

BIJLAGE

Voorbeelden uit de domeinen van toezicht

Dit zijn enkele voorbeelden die illustreren hoe de ontwikkeling van het toezicht, zoals hiervoor beschreven, nu al leidt tot veranderingen in het toezicht door de Inspectie VenW.

1. Vernieuwing van toezicht op de binnenvaartsector.

Mede vanuit het oogpunt van meer eigen verantwoordelijkheid nemen heeft het ministerie van VenW samen met de binnenvaartsector een top-5 van belangrijkste veiligheidsrisico's vastgesteld.

Deze zijn:

1. Onderhoud en inspecties;
2. Roeruitval;
3. Communicatie (zowel aan boord als tussen schepen onderling en tussen wal en schip);
4. Stabiliteit en stuwage;
5. Aanvaringen en schade.

Deze lijst dient momenteel als input voor de risicoanalyse van de Inspectie, veelal om de human factor te bewaken. Met het Centraal Overleg Verkeersveiligheid te Water, een overleg- en samenwerkingsverband van inspectiediensten, handhavers en beleid is eveneens een lijst opgesteld van toezichtprioriteiten. Deze lijst is gebaseerd op de praktijkervaringen van de op de binnenwateren opererende diensten. In het najaar van 2006 worden beide prioriteitenlijsten uitgewerkt tot afspraken tussen overheid en bedrijfsleven.

2. Koopvaardij en klassenbureaus.

In 2005 heeft de Inspectie VenW een visiedocument uitgebracht met betrekking tot het toezicht op de Koopvaardij. De belangrijkste verandering is de overdracht van de certificerende inspecties aan de klassenbureaus. Uw Kamer heeft in februari 2006 met deze visie ingestemd.

Om de ministeriële verantwoordelijkheid juridisch te borgen zijn op 1 juni 2006 contracten gesloten met de zeven voor de Nederlandse vloot werkzame klassenbureaus. In de contracten zijn de taken vastgelegd die de klassenbureaus overnemen en zijn bepalingen opgenomen die het toezicht door de Inspectie VenW op de klassenbureaus mogelijk maken. De Inspectie VenW zal meer via auditing toezien. Op 1 augustus 2006 is de nieuwe werkwijze in werking getreden. Door meer op afstand toezicht te houden is de eigen verantwoordelijkheid van de sector vergroot en ontstaat er voor de Inspectie VenW meer ruimte om te komen tot risicogebaseerd toezicht.

3. KWALIBO-regelgeving.

Door zelfregulering (certificering) van bodembeheerbedrijven neemt de kwaliteit en de transparantie in deze sector toe. Inspectie VenW en VROM-Inspectie zien op de certificering toe en staan door erkenning van gecertificeerde bedrijven (KWALIBO regelgeving) garant voor een level-playing-field. Gelet op de doelstellingen van de regelgeving en het beleid aangaande overheidstoezicht op het systeem van certificering en accreditatie, hecht de Inspectie VenW er belang aan dat het toezicht op dusdanig niveau wordt uitgevoerd dat er voldoende stimulans tot kwaliteitsverbetering door zelfregulering en privaat toezicht, van uit gaat. Als na een aantal jaren blijkt dat het systeem voldoende zelfregulerend is om de kwaliteit en betrouwbaarheid van de bodem beheer- en saneringsketen op een acceptabel peil te houden, kan de mate van toezicht verminderd worden.

4. Toezicht op luchthavens met nieuw beoordelingssysteem.

Voor de beoordeling van luchthavens heeft de Inspectie VenW een nieuw model ontwikkeld. Dit is een beoordelingssysteem dat ervoor zorgt dat luchthavens die in de tijd gezien goed presteren worden 'beloond' met minder toezicht. Op negatieve trends wordt gereageerd met meer toezicht.

Voorts is het zo dat de wijze waarop de Inspectie VenW invulling geeft aan het toezicht mede afhankelijk is van de houding van de bedrijven. Een open, informatieve, proactieve houding leidt tot een vorm van informatie-uitwisseling, een gesloten houding meer tot een handhavende opstelling van de toezichthouder. De bedrijven hebben met het nieuwe systeem (grotendeels) zelf in de hand hoe vaak zij de Inspectie VenW zullen tegenkomen en op welke manier de toezichthouder met hun om gaat.

Het model wordt in samenwerking met Duitsland, België en Luxemburg nu ook ontwikkeld voor toepassing in het domein Luchtruim. Gezien het enthousiasme voor het nieuwe systeem wordt gezien of het model in breder Europees verband in te brengen is.

5. Inspecties op buitenlandse vliegtuigen.

Nederland voert platforminspecties uit op buitenlandse vliegtuigen die Nederland aandoen (de zogenoemde SAFA-inspecties). Tijdens zo'n inspectie wordt een schouw van het vliegtuig gedaan en worden de vereiste documenten gecontroleerd. Afhankelijk van de ernst van bevindingen worden deze doorgegeven aan de gezagvoerder, de eigen luchtvaartmaatschappij en/of de inspectieorganisatie van het land van herkomst. De gegevens uit deze inspecties worden in een centrale Europese databank opgeslagen. In mei 2006 zijn in EU-verband deze inspecties voor alle EASA-leden genormaliseerd en nu ook voor alle EASA-landen verplicht gesteld. Met de gegevens uit de centrale Europese databank kunnen bevindingen eenvoudig worden uitgewisseld en vergeleken. Tevens wordt in internationaal verband kennis uitgewisseld over de wijze van uitvoering van de platforminspecties.

6. Toepassing risicomodel in toezicht op luchtvaarttechnische bedrijven.

Voor het toezicht op de luchtvaarttechnische bedrijven is een eerste stap gezet om het inspectieprogramma voor 2006 mede te baseren op een door de Inspectie VenW uitgevoerde risicoanalyse. Voor de risicoanalyse is van alle bedrijven in de sector een inschatting gemaakt van kwaliteits- en organisatierisico's. Hierdoor kan de inzet van beschikbare toezichtcapaciteit gericht worden ingezet; minder waar het kan en meer waar het moet. Voor een aantal bedrijven heeft dit geresulteerd in meer of minder inspecties dan gebruikelijk.

7. Consultatie Luchtvaarttechnische Bedrijven.

Voor het domein Luchtvaarttechnische bedrijven is de Inspectie VenW in februari begonnen met de evaluatie van het toezicht. In de evaluatie is o.a. de helft van alle bedrijven in het domein telefonisch geënkquêteerd over hun ervaringen met het Inspectie VenW toezicht en is meteen ideeën/verbetervoorstellen uit de sector verzameld. Uit de sector is tevens een representatieve consultatiegroep samengesteld om alle gekregen ideeën van de sector en van de Inspectie VenW te bespreken. Met een breed opgezette conferentie (VenW, sector, andere overheden) is de evaluatiefase afgerond. In overleg met de consultatiegroep komt de Inspectie VenW nu met een prioritering van de noodzakelijk geachte veranderingen.

8. Introductie bestuurlijke boete.

Sinds 1 juni 2005 zet de Inspectie VenW het instrument bestuurlijke boete in voor overtredingen van rij- en rusttijden. Door het lik op stuk karakter van dit instrument wordt bereikt dat de daadwerkelijke boeteoplegging veel sneller op de overtreding volgt dan in het verleden het geval was. Een welkom effect is dat de overtreder zich eerder geroepen voelt om de regels beter na te leven. Zo is het aantal chauffeurs dat wordt beboet voor het niet bij zich hebben van tachograafschrijven in de eerste helft van 2006 beduidend lager dan in 2005. Onderdeel van de procedure is dat de ondernemer of chauffeur de gelegenheid wordt geboden zijn verhaal te kunnen doen, voordat de boete daadwerkelijk wordt opgelegd.

9. Digitale vergunningverlening.

De Inspectie VenW ontwikkelt samen met DG Rijkswaterstaat een generieke ICT-toepassing waarmee bedrijven/personen digitaal hun vergunningen kunnen aanvragen. Half oktober is het systeem operationeel met de eerste twee producten. Het betreft de zeevaartproducten Monsterboekje en Vaarbevoegdheidbewijs. Uitbreiding met de overige vergunningenproducten van de Inspectie VenW zullen gefaseerd plaatsvinden vanaf eind 2006.

10. Prototype inspectie-applicatie bij rail.

Op dit moment worden inspecteurs op de controleplaatsen niet digitaal ondersteund. Eind 2006 zal door middel van een pilot enkele inspecteurs de beschikking hebben

over mobiele ondersteuning waarin (een deel van) de inspectietoepassing is opgenomen. Met deze mobiele ondersteuning kunnen de inspecteurs o.a. checklisten flexibel genereren, invullen en opslaan. Deze pilot is de voorbereiding van de generieke inspectietoepassing voor de Inspectie VenW.

11. Gedragswetenschappelijke kennis.

De Inspectie VenW en de Voedsel en Warenautoriteit voeren samen met het Expertisecentrum Rechtshandhaving van Justitie en de Belastingdienst een project uit gericht op binnenhalen van recente gedragswetenschappelijke kennis ten bate van het toezicht en het stimuleren van de wetenschappelijke wereld om nieuw onderzoek op dit wetenschappelijke terrein te starten.

Medio 2006 zijn daarvan de eerste producten opgeleverd:

- een overzichtsrapportage Informatie en communicatie in het handhavingsbeleid (Erasmus Universiteit Rotterdam).
- de rapportage Bestrafen, belonen en beïnvloeden, een gedragswetenschappelijk perspectief op handhaving (Universiteit van Amsterdam).
- de rapportage Regulering en regelnaleving door bedrijven (Universiteit Leiden).

De verkregen inzichten dragen bij aan de vernieuwing van het toezicht. Verschillende universitaire onderzoeksgroepen zijn geïnteresseerd geraakt in het verrichten van toezichtgerelateerd onderzoek. Nieuw onderzoek wordt met hen in gang gezet.