft de inspectie echter een verdergaande interventie moeten plegen.

Twee luchtvaartscholen zijn door de inspectie onder verscherpt toezicht geplaatst. Beide luchtvaartscholen hebben in samenspraak met de inspectie daarna de tekortkomingen aangepakt, waarna het verscherpt toezicht kon worden opgeheven.

De inspectie heeft 215 buitenlandse (SAFA inspecties) en 27 Nederlandse vliegtuigen (SANA inspecties) aan een veiligheidsinspectie onderworpen. Daarbij zijn 83 categorie 3 bevindingen<sup>1</sup> vastgesteld. De inspectie heeft in 58 gevallen beperkingen opgelegd en/of corrigerende maatregelen laten uitvoeren voordat het vliegtuig kon vertrekken. Bij de 48 veiligheidsinspecties in de categorie general aviation (SAGA inspecties) zijn geen categorie 3 bevindingen vastgesteld.

Er zijn twee waarschuwingen aan organisaties voor medische keuringen gegeven. Eén waarschuwing betrof een keuringsinstantie die het keuringsproces onvoldoende beheerste. Dit is inmiddels opgelost. De andere waarschuwing was tegen een keuringsarts die bij een keuringsinstantie werkt. Deze waarschuwing loopt nog door in 2010.

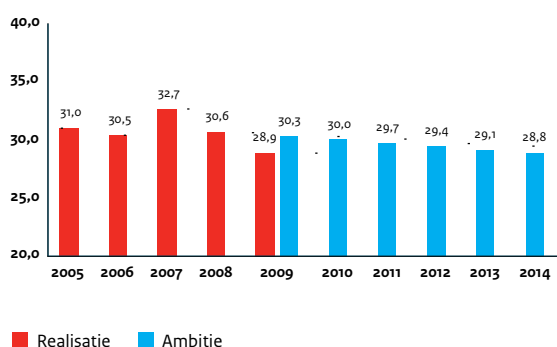
Bij één luchtvaart operationeel bedrijf is een voornemen tot schorsing bekend gesteld en met vijf bedrijven is een (slecht nieuws) gesprek gevoerd dit naar aanleiding van de prestaties van deze bedrijven.

Door verbeteringen in de bedrijfsvoering zijn de bedrijven weer beter/goed gaan presteren.

De systeemaudits hebben geresulteerd in één level 1 bevinding.

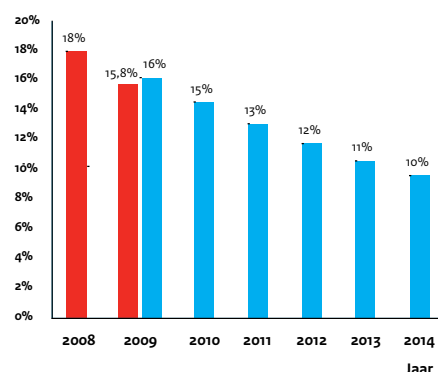
#### Gemiddelde risicoscore

Luchtvaarttechnische bedrijven ambitie 2014 (-1% per jaar)



#### % bedrijven met een kwaliteitsrisico groter dan 40

Percentage



<sup>1</sup> een categorie 3 bevinding is een bevinding waarbij restricties of correcties aan een vliegtuig moeten worden uitgevoerd. In extreme gevallen kan het leiden tot het formeel aan de ketting leggen van het vliegtuig of het instellen van een onmiddellijke ban van de operator of vliegtuig

In het kader van de verdere professionalisering van risicoanalyse voor systeem- en producttoezicht (nu nog alleen voor luchtvaarttechnische bedrijven), is het nu mogelijk om gekwantificeerde ambities te formuleren en de resultaten van het toezicht via meetbare eenheden te relateren aan de ambitie. Per bedrijf wordt het risiconiveau bepaald. Afhankelijk van het risiconiveau kunnen er meer of minder inspecties worden uitgevoerd. Het risicogetal is opgebouwd uit zowel organisatie- als kwaliteitsrisico's. Bedrijven met een zeer goed risiconiveau (lager 31) komen in aanmerking voor minder inspecties, bedrijven met een hoger risiconiveau (hoger 42) komen in aanmerking voor meer inspecties. Binnen dit risiconiveau is het kwaliteitsrisico een indicator voor het nalevingsgedrag, bij een positionering boven de 40 zijn er problemen met de naleving. Het is de ambitie van de inspectie dat het gemiddelde risiconiveau van de luchtvaarttechnische bedrijven jaarlijks afneemt en ook dat het percentage bedrijven met een kwaliteitsrisico groter dan 40 (naleefproblemen) afneemt. In bovenstaande grafieken is de realisatie op dit punt voor luchtvaarttechnische bedrijven ten opzichte van de ambitie weergegeven.

Uit beide grafieken blijkt dat de inzet van de inspectie geleid heeft tot een verlaging van de gemiddelde risicoscore en tot een verlaging van het aantal bedrijven met duidelijke nalevingstekorten. Beide verlagingen zijn beter dan de opgestelde ambitie voor 2009.

Van één luchtvaarttechnisch bedrijf is de vergunning geschorst mede op basis van vier level 1 bevindingen. De schorsing van dit bedrijf heeft ook geresulteerd in het schorsen van 5 vliegtuigen. De schorsingen zijn begin 2010 weer opgeheven toen bleek dat weer aan de gestelde eisen werd voldaan.

Bij drie luchtvaarttechnische bedrijven is een voornemen tot schorsing bekend gesteld en met vier bedrijven is een 'slecht nieuws' gesprek gevoerd naar aanleiding van de prestaties van deze bedrijven. Als gevolg van de daarna aangebrachte verbeteringen is het schorsen van de vergunningen niet meer aan de orde geweest.

Aan de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) is een onderhoudsmanagementerkenning uitgereikt. Als gevolg hiervan mag de KNVvL nu voor alle zweefvliegtuigen van haar leden de bewijzen van luchtwaardigheid jaarlijks geldig houden, zelf onderhoudsprogramma's goedkeuren en kan de KNVvL zelf bevoegdheden toekennen aan technisch personeel zonder tussenkomst van de inspectie. De inspectie houdt nu op systeemniveau toezicht op de KNVvL en zal dit aanvullen met steekproefsgewijze productcontroles op zweefvliegtuigen en technisch personeel.

Om een acuut veiligheidsprobleem te beperken heeft de inspectie het luchtruim onder het naderingsluchtverkeersleidingsgebied van Schiphol met ingang van 24 april 2009 tijdelijk zeer beperkt toegankelijk gemaakt voor kleine luchtvaart. Door samenwerking met de sector zijn de negatieve gevolgen zoveel mogelijk beperkt. Dit veiligheidsprobleem is ontstaan in het luchtverkeersleidingssysteem van LVNL. LVNL verwacht dat het probleem medio juni 2010 is opgelost. De inspectie volgt de voortgang op de voet.

#### *opsporing*

In de handhavingsrapportage Amsterdam Airport Schiphol zijn op de onderdelen geluid, externe veiligheid en emissies in de periode van 1 november 2008 tot en met 31 oktober 2009 geen overschrijdingen van de normen geconstateerd. Wel heeft Luchtverkeersleiding Nederland één regel voor het baangebruik overtreden. Deze overtreding wordt in 2010 bestuursrechtelijk afgehandeld.

Slothandhaving geschiedt in nauwe samenwerking met de Stichting Airport Coordination Netherlands, (SACN). SACN onderneemt actie tegen overtredende maatschappijen. De inspectie treedt handhavend op tegen notoire overtreders en heeft bij 5 maatschappijen een last onder dwangsom opgelegd. De maatschappijen troffen maatregelen, waardoor de last niet geïnd hoefde te worden.

Bij rondvluchtbedrijven is aandacht besteed aan het uitvoeren van rondvluchten zonder de daarvoor benodigde 'nieuwe vergunning': de AOC. Aan twee bedrijven die in de oude situatie een rondvliegvergunning hadden, maar met de overgang geen AOC hebben aangevraagd is een dwangsom opgelegd.

Gevaarlijke situaties ten gevolge van obstakels hebben ertoe geleid dat rond een luchthaven een bouwkraan is gestreken. Verder zijn een recreatieve luchthaven en een bedrijfsgebonden helikopterluchthaven gesloten.

## ongevallenonderzoek

Vier medewerkers van de inspectie hebben de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) op verzoek gedurende enkele dagen geassisteerd bij het initiële onderzoek naar de oorzaak van het vliegongeval met de Boeing 737-800 van Turkish Airlines (vlucht nummer TK 1951) die op 25 februari 2009 vlak voor de Polderbaan is neergestort. De OvV is geassisteerd door het toelichten van het certificatieproces, en bij het opvragen en beoordelen van informatie van Boeing.

Tevens is er snel na het ongeval een publicatie uitgestuurd naar de luchtvaartsector waarin gewezen is op de gevolgen van het niet goed functioneren van één van de cockpitinstrumenten. Dit in nauw overleg met de vliegtuigfabrikant en EASA.

Verder verleende de inspectie een vergunning voor het bergen van het wrak van het toestel, het transport en het tijdelijk doorbreken van obstakelvlakken van de Polderbaan.

Naar aanleiding van het ongeval met 2 slachtoffers nabij Lelystad in 2007 bleek dat de ligging van meldingspunten daarbij een rol speelde. Door de inspectie zijn direct maatregelen genomen. De meldingspunten zijn daarna aangepast. Vervolgens is onderzoek gedaan naar de veiligheid van de vliegprocedures op alle andere luchtvaartterreinen zonder luchtverkeersleiding. Het doel van dit onderzoek was de mogelijke tekortkomingen in de officieel gepubliceerde procedures in kaart te brengen. Het eindrapport wordt begin 2010 opgeleverd.

Naar aanleiding van een ongeval met een Zenair Zodiac CH 601 XL-sportvliegtuigje in 2008 heeft de inspectie destijds een vliegverbod opgelegd voor deze vliegtuigen. Onderzoek naar dit ongeval heeft geresulteerd in de uitgifte van een luchtwaardigheidsaanwijzing (Airworthiness Directive) door de inspectie in januari 2010. Indien wordt voldaan aan de voorwaarden van deze aanwijzing mag weer worden gevlogen met deze Zodiac-vliegtuigen.

In de general aviation hebben zich in 2009 met Nederlands geregistreerde toestellen 18 ongevallen voorgedaan. Daarbij vielen 6 doden en 4 zwaargewonden.

Er hebben zich geen ernstige incidenten of ongevallen voorgedaan met de micro light aircrafts (MLA's).

## samenwerking

De samenwerkende toezichthouders in het samenwerkingsdomein Schiphol zijn op 30 januari 2009 het project 'Convenant Schiphol Airport Authority' onder projectleiding van de inspectie gestart. Doel is te komen tot 'meer effect en minder last' van toezicht voor het bedrijfsleven. In 2009 is geïnventariseerd waar de samenwerkingsmogelijkheden in het toezicht liggen en zijn concrete samenwerkingsafspraken uitgewerkt door de Koninklijke Marechaussee, het Hoogheemraadschap van Rijnland en de inspectie met Amsterdam Airport Schiphol. De opgestelde convenanten zijn begin 2010 ondertekend.

Er heeft zich een aantal situaties voorgedaan waarbij de luchtvaart werd gehinderd door het gebruik van laserpointers. De inspectie heeft een workshop gehouden om te kijken naar een integrale aanpak van de problematiek. Naar aanleiding van deze workshop kijkt Justitie naar de mogelijkheid van strafbaarstelling. Het gebruik van laserpointers is momenteel bij een aantal luchthavens gereguleerd (Rotterdam Airport, Groningen-Eelde Airport en Maastricht-Aachen Airport).

De samenwerking tussen de toezichthouders (België, Duitsland, Luxemburg en Nederland) op Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) is dit jaar verder vorm gegeven. De samenwerking concentreert zich verder op het Functional Airspace Block centraal Europa en is met FABEC uitgebreid met Zwitserland en Frankrijk.

Op basis van het SES II (Single European Sky) pakket zijn Europese staten verplicht om uiterlijk per 2012 onderlinge Functional Airspace Blocks (FAB's) operationeel te hebben. Het doel is het luchtverkeer binnen Europa nog efficiënter te laten verlopen. Tussen België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en



Zwitserland is besloten het FAB Europe Central (FABEC) op te richten.

Met de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) heeft de inspectie een deellovereenkomst gesloten in mei 2009 die invulling geeft op de wijze waarop de toezichhoudende taken onder beide autoriteiten is verdeeld ten aanzien van de niet-militaire staatsvliegtuigen. In het bijzonder gaat het hier om het toezicht op de Kustwacht vliegtuigen van Nederland. Afgesproken is dat de inspectie alle technische beoordelingen doet voor de Continued Airworthiness inclusief onderhoud en de MLA toeziet op de operatie.

Met de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) zijn de uitgangspunten voor certificatie 'Military Aviation Requirements, Military Aerodrome' uitgewisseld. Gezamenlijke certificatie is neergelegd in een overeenkomst met de MLA. In 2010 wordt de gezamenlijke normering afgerond, zodat vanaf 2011 de systeeminspecties uitgevoerd kunnen worden.

## security

Een deel van Nederlandse luchtruim is gesloten geweest voor burgerluchtverkeer vanwege de Afghanistanconferentie in Den Haag. Niet eerder heeft voor een conferentie zo'n grote luchtruimsluiting plaatsgevonden.

# 9. waterbeheer



## vergunningverlening

resultaten vergunningen waterbeheer			
	realisatie 2008	gepland 2009	realisatie 2009
aantal vergunningen	191	130	112

Het lagere aantal vergunningen valt voor een belangrijk deel toe te schrijven aan de invoering van de Waterwet voor werken die na 22 december onder de waterwet worden uitgevoerd.

## handhaving

### dienstverlening

resultaten vraagafhandeling informatiecentrum waterbeheer		
ontvangen vragen per	aantal 2008	aantal 2009
telefoon	5	9
e-mail/ brief	11	6

norm:

- De 1e lijn handelde de vragen, die zowel via de telefoon als de e-mail gesteld zijn, voor 99% binnen de gestelde norm van twee werkdagen af. Voor beantwoording door de 2e lijn is binnen de IVW de afspraak gemaakt dat de vraagsteller een reactie ontvangt binnen vijf werkdagen.
- De gemiddelde wachttijd is 26 seconden. De landelijke norm is 40 seconden. Hieraan voldeed het Informatiecentrum voor 95%.

### toezicht

resultaten toezicht waterbeheer			
	realisatie 2008	gepland 2009	realisatie 2009
inspectieonderzoeken en kaders	15	12	12

### resultaten handhaving

beoordelen formele meldingen uitvoering werken door RWS <sup>2</sup>	93
beschikkingen op grond van Wbb <sup>3</sup>	18
<b>formele interventies</b>	
handhavingsbrieven <sup>4</sup>	11

Daar waar de inspectie in haar handhaving op eigen werken van Rijkswaterstaat onvolkomenheden constateerde heeft zij deze steeds met het verantwoordelijk management besproken. Dit heeft in vrijwel alle gevallen geleid tot aanvaardbare oplossingen. In 11 gevallen heeft dit geleid tot verdere interventies.

De werkzaamheden aan de sanering van de voormalige stortplaats de Koornwaard zijn stilgelegd nadat de inspectie heeft aangegeven dat de werkzaamheden zijn gestart zonder dat het formeel verplichte werkplan aanwezig was.

<sup>2</sup> beoordeeld wordt of de uitvoering van de werkzaamheden voldoen aan de daarvoor gestelde Algemene Maatregelen van Bestuur (AMVB)

<sup>3</sup> beoordeeld worden evaluatieverslagen van saneringen, nazorgplannen e.d.

<sup>4</sup> hier gaat het met name om vooraankondigingen voor bestuurlijke sancties. De vooraankondiging is in alle gevallen voldoende gebleken om de uitvoering door of namens RWS in overeenstemming te brengen met de voorschriften.

Een belangenvereniging verzocht de inspectie handhavend op te treden tegen het aanbrengen van staalslakken in de Oosterschelde. De inspectie heeft na bestudering geconstateerd dat het aanbrengen niet in strijd is met de wet en regelgeving. De belangengroepering heeft inmiddels (2010) bezwaar aangetekend tegen het besluit van de inspectie en heeft een voorlopige voorziening gevraagd bij de rechter.

De inspectie heeft vastgesteld dat de leggers van de primaire keringen in beheer bij RWS zijn opgesteld. Bij de vijfjaarlijkse toetsing van primaire waterkeringen in Nederland heeft de inspectie vastgesteld dat de provincies hun organisatie daarop adequaat hebben ingericht. Ook de kwaliteitsbewaking is door alle provincies ingericht. De reguliere afstemming in het kader van provinciegrensoverschrijdende dijkeringen moet in twee gevallen tussen de provincies nog worden ingericht. Verder ontbreekt bij alle coördinerende provincies de formele vastlegging van de afspraken. De inspectie zal in 2010 de kwaliteit van de controle van alle provincies beoordelen.

Ruim 4600 vergunningen van ruim 2500 bedrijven moeten sinds oktober 2007 voldoen aan de eisen van de Europese IPPC-richtlijn. In oktober 2007 was dit voor 20% van de vergunningen nog niet gedaan. Samen met de VROM inspectie is vastgesteld dat gemeenten, provincies, waterschappen en Rijkswaterstaat hun achterstand bij het aanpassen van milieuvergunningen aan de Europese IPPC-richtlijn bijna hebben ingelopen. De inspecties verwachten dat er eind 2009 nog 60 vergunningen overblijven, die in 2010 extra aandacht krijgen.

De inspectie heeft een inspectiekader opgesteld voor rioolwaterzuiveringsinstallaties (rwzi's). Reden voor het inspectiekader is het belang van de zuiveringstaak van waterschappen én het mogelijke risico van vervlechting van taken en verantwoordelijkheden (waterschap is veelal beheerder, vergunningverlener én handhaver).

Bij toekomstige inspecties zal de inspectie dit inspectiekader gebruiken om de kwaliteit van het toezicht door waterbeheerders op de rwzi's te beoordelen.

De inspectie constateerde na onderzoek dat geen enkele provincie verwacht dat de gemaakte bestuursafspraken van 2008 over de implementatie van GGOR (Gewenste Grond- en Oppervlaktewater Regime) en NRW (Normering Regionale Wateroverlast) in de praktijk waargemaakt kunnen worden. De inspectie heeft aangedrongen op een sterkere regierol met meer accent op de toezichthoudende rol door de provincies. Daarnaast heeft de inspectie geconstateerd dat in de bestuurlijke kolom informatieverstrekking tijdiger moet plaatsvinden. Doelen die voortvloeien uit Europeesrechtelijke verplichtingen (Vogel en Habitatrichtlijn, Kaderrichtlijn water) dreigen daarmee ook niet gerealiseerd te worden. Gelet op de risico's zal de inspectie in 2012/2013 een vervolgonderzoek uitvoeren (definitief te bezien in 2011/2012).

#### resultaten bezwaar en beroep waterbeheer

	realisatie 2009
<b>bezwaarschriften</b>	<b>6</b>
waarvan ingetrokken	6
<b>beroepen</b>	<b>1</b>
waarvan ingetrokken	1

Alle bezwaarschriften en het verzoek tot voorlopige voorziening hadden betrekking op het onderhoudsburgerwerk in het Twentekanaal. De inspectie heeft een hoorzitting georganiseerd waarin uitvoerig toelichting is gegeven op het getroffen besluit. De informatie heeft geleid tot intrekking van alle bezwaarschriften en intrekking van het verzoek tot een voorlopige voorziening waarbij het besluit in stand is gebleven.

## samenwerking

De inspectie is, samen met de VROM inspectie, verantwoordelijk voor de uitvoering van hoofdstuk 2 van het Besluit Bodemkwaliteit. Hoofdstuk 2 heeft tot doel de kwaliteit van werkzaamheden in het bodembeheer en de integriteit van de daarbij betrokken uitvoerders te verbeteren. De inspectie en de VROM inspectie hebben een gezamenlijk loket waar signalen over misstanden in het bodembeheer kunnen worden ingediend. In 2009 zijn ongeveer 400 signalen ingediend. De inspectie handelt de signalen die betrekking hebben op waterbodems af. Twee erkenningen van bedrijven werden ingetrokken door de ministers van VROM en Verkeer en Waterstaat. Deze bedrijven kunnen daardoor geen bodemwerkzaamheden meer uitoefenen.

De Inspectie Openbare Orde en Veiligheid en de inspectie hebben in opdracht van het kabinet het 'toetskader hoogwater en overstromingen' opgesteld als referentiekader voor het toezicht op de waterbeheerders, de veiligheidsregio's en andere betrokken partijen.

Rijkswaterstaat, de provincies en waterschappen zijn door de inspectie betrokken bij het opstellen van het risicobeeld van het Nederlandse waterbeheer. In dit risicobeeld worden de belangrijkste risico's geïdentificeerd. Het risicobeeld is leidend bij het stellen van de prioriteiten van de inspectie.

# 10. gevaarlijke stoffen



## vergunningverlening

resultaten vergunningen gevaarlijke stoffen			
	realisatie 2008	gepland 2009	realisatie 2009
aantal vergunningen	1.061	370	394
wegvervoer	16	17	17
rail	0	1	1
luchtvaart	167	106	118
zeevaart	853	236	228
binnenvaart	4	3	6
classificatiecode vuurwerk	21	7	24

Tijdens de winterse periode eind december 2009 werd voor het eerst in 10 jaar een ontheffing afgegeven op het verbod op vervoeren van gevaarlijke stoffen bij glad weer. Het ging om de levering van gassen aan diverse ziekenhuizen.

## handhaving

### dienstverlening

resultaten vraagafhandeling informatiecentrum gevaarlijke stoffen		
ontvangen vragen per	aantal 2008	aantal 2009
telefoon	1.228	1.153
e-mail/ brief	417	333

norm:

- De 1e lijn handelde de vragen, die zowel via de telefoon als de e-mail gesteld zijn, voor 99% binnen de gestelde norm van twee werkdagen af. Voor beantwoording door de 2e lijn is binnen de IVW de afspraak gemaakt dat de vraagsteller een reactie ontvangt binnen vijf werkdagen.
- De gemiddelde wachttijd is 26 seconden. De landelijke norm is 40 seconden. Hieraan voldeed het Informatiecentrum voor 95%.

De inspectie initieert en coördineert in dit kader jaarlijks diverse activiteiten op het gebied van kennisoverdracht en deskundigheidsbevordering, zoals de IVW Netwerkdag gevaarlijke stoffen en het LEVI (Leren van incidenten) symposium (samen met VROM, AI en DCMR).

### toezicht

resultaten toezicht gevaarlijke stoffen			
	realisatie 2008	gepland 2009	realisatie 2009
<b>gevaarlijke stoffen Rail</b>			
gevaarlijke stoffen broncontrole's		15	15
inspecties gevaarlijke stoffen		600	619
<b>gevaarlijke stoffen scheepvaart</b>			
regulier toezicht gevaarlijke stoffen	2.700	1.878	3.013
thematisch toezicht gevaarlijke stoffen	1.224	1.937	1.053
<b>gevaarlijke stoffen goederenvervoer</b>			
gevaarlijke stoffen basismeting			113
inspecties gevaarlijke stoffen	3.544		2.634
meldingen radioactief	1.247	1.000	1421

De inspectie heeft in 2009 haar toezicht gewijzigd. Uitgangspunt is nu een multimodale aanpak, waarbij de aandacht vooral gericht wordt op de knooppunten tussen de modaliteiten. Daar blijken ook de hoogste risico's met betrekking tot naleving te zijn.



Op 16 december 2009 onderzocht de inspectie samen met de Douane en de Koninklijke Marechaussee onder meer vrachtwagens, vliegtuigen, personenauto's en gevaarlijke stoffen. Daarnaast zijn er audits uitgevoerd op het gebied van security en is gecontroleerd op onder meer de vreemdelingenwet, accijnzen, verdovende middelen en sigaretten. Door de inspectie zijn tijdens de actie twee zendingen gevaarlijke stoffen stopgezet voor verder vervoer in verband met het ontbreken van de vereiste documentatie. Ook was één zending gevaarlijke stoffen niet juist vastgezet. Tegen de afzenders, de expediteur en de chauffeur is proces-verbaal opgemaakt. De gezamenlijke actie beoogde behalve verbetering van de naleving ook vermindering van de toezichtlast.

Om meer risicogebaseerd toezicht op druppellekkages op het spoor uit te kunnen voeren analyseerde de inspectie veelvoorkomende druppellekkages. Onderzocht is of en zo ja, welke specifieke gevaarlijke stoffen en gevarenklassen veelvuldig voorkomen bij druppellekkages. De risico's en gevaareigenschappen van de vrijgekomen stoffen zijn daarbij in kaart gebracht. Ook is gekeken naar een eventueel verband tussen druppellekkages en het land van registratie van de reservoirwagens. Specifieke risicovolle stoffen zijn daarbij herkend en in kaart gebracht. Verder is geconstateerd dat reservoirwagens uit landen met veel registraties eerder risico lopen op druppellekkage. Het verband is echter kwantitatief en niet kwalitatief. De resultaten verwerkte de inspectie in haar risicobepaling.

#### *opsporing*

De inspectie heeft op basis van de regeling 'melding- en informatieplicht' in de luchtvaart 1200 meldingen over foutieve zendingen met gevaarlijke stoffen ontvangen. Dit waren er ruim 200 meer dan in 2008. Deze meldingen hadden onder andere betrekking op fouten in documentatie, niet of onjuist etiketteren en markeren van zendingen, het onjuist verpakken en/of niet of onjuist declareren (waaronder verborgen gevaarlijke stoffen).

Naar aanleiding van meldingen die door de inspecteurs aan een nadere inspectie zijn ontworpen zijn ongeveer 105 processen-verbaal opgemaakt en 60 waarschuwingen verstrekt.

In het vervoer van gevaarlijke stoffen in de luchtvaart maakte de inspectie 124 processen-verbaal op tegen bedrijven in binnen- en buitenland. Er was geen sprake van notoire overtreders. Het totale boetebedrag bedraagt ongeveer 400.000 Euro. Daarnaast is er naar 80 bedrijven een waarschuwingsbrief gestuurd voor lichtere overtredingen. Bij een volgende overtreding ontvangen zij een proces-verbaal.

## ongevallenonderzoek

Er zijn in de binnenvaart 28 meldingen binnengekomen van ongevallen op schepen met gevaarlijke stoffen aan boord. Verder werd een onderzoek uitgevoerd naar een 'overloper' op een tankschip.

In de zeevaart is een aantal incidenten met gevaarlijke stoffen nader onderzocht. Voorbeelden daarvan zijn het onderzoek naar beschadiging aan de ladingen gevaarlijke stoffen in containers afkomstig van de MSC Nikita en de Nirint Pride na een aanvaring tussen beide schepen op de Noordzee en het onderzoek naar de structurele gebreken aan een serie tankcontainers waarbij herhaaldelijk lekkage was vastgesteld.

## samenwerking

In het Front Office Chemie Rijnmond is samengewerkt met de VROM-inspectie, Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond (DCMR), Rijkswaterstaat en de Arbeidsinspectie om de toezichtlast voor bedrijven te verminderen. Dit samenwerkingsverband richt zich vooral op preventieve controle van bedrijven.

Samen met de VROM-inspectie, DCMR en Rijkswaterstaat werden 20 inspecties bij probleembedrijven in Rijnmond uitgevoerd gericht op noodseinmiddelen, scheepsafvalstoffen en tankautoreinigers. Hierbij waren 12 bedrijven niet in orde wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen. De inspectie trad daar tegen op met een last onder dwangsom en waarschuwingsbrieven.



Eind mei vond voor de derde keer de zogeheten Kreekractie op de corridor Antwerpen-Rotterdam plaats. Controle vond plaats op de compleetheid, juistheid en tijdigheid van de vereiste informatie. Nog veelvuldig was er sprake van overtredingen van administratieve aard zoals niet correct ingevulde ladingdocumenten. Deze overtredingen bedreigen niet direct de veiligheid aan boord en de veiligheid van de overige vaarweggebruikers. Pas bij de bestrijding van de gevolgen van incidenten komt het belang van een complete en betrouwbare administratie en van een meldsysteem naar voren.

Verder bleek dat bij het merendeel van de schepen de meldingen overeenkomen met de daadwerkelijke lading aan boord. Van alle containers met gevaarlijke stoffen bleek tijdens de handhavingactie bijna 80% te zijn aangemeld. Vanuit het perspectief van de veiligheidsregio zijn met name die reizen risicovol waarbij geen gevaarlijke stoffen aangemeld zijn, maar waar deze toch aan boord blijken te zijn. Dit is bij 6 van de in totaal 29 gecontroleerde schepen tijdens de handhavingactie geconstateerd.

De bedrijven waarmee vooraf convenanten waren afgesloten bleken een aanzienlijk betere naleving te vertonen dan de overige schepen van de geïnspecteerde vloot.

De inspectie zal naar aanleiding van de resultaten van de intentieverklaring Kreekrak de schippers die meewerken aan systeemtoezicht minder intensief inspecteren dan schippers die niet deelnemen.

# 11. project Antillen en Aruba



#### *staatkundige vernieuwingen*

In het proces van staatkundige vernieuwingen worden Bonaire, St. Eustatius en Saba (BES-eilanden) openbaar lichaam binnen het Nederlands staatsbestel en verkrijgen Curaçao en St. Maarten de status van land binnen het Koninkrijk der Nederlanden. Deze wijzigingen zijn voorzien voor 10 oktober 2010. De wijziging in de staatkundige structuur van de BES-eilanden impliceert dat de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat de volledige verantwoordelijkheid voor Verkeer en Waterstaat-aangelegenheden op de BES-eilanden zal dragen.

Sinds 1 september 2008 houdt het Project Antillen en Aruba in de aanloop naar de transitie van de BES-eilanden zich bezig met de voorbereidingen op de toekomstige staatkundige structuur en de verantwoordelijkheden op het terrein van Verkeer en Waterstaat. Het projectteam wordt aangestuurd door de Inspecteur-Generaal. De activiteiten hebben betrekking op luchtvaart, scheepvaart, maar ook op meteorologie en seismologie en vervoer over land en water.

Op 16 december 2008 is op Bonaire het Regionaal Service Centrum (RSC) geopend door Staatssecretaris Bijleveld van Buitenlandse Zaken. Zo zijn er ook vestigingen van het RSC op Saba en St. Eustatius. Het RSC heeft als taak om een structurele bijdrage te leveren aan de uitvoering van (Rijks)taken op de BES-eilanden. Verkeer en Waterstaat heeft op 01 maart 2009 een kwartiermaker aangesteld op Bonaire.

#### *luchtvaart*

In januari 2009 heeft de minister deelgenomen aan een conferentie over luchtvaartpolitiek binnen het Koninkrijk der Nederlanden. Op de agenda van het symposium stonden de gevolgen van de toekomstige staatkundige verhoudingen voor de luchtvaartpolitiek (interne- en externe relaties) binnen het Koninkrijk. Het projectteam heeft ondersteuning gegeven aan twee bijeenkomsten van de Regiegroep Samenwerking Luchtvaart. Deze regiegroep, bestaande uit de directeurs Luchtvaart van de Nederlandse Antillen, Aruba en Nederland, ziet toe op de voortgang in de samenwerking op het gebied van de luchtvaart, waaronder luchtvaartveiligheid. Afspraken zijn gemaakt voor de vorming van één luchtverkeersdienstverlener voor de Benedenwindse eilanden en de uitgifte van gezamenlijke luchtvaartpublicaties binnen het Koninkrijk. In het kader van de uitvoering van het Plan van Aanpak Beheersing Risico's Toekomst Luchtvaart zijn verder stappen gemaakt in de invulling daarvan. Zo is voor de luchthaven van Bonaire het masterplan voor de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven gereed gekomen. Met het masterplan voor de luchthavens van Saba en Sint Eustatius is een aanvang gemaakt. De contouren voor een toekomstige samenwerking tussen Netherlands Antilles Air Traffic Control (luchtverkeersleiding op Curaçao; NAATC) en de Meteorologische Dienstverlening Nederlandse Antillen en Aruba (MDNA&A) en Nederland, namens de BES-eilanden, zijn steeds duidelijker en zichtbaarder geworden. Aangegeven is dat Nederland positief staat tegenover een nadere samenwerking met de MDNA&A en de NAATC voor het verzorgen van de meteorologische informatievoorziening op de BES-eilanden respectievelijk de luchtverkeersdienstverlening voor de luchthaven van Bonaire. Het voorontwerp en de documenten voor de aanbesteding van de renovatie van de start- en landingsbaan op de luchthaven van Bonaire zijn in december gereed.

Met de ministeries van Justitie en Binnenlandse Zaken zijn afspraken gemaakt op het gebied van security en brandweer en reddingsdiensten.

#### *scheepvaart*

In de 'Versterkingsprojecten Maritiem Bestuur' met de Nederlandse Antillen en Aruba wordt sinds 2006 samengewerkt. Deze projecten lopen tot 2011 en worden gefinancierd door de beschikbare ontwikkelingsfondsen (SONA en FDA). Binnen de projecten wordt met name aandacht besteed aan het opstellen van wetgeving, beleidsadvisering en het verzorgen van trainingen van lokaal personeel. Daarnaast worden samengewerkt aan de ontwikkeling van de toekomstige landen Curaçao en St. Maarten. Gestart werd met de uitvoering van het Plan van Aanpak Maritiem. De kwartiermaker van het ministerie van Verkeer en Waterstaat hield zich onder andere bezig met de voorbereidende activiteiten van dit plan. Daarnaast heeft de eerste bijeenkomst van het Maritiem Overleg Platform plaatsgevonden, waarin de Nederlandse Antillen, Aruba, Nederland, de eilandgebieden van de Nederlandse Antillen evenals de Kustwacht voor de Nederlandse Antillen en Aruba vertegenwoordigd zijn.

#### *vervoer gevaarlijke stoffen*

Voor de BES eilanden heeft een inventarisatie plaatsgevonden naar het veiligheidsniveau van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor wegtransport, luchtvaart en scheepvaart. Belangrijke uitkomsten van deze inventarisatie is dat een verbetermaatregelen genomen zullen worden om het veiligheidsniveau voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op een hoger niveau te tillen. De belangrijkste verbetervoorstellen zijn:

- Het uitvoeren van preventief toezicht door het verhogen van het kennisniveau van de vervoerders.
- Het ontwikkelen van beleid en regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op de weg

#### *versterkingsproject verkeersveiligheid*

Besloten werd om de juridische grondslag voor de verkeersveiligheid decentraal te beleggen. Op de BES-eilanden bestaat de behoefte aan technische ondersteuning vanuit Nederland. Om aan dit verzoek tegemoet

te komen heeft Verkeer en Waterstaat gezamenlijk met de gemeente Breda het 'Versterkingsproject Verkeersveiligheid' in gang gezet. Het uitgangspunt van het versterkingsproject is dat de BES-eilanden ten behoeve van de verkeersveiligheid waar nodig ondersteund worden.

#### *watermanagement*

Om verdere aantasting van het mariene milieu te voorkomen zijn er door de Europese Commissie (19,6 miljoen euro) en het Ministerie Verkeer en Waterstaat (5 miljoen euro) gelden ter beschikking gesteld voor de bouw van een waterzuivering en rioleringstelsel.

Aangezien de bouw van de waterzuiveringsinstallatie en het rioleringstelsel een zeer groot en complex project is zal ook vanuit de overheid rekening moeten worden gehouden met de nodige risico's. Vanuit de projectorganisatie is een taksforce opgericht met als doel om risico's tijdig te identificeren en de verantwoordelijke partijen daarop aan te spreken.



# 12. bedrijfsvoering



## personeel en organisatie

### *organisatie*

De inspectie heeft haar vernieuwingsagenda uitgewerkt in een meerjarenstrategie. De inspectie wil haar dienstverlening vergroten, haar toezicht inrichten op effect voor sector en samenleving en meer gaan samenwerken met andere toezichthouders. In dat kader zijn concrete wijzigingen in de organisatie voorzien, waarin ook rekening wordt gehouden met de krimptaakstelling.

Op 1 september 2009 is een nieuwe organisatie en -managementstructuur als tijdelijke werkorganisatie ingericht, die in 2010 definitief wordt ingevoerd. De nieuwe hoofdstructuur bestaat uit vier domeinen waarin het primaire proces is georganiseerd en twee (centrale) directies voor handhavingsbeleid en innovatie (H&I) respectievelijk bedrijfsvoering (DBV). Het aantal managementfuncties is daarbij van 63 naar 39 teruggebracht.

### *uitplaatsing administratieve taken naar Kiwa*

Na een aanbestedingsproces sloot de inspectie een contract met Kiwa BV af voor de overdracht van een aantal vergunningverlenende taken op het gebied van rail- en wegvervoer, binnenvaart, koopvaardij, visserij en luchtvaart. De overdracht zal naar verwachting medio 2010 plaatsvinden.

### *krimp / personeelsverloop*

De economische crisis bleek nauwelijks invloed te hebben op het natuurlijk verloop. Als gevolg van de voorafgaande Remkesregeling was de uitstroom vanwege pensionering vrijwel nihil. Desondanks bedroeg het natuurlijk verloop 6,3% en daarmee kwam de bezetting ultimo 2009 uit op 896,3 fte. Het overgrote deel van de uitstroom vond plaats bij de ondersteunende- en staffuncties, zodat de continuïteit van de primaire processen vergunningverlening en handhaving niet in het geding is geweest.

### *opleidingen*

De inspectie kan alleen haar doelen bereiken als haar medewerkers zijn toegerust met de kennis en competenties die nodig zijn voor de goede taakuitvoering en de ontwikkeling daarin. Daarom organiseert de inspectie elk jaar een opleidingsprogramma. In totaal namen 848 medewerkers deel aan een of meerdere cursussen. Daarnaast volgden individuele medewerkers externe cursussen op hun vakgebied. Voor langer durende opleidingen die vooral gevolgd werden met het oog op loopbaan en mobiliteit kon in veel gevallen een beroep worden gedaan op de middelen die voor het sociaal flankerend beleid ter beschikking werden gesteld. Uiteindelijk maakten 38 medewerkers hiervan gebruik.

### *ziekteverzuim*

Het ziekteverzuim daalde van 4,5 % naar 4,2%. Daarmee wordt de dalende trend van de afgelopen jaren voortgezet. De aanpak waarbij het management nadrukkelijk actief intervenueert is succesvol. Tussen onderdelen van de inspectie traden nog wel grote verschillen op.

### *diversiteit*

Verkeer en Waterstaat stelde zich ten doel om de vertegenwoordiging van vrouwen in managementposities op 25% te brengen. Bij de inspectie bedroeg dit percentage aan het einde van het jaar 32%. De doelstelling qua instroom op deze functies was voor Verkeer en Waterstaat 50%; de inspectie realiseerde 53%.

Ten slotte is er binnen de inspectie een buddynetwerk opgezet. Op dit moment zijn er 23 koppels actief; opvallend is de mobiliteit van de deelnemende medewerkers.

## ICT

De inspectie bracht haar informatiehuishouding verder op orde en werkte aan een verdere professionalisering. Doel daarvan is het continu verbeteren van de dienstverlening aan zowel burgers als bedrijven. Daartoe heeft de inspectie een voortgangsbewakingssysteem in gebruik genomen om de termijnen bij bezwaar- en beroepsprocedures te bewaken. Hetzelfde systeem wordt ook ingezet voor het bewaken van passagiersrechten in de luchtvaartsector. Voor de Scheepvaartsector is 'Easyrules' in gebruik genomen: een database



met (inter)nationale wet- en regelgeving voor de zeevaart en de binnenvaart. Gebruikers kunnen zich door middel van Easyrules pro-actief via de mail laten informeren over (aanstaande) wijzigingen in wet- en regelgeving op basis van een opgegeven profiel.

In verband met de voorgenomen uitplaatsing van vergunningverlenende taken aan Kiwa, zal ook een aantal bij de inspectie in gebruik zijnde ICT-systemen aan Kiwa worden overgedragen. Uit een haalbaarheidsonderzoek bleek dat de overdracht in technische zin gerealiseerd kan worden. Realisatie vindt plaats in 2010.

De inspectie sluit daar waar dat mogelijk is, aan bij ontwikkelingen bij collega-inspectiediensten. De inspectie onderzocht of aansluiting mogelijk is bij het systeem dat de Arbeidsinspectie gebruikt voor het innen van bestuurlijke boetes. Dat blijkt mogelijk: in 2010 zal de samenwerking verder geïntensiveerd worden.

## **tarieven**

Volgens het regeringsbeleid moet de inspectie voor het verlenen van diensten aan derden, zoveel als mogelijk, kostendekkende tarieven in rekening brengen. Om dit te bereiken heeft de inspectie haar tarieven, naast de inflatiecorrectie, de afgelopen jaren stapsgewijs verhoogd.

Door de Adviescommissie Controlekosten Luchtvaart (cie Michiels) is een advies uitgebracht over het onderscheid tussen controles in het kader van post-toelating en controles in het kader van nalevings-toezicht.

Op grond van dit advies heeft de minister besloten om producten, waarvan niet ontwijfelbaar vaststaat dat het gaat om toelating, niet langer bij de afnemers van deze producten in rekening te brengen.

## **kwaliteitsmanagement**

De inspectie heeft samen met het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken het verbeterplan naar aanleiding van de aanbevelingen uit de ICAO-audit opgesteld. In het verbeterplan staat hoe het koninkrijk der Nederland de aanbevelingen concreet gaat aanpakken.

De ontwikkeling van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen maakt deel uit van de ontwikkeling van een kwaliteitsmanagementsysteem. In 2009 zijn belangrijke stappen gezet in het verhogen van de data-integriteit. In de ontwikkeling van ABL zijn de adviezen van de Commissie Van Delden betrokken.

De implementatie van het kwaliteitsmanagementsysteem van de inspectie directie Luchtvaart heeft vertraging opgelopen. De internationale regelgeving schrijft een kwaliteitssysteem voor de nationale luchtvaartautoriteit voor. De certificering (ISO 9001-2008) van het domein Luchtvaart is nu voorzien voor november 2011.

## **bezwaar en beroep**

	<b>realisatie 2009</b>
aantal bezwaarschriften	<b>299</b>
aantal beroepzaken	<b>65</b>



## financiën

staat van baten en lasten	2009
<b>baten</b>	
opbrengst VenW	93.207
opbrengst overige departementen	0
opbrengst derden	17.413
rentebaten	536
vrijval voorzieningen	341
<b>totaal baten</b>	<b>111.497</b>
<b>lasten</b>	
apparaatskosten	
* personele kosten	78.094
* materiële kosten	22.802
rentelasten	117
afschrijvingskosten	
* materieel	1.169
* immaterieel	1.264
dotaties voorzieningen	3.916
<b>totaal lasten</b>	<b>107.362</b>
saldo van baten en lasten	4.135

### baten

- *opbrengst moederdepartement*  
De opbrengst moederdepartement betreft de omzet uit hoofde van activiteiten die de inspectie verricht voor het moederdepartement. Het betreft een vergoeding voor de producten inspectie en handhaving, alsmede kennis, advies en berichtgeving.
- *opbrengst derden*  
De opbrengsten derden zijn de aan de afnemers van het product 'vergunningen' in rekening gebrachte tarieven.
- *rentebaten*  
De rentebaten betreffen de renteopbrengsten van liquide middelen.
- *vrijval voorzieningen*  
Deze post betreft vrijval van de voorziening debiteuren en wachtgeldvoorziening, koers- en prijsverschillen en een kleine boekwinst op de verkoop van vaste activa.

### lasten

- *apparaatskosten (personeel en materieel)*  
De apparaatskosten betreffen de personele en materiële kosten over 2009.
- *rentelasten*  
De rentelasten vloeien voort uit de investeringen in het wagenpark en in het Informatieplan.
- *afschrijvingskosten*  
De afschrijvingskosten betreffen het wagenpark en geactiveerde projecten uit het informatieplan.
- *dotaties voorzieningen*  
De inspectie trof drie nieuwe voorzieningen, te weten de herhuisvesting in Utrecht, een voorziening voor de substantieel bezwarende functies en een voorziening voor ICT-migratiekosten als gevolg van de overdracht van taken.



Dit is een uitgave van de

**Inspectie Verkeer en  
Waterstaat**

Postbus 90653 | 2509 LR Den Haag  
T 088 489 00 00  
[www.ivw.nl](http://www.ivw.nl)

Maart 2010