



Inspectie Verkeer en Waterstaat

JAARBERICHT 2006





Inspectie Verkeer en Waterstaat

JAARBERICHT 2006



INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD 3

SAMENVATTING 4

INLEIDING 10

LUCHTHAVENS EN LUCHTRUIM 16

LUCHTVAARTOPERATIONELE BEDRIJVEN 26

LUCHTVAARTTECHNISCHE BEDRIJVEN 32

TAXIVERVOER 42

BUSVERVOER 50

GOEDERENVERVOER 56

SPOOR 62

TRAM EN METRO 70

WATERBEHEER 76

KOOPVAARDIJ 86

VISSERIJ 94

BINNENVAART 98

Geachte lezer,

In 2006 legt de Inspectie Verkeer en Waterstaat de nadruk op minder toezichtlast en een efficiëntere manier van werken. Het doel daarvan is om het bedrijfsleven zo min mogelijk te storen bij haar activiteiten én het veiligheidsniveau te handhaven of zelfs te verhogen. Dit doen we in de wetenschap dat de komende jaren de veiligheid onder druk kan komen te staan door de groeiende mobiliteit.

Met onze collega-toezichthouders trekken we zoveel mogelijk gezamenlijk op.

Samen komen we voor een aantal domeinen tot een gezamenlijk inspectieplan en één aanspreekpunt. Bedrijven binnen die domeinen krijgen daardoor minder of minder vaak inspecteurs over de vloer. En ze kunnen via één loket eenvoudiger en digitaal in contact treden met de toezichthoudende overheid.

Voor het eind van 2007 wordt deze aanpak ingevoerd voor het wegvervoer en voor Schiphol.

Meer kijken naar hoe bedrijven hun interne controles organiseren moet leiden tot inzicht in het systeem. Daarmee kunnen met relatief weinig inspanningen veel toekomstige veiligheidsrisico's worden weggenomen. We kijken dus bijvoorbeeld

meer naar busbedrijven dan naar bussen. Daarnaast stimuleren we branches om gezamenlijk tot een keurmerk te komen en dragen we daar waar mogelijk taken aan de sector over. Ook de inzet van technische hulpmiddelen als bijvoorbeeld het wegen van rijdende vrachtwagens draagt bij aan een efficiëntere manier van werken.

Minder toezichtlast, duidelijkheid voor bedrijven, samenwerking met andere inspecties en een efficiëntere manier van werken zijn mooi. Het moet uiteindelijk echter wel leiden tot een zo hoog mogelijk veiligheidsniveau binnen de transportsector. Want ook daar is de Nederlandse samenleving bij gebaat. De inspectie geeft met dit Jaarbericht een beeld van hoe de staat van de veiligheid in 2006 is in de domeinen waarop we toezicht houden.



Johan de Leeuw
inspecteur-generaal

SAMENVATTING

LUCHTHAVENS EN LUCHTRUIM

In 2006 zet de inspectie een belangrijke stap in het verhogen van de veiligheid van het luchtruim door certificatie van luchtvaarnavigatiedienstverleners, zoals EUROCONTROL Maastricht Upper Area Control Centre en het KNMI. Ook de invoering van een nieuw naderingssysteem voor nachtvluchten op Schiphol heeft een positieve invloed op de veiligheid. Dit systeem levert op termijn ook capaciteits- en milieuvoordelen op. We zien in de toekomst graag voor alle naderingen op de luchthaven Schiphol ingevoerd.

Op nationaal en Europees niveau blijft de inspectie zich inzetten voor een eenduidige interpretatie van de term runway incursion. Verwarring over bijna-botsingen op het vliegveld staat een goede registratie en een oplossing voor dit probleem in de weg. Wij maken ons ook zorgen over ongeautoriseerde kruisingen. Het komt te vaak voor dat op zicht vliegend verkeer zonder toestemming gecontroleerd luchtruim binnenvliegt. Deze onveilige situatie komt met name rond Maastricht Aachen Airport en Amsterdam Airport Schiphol voor. In 2006 werkt Luchtverkeersleiding Nederland verder aan een mogelijke oplossing voor het parallel starten vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgerbaan op Schiphol. Ondertussen blijft de inspectie zich richten op de raakvlakken tussen de verschillende bedrijven en hun activiteiten op de luchthaven. Het is juist op de overlappende gebieden dat de integrale veiligheid van het luchtvaartstelsel potentieel gevaar loopt. Op het gebied van gevaarlijke stoffen ziet de inspectie risico in de toename van verzendingen met gewone postpakketten. Oorzaak is de toegenomen handel via internet. In onze handhavingsrapportage Schiphol 2006 melden wij dat de grenswaarden voor de geluidsbelasting op drie plekken ten noordoosten van de luchthaven licht zijn overschreden.

LUCHTVAARTOPERATIONELE BEDRIJVEN

De veiligheidssituatie bij de luchtvaartoperationele bedrijven is niet heel anders dan in voorgaande jaren. De inspectie stelt geen bijzondere constatering vast. Het toezicht voeren wij, met uitzondering van de bijzondere luchtvaart, uit namens het Europese agentschap European Aviation Safety Agency (EASA). In 2006 valt ons een aantal ongevallen op in de recreatieve luchtvaart, met name met micro light aircraft. Uit ons onderzoek blijkt dat het aantal voorvallen niet hoger is dan in voorgaande jaren. Wij kijken naar verbetermogelijkheden omdat die op technisch, operationeel en infrastructureel gebied inmiddels goed mogelijk zijn. In 2007 zullen wij hiervoor voorstellen doen. Bij een Turkse luchtvaartmaatschappij doet zich een ernstig incident voor zonder persoonlijke ongelukken. De staart van het toestel raakt de landingsbaan. Toch verbetert juist het algemene veiligheidsniveau bij de Turkse maatschappijen. Reden waarom wij het formele verscherpte toezicht opheffen. Bij overige buitenlandse maatschappijen stellen we minder bevindingen vast, ondanks dat we meer inspecteren.

Op Oost-Europese maatschappijen die de NAVO inzet voor defensietransporten voeren wij extra strenge controles uit. Dit in samenwerking met de Militaire Luchtvaartautoriteit. Het ministerie van Defensie beëindigt een aantal contracten op basis van onze eerdere bevindingen. We bereiden ons voor op verdere overdracht van taken aan EASA op het gebied van de operationele regelgeving. Op 22 maart 2006 stelt de EU de eerste zogenoemde zwarte lijst vast. Op deze lijst staan de namen van luchtvaartmaatschappijen die niet meer, dan wel onder voorwaarden, naar vliegvelden binnen de EU mogen vliegen.

Vanaf augustus kan de inspectie een last onder dwangsom opleggen aan een luchtvaartmaatschappij die stelselmatig danwel op grove wijze de rechten van passagiers op het gebied van denied boarding compensation (waaronder het uitblijven van financiële compensatie bij overboeking) schendt. Ook kunnen we bestuursdwang toepassen. Sinds 29 december kunnen wij bestuurlijke boetes aan maatschappijen opleggen.

LUCHTVAARTTECHNISCHE BEDRIJVEN

Toezicht op luchtvaarttechnische bedrijven moet de veiligheid van de Nederlandse luchtvloot bevorderen. Kernwoord daarbij is luchtwaardigheid, de som van ontwerp, productie en onderhoud aan luchtvaartuigen, motoren en specifieke onderdelen. Het domein is over het algemeen veilig te noemen. Het risicoprofiel daalt en het aantal bevindingen neemt af. Het toezicht valt grotendeels onder Europese wetgeving. Veel van het werk voeren wij uit namens het European Aviation Safety Agency (EASA).

De luchtvaartsector wordt technologisch steeds complexer en internationaler. Die voortgaande ontwikkeling maakt dat aandacht voor de veiligheid zich constant moet uitbreiden. In 2006 voert EASA twee audits uit bij de inspectie om standaardisatie binnen de EU te waarborgen. Werkpakketten voor certificatie en validatie van producten en het toezicht op productiebedrijven worden onder de loep genomen, alsook ons wereldwijde toezicht op de Fokker-vloot. Conclusie is dat onze competentie uitstekend is. In 2006 start de inspectie met de invoering van een kwaliteitssysteem. Er wordt een kwaliteitsmanager aangesteld die de ISO normering invoert. Tendens is om de luchtvaarttechnische bedrijven meer educatief dan, zoals in het verleden, straffend tegemoet te treden. Voorbeeld daarvan is ondermeer een conferentie die we organiseren over het gebruik van niet-originele fabrieksvliegtuigonderdelen.

In opdracht van EASA beoordelen wij de vrachtconversie van de 747-400. We onderzoeken verder ondermeer de veiligheidscultuur bij het gebruik van micro light aircraft (MLA). Aanleiding daartoe vormen incidenten met de kleine toestellen, waarvan in 2006 twee met dodelijke afloop. Wij bevelen onder andere aan om geen commerciële vluchten met MLA's uit te voeren en ze een normaal deel van de General Aviation te laten worden.

TAXIVERVOER

Betrouwbaar, vakbekwaam, veilig en eerlijk concurrerend. Dat zijn de kernwaarden voor het taxivervoer waarop de inspectie toezicht houdt. Controles richten zich op de taxiondernemingen, chauffeurs en hun voertuigen. Arbeids-, rij- en rusttijden krijgen daarbij veel aandacht. De taximarkt bestaat voor ruim driekwart uit contractvervoer; zieken-, scholierenvervoer maar ook de treintaxi. Het overige deel is de straattaxi.

Taxivervoer is er het afgelopen jaar aanzienlijk veiliger geworden. Dit blijkt uit nalevingpercentages gemeten in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Een deel van de grotestedenproblematiek, zoals illegale verpachting en fictieve loondienstverbanden, breidt zich uit naar de rest van het land. Binnen het rolstoelvervoer verbetert de veiligheid voor het derde achtereenvolgende jaar. Naleving van de veiligheidsvoorschriften bedraagt nu ruim 75%. De inspectie wordt geconfronteerd met een aantal nieuwe, innovatieve taxichauffeursdiensten die onduidelijk in de wet zijn benoemd. Voorbeelden zijn Scooterbob en Rent-a-Bob, volgens ons vergunningplichtig taxivervoer. In het voorjaar van 2006 voert de inspectie met de politiekorpsen van Amsterdam en Utrecht zogenoemde mystery-guest ritten uit. Tijdens de acties krijgen de taxichauffeurs die een overtreding begaan, te maken met een lik-op-stuk-beleid. Dat leidt tot boetes en inname van busbaanonthefingen. Tweede Kamervragen over de afgifte van de chauffeurspassen maken dat in de zomer van 2006 de inspectie en het CBR de afgifteprocedure bekorten van dertien naar acht weken. Vanaf oktober is er voor startende taxichauffeurs een tijdelijk bewijsschrift taxi. Daarmee kan deze groep gemiddeld vijf weken eerder aan het werk.

BUSVERVOER

De inspectie houdt met vergunningverlening en inspecties toezicht op het busvervoer. In het bijzonder op ondernemingen, chauffeurs en voertuigen. Ook buitenlandse bussen in Nederland worden gecontroleerd. Er is onder meer aandacht voor het gebruik van snelheidsbegrenzers, wettelijke rij- en rusttijden, APK en gordels bij passagiers. Door de beperkte omvang van de busmarkt komt een bedrijf gemiddeld elke drie jaar aan de beurt voor een reguliere bedrijfscontrole. Bij de helft van deze inspecties constateren we een of meerdere overtredingen.

Met de naleving lijkt het in 2006 beter gesteld dan in voorgaande jaren. Vooral de veiligheid van het buspendelvervoer is er op vooruit gegaan, al blijven hier veel overtredingen op het gebied van rij- en rusttijden bestaan. Er zijn manipulaties van snelheidsbegrenzers en de technische staat van het voertuig schiet wel eens tekort. Invoering van de digitale tachograaf op 1 mei maakt fraude minder makkelijk. Op internationale lijndiensten worden juist meer en ernstige overtredingen op het gebied van rij- en rusttijden geconstateerd.

De inspectie is bezorgd over het nationale openbaar vervoer met bussen. Naast het beschikbare aantal zit- en staanplaatsen, gaat onze aandacht vooral uit naar de technische staat van bussen in het openbaar vervoer. Voor 2007 opnieuw een speerpunt.

De inspectie bevordert samen met de Stichting Keurmerk Touringcarbedrijf de zelfregulering in het besloten busvervoer. Dit komt onder andere tot uiting in een strakker sanctieregime door het schorsen en intrekken van keurmerken van slecht presterende bedrijven.

GOEDERENVERVOER

De inspectie houdt toezicht op het vervoer van goederen over de weg. Rij- en rusttijden vormen daarbij een belangrijk punt van aandacht. Het aantal controles dat de inspectie jaarlijks uitvoert, is gebaseerd op EU-verordeningen. Bij een vijfde van de controles constateren wij een of meer overtredingen. Dat leidt tot processen-verbaal of andere maatregelen. Ook geven wij waarschuwingen en voorlichting.

De invoering van de digitale tachograaf op 1 mei 2006 maakt controles efficiënter. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid, gezonde arbeidsomstandigheden en eerlijke concurrentie tussen vervoerders.

Door de samenwerking met de Arbeidsinspectie en de VROM-Inspectie verlichten we in 2006 de toezichtlast voor ondernemers. Wij constateren dat wetgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen soms tekortschiet. De inspectie adviseert het ministerie over aanpassingen op dit gebied. Het probleem doet zich voor bij het vervoer van ziekenhuisafval, bestrijdingsmiddelen en in beslaggenomen vuurwerk. De inspectie werkt dan ook aan het vergroten van het veiligheidsbewustzijn en de eigen verantwoordelijkheid van ondernemers. Dit gebeurt door middel van systeemtoezicht en voorlichting. Met een vierde installatie is het controlesysteem rond de Randstad om overbelading van vrachtwagens te meten compleet. Meer dan een derde van de vrachtwagens blijkt te zwaar.

Wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen blijkt eenderde van de chauffeurs in overtreding. Het gaat dan om overschrijding van de Arbeidstijdenwet, het ontbreken van vakbekwaamheidspapieren, verkeerde stuwage en het negeren van het tunnelverbod.

Specifieke projecten waar de inspectie zich in 2006 om bekommert, zijn ondermeer een onderzoek naar de veiligheid van wegtunnels en ondersteuning van Turkije met betrekking tot toetreding tot de EU.

SPOOR

In 2006 overlijdt één reiziger na een ongeval. 182 reizigers raken gewond, vooral ten gevolge van treinbotsingen. Twaalf overweggebruikers komen om het leven als gevolg van een ongeval op een overweg.

Het aantal treinen dat een rood sein voorbij rijdt, stijgt in 2006 van 250 tot 292. Vijf treinbotsingen zijn daarvan het gevolg. De spoorsector heeft zich ten doel gesteld om de helft minder vaak door roodlicht te rijden. Twee ontsparingen van reizigertreinen in de zomer komen door gebreken in de infrastructuur, zogenoemde spoorspattingen. Ook het aantal ultrasoongebreken en spoorstaafbreuken neemt toe.

In 2006 doen drie nieuwe personenvervoerders hun intrede op het spoor, Connexxion, Arriva en Veolia. Verder wordt samenwerking gevonden met de Duitse spoortoezichthouder. Deze maakt het mogelijk beoordelingen van werkplaatsen voor railvoertuigen van elkaar over te nemen.

Begin maart adviseert de inspectie positief over de indienststelling van de Utrechtboog, die de stations Amsterdam Bijlmer en Utrecht direct verbindt met Amsterdam Zuid/WTC en Schiphol. ProRail neemt de HSL-Zuid voor het testbedrijf in beheer. Met de komst van RandstadRail zijn de Hofpleinlijn en de Zoetermeerkrakeling onttrokken aan het hoofdspoor. De inspectie beoordeelt het bewijs van veiligheid voor de exploitatie van de Betuweroute. Naar verwachting zullen wij in 2007 een definitief oordeel geven. In 2006 ronden we de inspectie naar de infrastructuur van het emplacement Amsterdam af. Drie ontsparingen daar in 2005 waren daarvoor de aanleiding. Er is geen sprake van directe veiligheidsrisico's in relatie tot de technische staat van het emplacement.

Bij inspecties stellen we vast dat een op de tien treinen te hard rijdt bij tijdelijke snelheidsbeperking, machinisten op het traject Maastricht – Luik het Nederlands onvoldoende beheersen en treinen van NS Reizigers nog te vaak vertrekken met open deuren.

TRAM EN METRO

In 2006 wordt het domein uitgebreid met RandstadRail. Het lichte spoor dat Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer verbindt, wordt in oktober opengesteld. Een maand later legt de inspectie het voor een groot deel stil vanwege twee ontsporingen. Een onafhankelijk onderzoek naar het ongeluk en de rol van de inspectie bij ingebruikname van de lijn zal in 2007 worden afgerond. Eerder in 2006 leggen we op een deel van het spoor van de sneltram Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein stil.

De inspectie en het ministerie bereiden beleid voor over lokale en bijzondere spoorwegen. Het in de huidige wetgeving verankerde onderscheid tussen lokale en interlokale tramlijnen komt te vervallen. Het is de bedoeling dat het toezicht meer gaat lijken op dat van het hoofdspoor, maar zonder een uitgebreid stelsel van voorschriften.

WATERBEHEER

De inspectie voert zelf geen inspecties uit bij bedrijven en instellingen. Onder ons toezicht vallen nu ook de regionale wateren. In 2006 doen we ervaring op met inspectieonderzoeken met een kortere doorlooptijd en het opzetten en uitvoeren van vervolgonderzoeken. Deze verbreding van ons takenpakket verschaft ons een completer beeld.

Ons valt op dat de regelgeving omtrent waterbeheer niet altijd van even goede kwaliteit is. Zo merken wij op dat het voorstel voor de EU-richtlijn prioritaire stoffen onhaalbare normen bevat die handhaving in de weg zullen staan. Daarnaast signaleren wij afstemmingsproblemen met termijnen die de Kaderrichtlijn water stelt. Wij werken mee aan een aangepast wetsvoorstel voor de nieuwe Waterwet. Met het ministerie leveren wij ook een bijdrage aan het Waterbesluit dat nadere invulling geeft aan de vergunningplicht. Sinds eind oktober zijn wij met de VROM-Inspectie belast met het bestuursrechtelijk toezicht op gecertificeerde/geaccrediteerde en door de ministers van VROM en VenW erkende bedrijven als baggeraars, bodemsaneerders, adviesbureaus, laboratoria en aannemers. Het aantal aanvragen in het kader van de Ontgrondingenwet neemt sterk toe. Vijftien zandsuppleties zijn daaraan debet. De stijging in het aantal beschikkingen in het

kader van de Wet bodembescherming en de Wet beheer rijkswaterstaatwerken wordt veroorzaakt door de toename van onderhoudsactiviteiten en de toegenomen bewustwording van Rijkswaterstaat dat deze aangevraagd moeten worden.

Beoordeling van gemeentelijke rioleringsplannen door de waterschappen loopt achter. Wat overstorten betreft, stelt de inspectie op 1 juni dat er bijna tachtig als risicovol zijn aan te merken. Twaalf van deze installaties voor het ongezuiverd lozen van rioolwater voldoen niet aan de norm. De inspectie beoordeelt de wijze waarop Rijkswaterstaat de veiligheid van de waterkeringen (duinen en dijken) waarborgt. Het beheer van de gegevens op dit gebied is niet op orde. Exacte ligging en de eisen waaraan de kering moet voldoen zijn onvoldoende gedefinieerd. Daardoor ontbreekt de juridische basis voor toestaan of verbieden van activiteiten als het plaatsen van bijvoorbeeld windmolens of bekabeling in de buurt van de kering. Een kwart van de waterkeringen, waaronder de Afsluitdijk, voldoet niet aan de wettelijke norm voor veiligheid. Eenderde van de waterkeringen, waaronder de Maeslandkering, kunnen we niet beoordelen omdat gegevens ontbreken.

KOOPVAARDIJ

De jaarlijkse ranglijst van het Paris Memorandum of Understanding laat zien dat het aantal kwaliteitsvlaggen in 2005 is toegenomen. De veiligheid neemt wereldwijd toe.

Onze inspectie-eisen vloeien voort uit de internationale verdragsverplichtingen van de International Maritime Organization en de EU. Een groot deel van het certificeren van zeeschepen is overgedragen aan zeven private internationale klassenbureaus.

Na een aantal ernstige en dodelijke ongevallen in 2005 en 2006 met luikenwagens breiden we ons inspectieprogramma uit met dit onderwerp. Een deel van de Nederlandse koopvaardijvloot leeft internationale beveiligingsregelgeving op een aantal gebieden onvoldoende na. Eenvijfde van de geïnspecteerde schepen heeft zijn toegangscontrole aan boord niet op orde, bijna eenzelfde deel voldoet niet aan de eisen voor beveiligingsoefeningen. De naleving gerelateerd aan het afvoeren van olieafval uit de machinekamers van zeeschepen blijkt goed nageleefd te worden.

Het inspectieprogramma Prisma, met de Douane in 2005 gestart, blijkt effectief bij opsporing van containers met gevaarlijke stoffen. Het toezicht op vuurwerk in de Rotterdamse havens geeft een gunstiger beeld dan in voorgaande jaren. Het overtredingspercentage is weliswaar hoger, de werkelijke risico's zijn kleiner.

VISSERIJ

Voor dertien trawlers langer dan 75 meter is die rol toebedeeld aan een van de zeven onder ons toezicht staande klassenbureaus.

Hoge brandstofprijzen, slechte vangsten en quotavermindering leiden in 2006 tot verdere inkrimping van de visserijvloot. De inspectie constateert dat er minder aandacht is voor het onderhoud. Wij voeren de helft meer onderzoeken uit naar aanleiding van ongevallen. Behalve Nederlandse vissersvaartuigen gaat het daarbij ook om ongevallen met buitenlandse vissersvaartuigen binnen de twaalfmijlszone. Er worden minder ongevallen gemeld. Er vallen drie doden en vijf gewonden.

Het Korps landelijke politiediensten en de Kustwacht voeren voor het eerst controles uit aan boord van vissersschepen. In eenderde van de gevallen leidt dat tot processen-verbaal. Onderbemanning is de meest voorkomende overtreding. Eind 2006 beschikken nog maar twee vissersschepen over een Halon-installatie. Op overige schepen zijn deze al vervangen door milieuvriendelijke brandblussers.

BINNENVAART

De veiligheid in de binnenvaart lijkt op het eerste gezicht af te nemen. We registreren in 2006 negen doden, waar er in voorgaande jaren slechts enkelen waren. Het aantal incidenten, aan- en schadevaringen neemt ook toe. Dit is deels te wijten aan betere registratiemethoden. Pas de komende jaren zal blijken of 2006 een uitzonderlijk jaar is of dat sprake is van een trend. De sterke stijging van het aantal gewonden en doden komt niet door intensievere waarneming. Het aantal aanvragen voor registraties van nieuwbouwschepen verdubbelt. Dat het de binnenvaart economisch voor de wind gaat, is daarvan de voornaamste reden.

Met andere inspectiepartners en het bedrijfsleven werken wij samen en stellen een risico top-5 op. Het niveau van veiligheid verschilt per deelsector. In de tankvaart is de aandacht voor veiligheid en milieu zeer hoog. De bulkvaart besteedt minder aandacht aan veiligheid en milieu. De containervaart worstelt ondertussen met het ordenen van grote hoeveelheden informatie. De passagiersvaart houdt zich aan de strikte regelgeving. De meerdaagse vaart staat onder toezicht van de reisorganisaties.

De inspectie verkent met de marktpartijen onder welke voorwaarden taken op het gebied van keuring, certificering en meting kunnen worden overgedragen. Rijnschepen die in 2006 worden aangemeld voor nieuwbouw moeten voldoen aan de maximale emissie-eisen. De binnenvaartsector benadert de inspectie om mee te werken aan de ontwikkeling van een milieuvriendelijke scheepsmotor. Deze loopt op waterstof en maakt gebruik van brandstofcellen.

Bij de inspecties blijken in de binnenvaart in vier op de tien gevallen in het vaartijdenboek stelselmatig onjuistheden voor te komen. In het containervervoer treffen we veelvuldig containers aan zonder juiste documentatie.

De inspectie onderzoekt containerschepen op de aanwezigheid van een verdacht ballastsysteem. Aanleiding is het omslaan van twee binnenvaartschepen in 2006 van hetzelfde type. Veerponten krijgen ook onze aandacht, omdat we signalen krijgen dat door geldgebrek reders met minder of kwalitatief mindere bemanning willen varen. De inspectie onderzoekt de veiligheid van waterbussen tussen onder meer Dordrecht en Rotterdam. Aanleiding is een viertal ongevallen.

De inspectie maakt zich zorgen over de toename van de zogenoemde boord-boord-overslag. Dit rechtstreeks langszij overladen van het ene naar het andere schip maakt een deel van de regelgeving rond gevaarlijke stoffen ongeldig of niet toepasbaar. Veilige vluchtwegen ontbreken.

INLEIDING

DE STAAT VAN DE TRANSPORTVEILIGHEID

In het Jaarbericht 2006 schetst de Inspectie Verkeer en Waterstaat (de inspectie) de staat van de veiligheid van de domeinen waar zij toezicht op houdt: het transport door de lucht, over land en over water. Daarnaast bericht de inspectie over het toezicht op het waterbeheer in Nederland. Het Jaarbericht geeft inspectieresultaten en gaat in op zorgwekkende en positieve ontwikkelingen die de inspectie in 2006 ziet, zo mogelijk in perspectief tot voorgaande en komende jaren.

MISSIE EN VISIE

De inspectie houdt toezicht vanuit de missie:

De Inspectie Verkeer en Waterstaat bewaakt en bevordert door toezicht op en handhaving van het uitvoeren van wet- en regelgeving een veilig en duurzaam gebruik van weg, water, lucht en rail door burgers en ondernemers en bericht over de resultaten van het werk in de openbaarheid.

Met het onafhankelijk toezicht wil de inspectie in de openbaarheid rapporteren over zorgwekkende situaties in het transport en als dat nodig is maatregelen (laten) nemen om onacceptabele risico's voor burgers te verminderen. Daarnaast is het onze taak om via het toezicht en de rapportage daarover, burgers en bedrijven te stimuleren om zo veilig en duurzaam mogelijk te handelen. Hiermee willen we de kans op ongevallen, milieuvervuiling en verstoorde marktverhoudingen verkleinen. Onze visie luidt dan ook:

Een veilig, leefbaar, bereikbaar Nederland met:

- zo min mogelijk ongelukken, incidenten, milieuvervuiling en overlast;
- voldoende mogelijkheden voor economische expansie;

- ondernemers en burgers die zich daar eveneens verantwoordelijk voor voelen, in een goed geordende markt.

De inspectie streeft naar brede herkenbaarheid en heldere communicatie met burgers, het bedrijfsleven en de politiek. De inspectie werkt onafhankelijk. Wij rapporteren gevraagd en ongevraagd aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. We geven persberichten uit (tabel INL-1) en bereiden de beantwoording van Tweede Kamer vragen voor (INL-2). Met dit Jaarbericht willen we in de openbaarheid en voor een algemeen geïnteresseerd publiek verslag doen van met name de staat van de transportveiligheid in Nederland.

ORGANISATIE EN DOMEINEN VAN TOEZICHT

De inspectie is onderdeel van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De toezichtfuncties van de inspectie zijn geordend in negen toezichteenheden. De toezichteenheden zijn het gezicht van de inspectie naar buiten. Zij voeren de drie belangrijkste processen uit: inspectie, vergunningverlening en kennis, advies en berichtgeving.



In 2006 treft de inspectie voorbereidingen om een zogenoemde baten-lastendienst (agentschap) te worden. Doel daarvan is om bedrijfsmatiger te kunnen werken en de prioriteitstelling te verbeteren. Dit is mogelijk door een resultaatgerichter besturingsmodel. Er zal meer worden gekeken naar de realisatie van producten en de kosten daarvan.

De toezichtseenheden van de inspectie houden toezicht op in totaal twaalf domeinen. Een domein van toezicht sluit aan bij de wet- en regelgeving en kent een netwerk, zoals bijvoorbeeld een brancheorganisatie. Het zijn herkenbare toezichtvelden die echter verschillen in aard en omvang en een eigen aanpak vereisen: toezicht op maat.

Betere dienstverlening is een belangrijke doelstelling van de inspectie. Om dit te realiseren zetten we verbeteracties in gang op het gebied van digitalisering. We willen dat de klant 24 uur per dag zijn aanvraag voor een vergunning in kan dienen en kan zien hoe ver de behandeling is gevorderd. In 2006 kan een aantal reders het vaarbevoegdheidsbewijs en het monsterboekje via internet aanvragen. Op termijn kunnen meerdere aanvragen tegelijk kunnen worden gedaan zonder dat gegevens opnieuw ingevuld hoeven te worden. In de loop van 2007 kunnen alle aanvragers van een vaarbevoegdheidsbewijs of monsterboekje van dit systeem gebruik maken. Uiteindelijk moeten al onze 600 werkprocessen worden gedigitaliseerd.

De bereikbaarheid van de inspectie verbetert. Zo loopt de wachttijd bij het Informatiecentrum terug van vijf minuten naar minder dan twee minuten. Het aantal klantcontacten inclusief e-mail bedraagt 130.000. We nemen een kennisbank in gebruik, waarin onder andere de klantcontacten per telefoon en e-mail staan geregistreerd. De vragen en antwoorden zijn via internet inzichtelijk voor de klant. Ook nemen we een nieuwe telefooncentrale in gebruik, waardoor de kwaliteit van de antwoorden wordt verhoogd en de wachttijd verkort.

De inspectie brengt de loketten van de diverse locaties centraal in Den Haag onder. Als laatste verhuizen de loketten voor persoons- en scheepsdocumenten van Rotterdam naar Den Haag. Het doel van een centraal loket is meer duidelijkheid te scheppen voor de burger, de bedrijven en de overheid.

TOEZICHTTEENHEID	DOMEIN
Luchthavens en luchtruim	Luchthavens en luchtruim
Luchtvaartoperationele bedrijven	Luchtvaartoperationele bedrijven
Luchtvaarttechnische bedrijven	Luchtvaarttechnische bedrijven
Personenvervoer	Taxivervoer
	Busvervoer
Goederenvervoer	Goederenvervoer (over de weg)
Rail	Spoor
	Tram en metro
Waterbeheer	Waterbeheer
Zeevaart	Koopvaardij
	Visserij
Binnenvaart	Binnenvaart

Aan het eind van 2006 is de personeelssterkte van de inspectie 938 voltijdsbanen. Daarvan is 70% man en 30% vrouw. De toegestane sterkte is bijna 955 banen. Het ziekteverzuim daalt in 2006 ten opzichte van het jaar daarvoor, van 5,6% naar 4,6%. Daarmee haalt de inspectie ruim haar doelstelling van maximaal 6%.

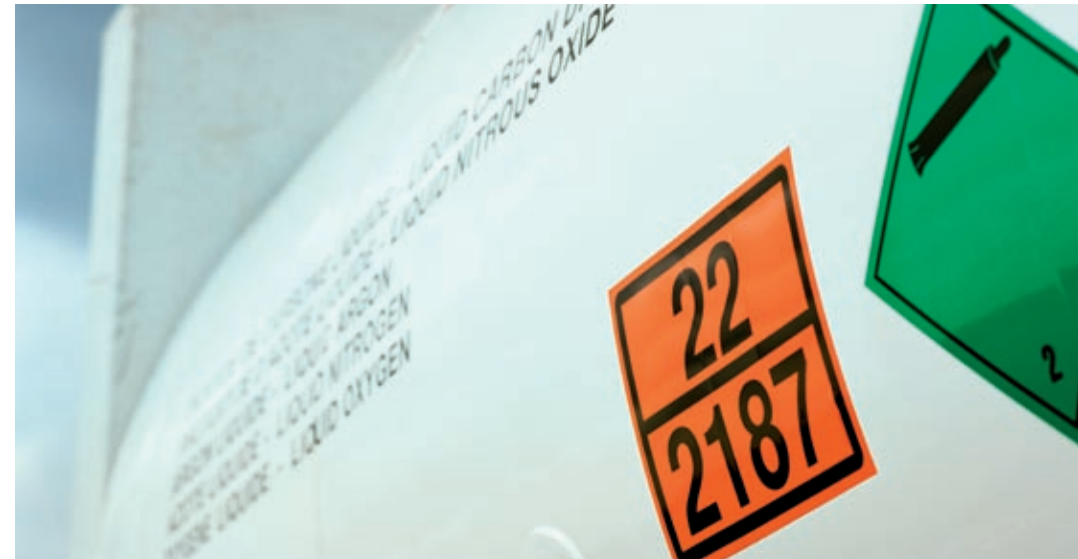
MINDER, BETER EN DUIDELIJKER TOEZICHT

Het toezicht wordt gemoderniseerd. Rijksinspecties starten in samenwerking met andere toezichthouders op rijks- en gemeentelijk niveau een omvangrijk veranderprogramma met de naam Eenduidig Toezicht. Dit programma omvat twintig aandachtsgebieden en is onder andere ingegeven door de motie-Aptroot. De komende jaren moet de toezichtlast voor bedrijven met gemiddeld 25% verminderen, de efficiëntie van inspecties omhoog gaan en de kwaliteit en effectiviteit van het toezicht verbeteren.

Een van de gebieden waarop de modernisering zich richt is het wegvervoer en omvat de domeinen goederenvervoer, busvervoer (besloten) en taxivervoer. Er vindt een meting plaats om de last van het toezicht vast te kunnen stellen. Daaruit blijkt dat binnen het wegvervoer vijftien toezichthouders voor bus en taxi en 21 voor goederenvervoer actief zijn. Zij voeren samen 58 verschillende soorten inspecties uit. De inspectie gaat, samen met het Korps landelijke politiediensten, de Arbeidsinspectie, de Douane, de Voedsel en Waren Autoriteit, de Algemene Inspectie Dienst en de VROM-Inspectie, dit toezicht meer op elkaar afstemmen. Eerst wordt de branche in kaart gebracht. Ook wordt een begin gemaakt met de inventarisatie van risico's in het wegvervoer van alle inspecties. In november 2007 zal er één risicoanalyse zijn, dat een belangrijke basis is voor een gezamenlijk inspectieplan voor 2008. Ook is er dan een frontoffice wegvervoer waarbinnen de inspecties samenwerken. Het frontoffice moet enerzijds het enige aanspreekpunt voor bedrijven worden en anderzijds een coördinerende en regisserende rol vervullen naar de aangesloten (rijks)toezichthouders.

Naast het frontoffice wegvervoer is het frontoffice Schiphol in oprichting, dat eind 2007 operationeel moet zijn. Ook voor dit domein moet het frontoffice er voor zorgen dat de betrokken overheidsdiensten met één gezicht naar bedrijven en instellingen opereren, alsof er één overheid bestaat. Het gaat hier om de inspectie en achttien andere inspectiediensten en overheidsinstanties. Op het logistieke proces op de luchthaven wordt de meeste toezichtlast ervaren. Verschillende inspectiediensten controleren meermalen per dag de goederenstroom elk vanuit hun eigen perspectief, bijvoorbeeld op veilig vervoer gevaarlijke stoffen (de inspectie), betaling van invoerheffingen (Douane), veterinaire EU-toelatingseisen (Voedsel en Waren Autoriteit), gezondheid van levende have (Algemene Inspectiedienst).

Bundeling van inspectietaken en één aanspreekpunt is niet in alle gevallen gewenst. Voor het domein spoor wordt gemeten wat de last is van het toezicht. Daaruit blijkt dat het aantal toezichthouders beperkt is en dat de toezichtlast eerder als weinig en neutraal wordt ervaren dan als hoog. Er is dan ook geen behoefte aan een gezamenlijk inspectieloket voor dit domein.



VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN HOOG OP DE AGENDA

Een veilig en duurzaam transport van gevaarlijke stoffen in en door Nederland is van maatschappelijk en economisch belang. Het toezicht van de inspectie heeft als doel het aantal voorvallen met gevaarlijke stoffen en de gevolgen daarvan zo veel mogelijk te beperken. Daarnaast is security van gevaarlijke stoffen onderdeel van het toezicht. In 2006 worden de eerste stappen gezet om het toezicht op gevaarlijke stoffen eenduidig te organiseren, wat onder andere leidt tot de vorming van een aparte unit Gevaarlijke stoffen.

De nota Vervoer gevaarlijke stoffen vormt het kader voor ons toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarin staan onder andere routes waarlangs gevaarlijke stoffen wel en niet mogen worden vervoerd, het zogenoemde basisnet. De inspectie ontwikkelt instrumenten voor het houden van toezicht op dit net. De nota is daarnaast gericht op de permanente verbetering van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen. De inspectie geeft hieraan invulling, bijvoorbeeld door het stimuleren van het gebruik van kwaliteitssystemen bij bedrijven en daar toezicht op te houden. Ook het uitvoeringsprogramma Versterking uitvoering en handhaving externe

veiligheidsbeleid is een belangrijke basis voor de inspectie voor de ontwikkeling van het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het is een onderdeel van het rijksbrede veiligheidsprogramma. De inspectie geeft invulling aan het programma door een start te maken met een sterkte-zwakte-analyse om inzicht te krijgen in de ladinginformatie met behulp van technologie. Om risico's in kaart te brengen verricht de inspectie onderzoek naar de keten van productie, transport, opslag en verwerking van methanol. We doen dat in samenwerking met de VROM-Inspectie, de Arbeidsinspectie, de Voedsel en Waren Autoriteit, provincies en gemeenten.

LEESWIJZER JAARBERICHT

Het gedrukte Jaarbericht 2006 bestaat uit tekst, fotografie en een samenvatting. Het is de kern van het Jaarbericht. Er is ook een digitale versie van het Jaarbericht. Deze bevat alle informatie van het gedrukte gedeelte in een multimediasversie en is aangevuld met nadere informatie. Daarnaast wordt in de gedrukte versie verwezen naar tabellen die in de digitale versie zijn opgenomen. De hoofdstukken van het Jaarbericht zijn los van elkaar te lezen. De lezer met weinig tijd kan gebruikmaken van de samenvatting. De digitale versie van het Jaarbericht is als cd-rom opgenomen in de gedrukte versie en is tevens te vinden op de internetsite van de inspectie, www.ivw.nl <<http://www.ivw.nl>>.

De domeinindeling die de inspectie hanteert, is ook de indeling van het Jaarbericht. In elk hoofdstuk houden we zoveel mogelijk dezelfde structuur aan, namelijk:

- De staat van de veiligheid
Een korte beschrijving van het niveau van veiligheid zoals de inspectie die kan duiden. Zo mogelijk in relatie tot voorgaande en komende jaren.
- Taak
Een weergave van de toezichtstaken van de inspectie binnen het domein.
- Het domein en de veranderingen daarin
De samenstelling van het domein aan het eind van 2006. Daarnaast melden we veranderingen in de samenstelling van het domein die invloed kunnen hebben op de staat van de veiligheid.

- Veranderingen in wet- en regelgeving
Een schets van de veranderingen in wet- en regelgeving die in 2006 van kracht worden en die van invloed kunnen zijn op de staat van de veiligheid.
- Veranderingen in toezicht
De veranderingen in de wijze waarop de inspectie toezicht houdt op het domein.
- Resultaten uit inspecties
De resultaten van een aantal inspecties die in 2006 plaatsvinden. Het gaat om inspecties die we jaarlijks uitvoeren en om eenmalige of thema-inspecties. We noemen niet alle inspecties.
- Resultaten uit onderzoeken
Resultaten van een aantal onderzoeken die de inspectie uitvoert in 2006. Ook hierbij gaat het niet om een uitputtend overzicht.
- Incidenten
Een korte beschrijving van de belangrijkste ongevallen en incidenten die plaatsvinden.

Hoewel zowel de inspectie als Rijkswaterstaat onderdeel van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn, bedoelen we in het Jaarbericht met 'ministerie' alleen het beleidsgedeelte. Dit om onderscheid te kunnen maken tussen beleid, uitvoering (Rijkswaterstaat) en toezicht (Inspectie Verkeer en Waterstaat).

LUCHT





LUCHTHAVENS EN LUCHTRUIM

DE STAAT VAN DE VEILIGHEID

In 2006 zet de inspectie een belangrijke stap in het verhogen van de veiligheid van het luchtruim door certificatie van luchtvaarnavigatiedienstverleners, zoals EUROCONTROL, Maastricht Upper Area Control Centre en het KNMI. Ook de invoering van een nieuw naderingssysteem voor nachtvluchten op Schiphol heeft een positieve invloed op de veiligheid. Dit systeem levert op termijn ook capaciteits- en milieuvoordelen op. De inspectie wil het in de toekomst voor alle naderingen op de luchthaven Schiphol ingevoerd zien worden.

De inspectie blijft zich inzetten, zowel nationaal als Europees, voor een uniforme interpretatie van de term runway incursion. Verwarring over bijna-botsingen op het vliegveld staat een goede registratie en een oplossing voor dit probleem in de weg. We maken ons ook zorgen over ongeautoriseerde kruisingen. Het komt te vaak voor dat op zicht vliegend verkeer zonder toestemming gecontroleerd luchtruim binnenvliegt. Dit speelt met name rond Maastricht Aachen Airport en Amsterdam Airport Schiphol en brengt aanzienlijke veiligheidsrisico's met zich mee.

De inspectie blijft gericht op de raakvlakken tussen de verschillende bedrijven en hun activiteiten op de luchthaven Schiphol. Het zijn juist die interfaces die de integrale veiligheid van het luchtvaartsysteem aldaar in gevaar kunnen brengen. Op het gebied van gevaarlijke stoffen ziet de inspectie gevaar in de toename van verzendingen in gewone postpakketten. Oorzaak is de toegenomen handel via internet.

TAAK

Toezicht op luchthavens en luchtruim

De inspectie draagt zorg voor de uitvoering van het luchtvaartbeleid en de luchtvaartregelgeving. Dit ter bevordering van de veiligheid en duurzaamheid van Nederlandse luchthavens, het Nederlandse luchtruim, de navigatiedienstverlening voor de luchtvaart en het vervoer van gevaarlijke stoffen, zowel door de lucht als op de grond. Onze toezichtactiviteiten zijn onder te verdelen in drie processen.

► Inspecties

Gepland en ongepland volgt de inspectie via een mix van systeemtoezicht (bij een gecertificeerde organisatie), product- en of thema-inspecties de staat van de veiligheid. Ook houden we toezicht op de vakbekwaamheid van luchtverkeersdienstverleners en naleving van milieunormen door de luchthavens.

► Vergunningverlening

De inspectie verleent op basis van wet- en regelgeving diverse vergunningen, zoals ontheffingen, brevetten, erkenningen en certificaten. Hiermee houden wij zicht op de kwaliteit van de luchtvaart en hen die daaraan willen toetreden.

► Kennis, advies en berichtgeving

Ontwikkeling, kennisuitwisseling en advies aan het ministerie, bedrijven en burgers vormen ook een essentieel onderdeel van het toezicht. Zo toetst de inspectie nieuw beleid en voorgenomen wet- en regelgeving op uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. Verder signaleren wij probleemgebieden en geven voorlichting over wet- en regelgeving teneinde naleving te bevorderen. Resultaten van ons werk publiceren wij onder meer in rapportages en op internet.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

Allesoverschiphol.nl in de lucht

Omwonenden van de luchthaven Schiphol kunnen nu snel en eenvoudig informatie over de luchtvaart vinden via de site www.allesoverschiphol.nl, een

gezamenlijk initiatief van vijf organisaties betrokken rond Schiphol. Dat zijn naast de inspectie en het Ministerie Verkeer en Waterstaat, Luchtverkeersleiding Nederland, Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol en Amsterdam Airport Schiphol. Doel is bezoekers snel naar de gevraagde informatie op de onderliggende websites te leiden. Omwonenden van de luchthaven hebben behoefte aan toegankelijke informatievoorziening over Schiphol. In 2007 zal de site verder worden uitgebreid.

Eind 2006

Eind 2006 bestaat het domein uit:

- 17 aangewezen luchtvaartterreinen (tabel LL-1 en LL-2);
- 13 zweefvliegerterreinen (tabel LL-1);
- 11 terreinen voor micro light aircraft (tabel LL-1);
- 22 helikopterlandingsplaatsen bij ziekenhuizen (tabel LL-1);
- 49 overige helikopterlandingsplaatsen op het land (tabel LL-1);
- 101 helikopterplatforms in gebruik bij 5 offshore-ondernemingen (tabel LL-1);
- 3 luchtvaarnavigatiedienstverleners;
- 308 luchtverkeersleiders, allen werkzaam bij Luchtverkeersleiding Nederland;
- 10 luchtvaartterreininformatieverstrekkers, allen werkzaam bij Luchtverkeersleiding Nederland.

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

Nieuwe nachtnadering op luchthaven Schiphol een feit

De nieuwe manier voor het naderen van Schiphol in de nacht wordt op 26 oktober ingevoerd. Het gaat om de 'precision area navigation' (P-RNAV), dat inhoudt dat een vliegtuig door nauwkeurige navigatie met behulp van instrumenten minder luchtruim nodig heeft in het naderingsgebied van de luchthaven (terminal control area). Dit bevordert de veiligheid en levert op termijn ook capaciteits- en milieuvoordelen op. Met de introductie van P-RNAV in de nacht levert Nederland een bijdrage aan de Europese harmonisering van de vliegprocedures in terminal control areas. De inspectie wil in de toekomst graag P-RNAV voor alle naderingen op de luchthaven Schiphol invoeren. Er is een mogelijkheid voor vliegtuigen die nu al gepland in de nacht aankomen,

maar niet op tijd over een gecertificeerd P-RNAV-systeem beschikken om, tot uiterlijk 14 maart 2008, een ontheffing bij ons aan te vragen. In 2006 verlenen we aan vijf luchtvaartmaatschappijen een ontheffing, terwijl we verzoeken van negen andere maatschappijen afwijzen.

Luchtverkeersleiders krijgen nieuw Europees brevet

De inspectie werkt in 2006 aan de invoering van een nieuw, Europees geldend, brevet voor luchtverkeersleiders. We vernieuwen de eisen voor de opleidingen en de handhaving van de vakbekwaamheid van verkeersleiders. Daarnaast ontwikkelen we samen met Luchtverkeersleiding Nederland nieuwe eisen voor het verkrijgen van het medisch certificaat van luchtverkeersleiders en stellen we richtlijnen op voor de training van medisch examinatoren. Dit alles in opvolging van geharmoniseerde minimeisen voor luchtverkeersleiders in Europa. De nieuwe normen zijn noodzakelijk om de vakbekwaamheid van luchtverkeersleiders in Europa te harmoniseren en daarmee ook mogelijk te maken dat luchtverkeersleiders in meerdere landen binnen Europa kunnen werken. De eisen zijn grotendeels afkomstig van de internationale organisatie EUROCONTROL en voor de EU vastgelegd in een bindende richtlijn.

Nieuwe Regeling luchtvaartmeteorologische inlichtingen

Begin 2006 treedt de nieuwe Regeling luchtvaartmeteorologische inlichtingen in werking. Het verschil met de eerdere regeling is dat in het kader van het rijksbrede project Beter Geregeld talloze gedetailleerde bepalingen uit de oude regels zijn geschrapt. Nu is inzichtelijker beschreven wat de taken zijn voor verstrekkers van luchtvaartmeteorologische inlichtingen en aan wie inlichtingen worden verstrekt. De minister wijst het KNMI aan om de nodige diensten te leveren voor deze regeling.

VERANDERINGEN IN TOEZICHT

Inspectie investeert in kennis luchtvaart bij provincieambtenaren

Bij de toekomstige invoering van de nieuwe Regeling burger- en militaire luchthavens neemt de provincie een aantal taken over van de inspectie. Voor het uitoefenen van de nieuwe taken is luchtvaartkennis essentieel. Voor een goede

overdracht organiseren wij in 2006 bijeenkomsten over bijvoorbeeld de kleine velden, internationale luchtvaartpolitiek, regionale velden en luchtvaartveiligheid. De provincies zullen, met uitzondering van Schiphol en Lelystad, het bevoegde gezag zijn voor burgerluchthavens. De Tweede Kamer betitelt Lelystad immers ook als een luchthaven van nationaal belang. Luchthavenbesluiten en -regelingen, zoals bijvoorbeeld vaststelling en handhaving van de milieunormen, vallen bij de invoering onder verantwoordelijkheid van de provincie. De inspectie blijft waken over de veiligheid op luchthavens en het zogenoemde interbestuurlijk toezicht op de provincie.

Ontwikkeling veiligheidsindicatoren luchtruim

In 2006 maakt de inspectie in samenwerking met Luchtverkeersleiding Nederland, het ministerie en het Nationaal Lucht en Ruimtevaartlaboratorium een begin met het ontwikkelen van veiligheidsindicatoren voor het Nederlands luchtruim. Deze indicatoren, zoals bijvoorbeeld voorvallen, worden gebruikt als meetinstrument en geven ons in de toekomst meer inzicht in de actuele veiligheidssituatie. Daardoor kan de inspectie beter trends analyseren en risico's benoemen.



Pleidooi voor 'veiligheidsinitiator' op vliegclubs

De vliegveiligheidscampagne 'Vlieg als een vogel, denk als een mens' richt zich in 2006 en 2007 op de veiligheidscultuur van vliegclubs. De inspectie pleit voor het beter bespreekbaar maken van veiligheidsonderwerpen. Benoeming van een onafhankelijke 'veiligheidsinitiator' op iedere vliegclub zou daar volgens ons aan bijdragen. Deze initiator vraagt binnen de club regelmatig aandacht voor veiligheidszaken en is aanspreekpunt voor de leden. Doel is om leden van elkaar te laten leren om zo incidenten en ongevallen te voorkomen. De campagne besteedt ook aandacht aan potentiële veiligheidsrisico's bij het ongeautoriseerd binnenvliegen van gecontroleerd luchtruim, het gebruik van extra elektronische apparatuur, zoals een Global Positioning System en menselijke factoren die de prestaties van een piloot kunnen beïnvloeden. Op zicht vliegende piloten worden bijvoorbeeld geïnformeerd over veranderingen in de luchtruimstructuur, nieuwe eisen aan luchtvaartradio's en invoering van de Mode S transponder. In 2007 zullen we de campagne toetsen op effectiviteit.

General Aviation Safety Award 2005 voor Bob van Asselt

In 2006 reikt de inspectie de jaarlijkse General Aviation Safety Award 2005 uit aan Bob van Asselt. De voormalig officier-vlieger van de Koninklijke Luchtmacht ontvangt de prijs voor het geven van presentaties over vliegveiligheid op vliegvelden, -clubs en -scholen door heel Nederland. Zijn deskundigheid, enthousiasme en betrokkenheid brengt het onderwerp bij vliegers goed onder de aandacht.

Inspectie richt zich op raakvlakken

Op het terrein van de veiligheid en milieuprocessen hebben de bedrijven doorgaans het 'eigen huis' wel op orde. Veel bedrijven zijn gecertificeerd en beschikken over een veiligheidsmanagementsysteem. Echter op de raakvlakken van de verschillende processen en bedrijven kunnen veiligheidsrisico's ontstaan. Afzonderlijke veiligheidsmanagementsystemen blijken dan vaak onvoldoende op elkaar afgestemd, of juist overlap te vertonen. Op het gebied van het voorkomen van botsingen op de start- en landingsbanen is bijvoorbeeld nog veel te winnen. Ook internationaal is aandacht voor het raakvlakkenprobleem.

RESULTATEN UIT VERGUNNINGVERLENING

Veiligheidscertificaat voor Maastricht en Seppe

In 2006 voegen de luchthavens Maastricht en Seppe zich aan de lijst van gecertificeerde luchthavens (tabel LL-3) toe. Zij nemen veiligheidsverantwoordelijkheid en daarbij behorende organisatorische maatregelen en beschikken over een veiligheidsmanagementsysteem. In 2006 bereiden wij ons ook voor op de certificering van andere luchthavens. Met de luchthavens is de aanleg, de inrichting en de uitrusting van de velden geïnventariseerd. Voordat de aanvraag wordt ingediend, stellen exploitanten handboeken op die de werking van de luchthavens beschrijven. De certificering is in 2006 nog niet verplicht, maar gebeurt vrijwillig. Helaas moet worden vastgesteld dat door het uitstel van de invoering van de Regeling burger- en militaire luchthavens het animo bij de luchthavens afneemt om het certificaat te behalen. Met de invoering van de regeling wordt certificatie verplicht.

Certificering luchtvaartverkeersdienstverleners vordert

De inspectie certificeert het KNMI als luchtvaartverkeersdienstverlener. Daarnaast certificeren we mede namens België, Duitsland en Luxemburg het luchtverkeersleidingcentrum van EUROCONTROL in Maastricht, het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC). Ook dient Luchtverkeersleiding Nederland het verzoek tot certificering in. Geen certificaat op 1 juni 2007 betekent dat een organisatie geen diensten mag aanbieden op de Europese luchtvaartnavigatiemarkt.

Certificering van luchtvaartverkeersdienstverleners komt voort uit Europese regelgeving die eind 2005 van kracht werd. Die schrijft ook voor dat elk land een National Supervisory Authority (NSA) inricht. De NSA is verantwoordelijk voor certificering, organisatie en uitvoering van het toezicht op de naleving van de verordeningen. Het toezicht op MUAC wordt door de vier staten geregeld. Begin 2006 maken de luchtvaartautoriteiten van de vier staten afspraken over invulling van de regelgeving (Acceptable Means of Compliance) en de te volgen procedures voor de certificering van MUAC en luchtverkeersdienstverleners in eigen land. De uitvoering van de EU-regelgeving is een stap in de richting van een gezamenlijk Europees luchtruim, de Single European Sky. Harmonisatie komt

de luchtvaartmaatschappijen en haar gebruikers ten goede. Het leidt bijvoorbeeld tot minder vertragingen.

Inspectie geeft signaal over windturbines nabij luchthavens

Nederland streeft ernaar haar energie via een groot aantal (hoge) windturbines op te wekken. Begin 2006 maakt de inspectie in haar signaalrapportage 'Windturbines Versus Luchthavens' onder andere het probleem bekend dat ontstaat door windturbines in de omgeving van een luchthaven, met name op Schiphol voor vertrekkende vliegtuigen. Om de vliegveiligheid te waarborgen dient altijd met verschillende scenario's rekening gehouden te worden. Bij de uitval van een vliegtuigmotor geeft een verminderd klimvermogen risico in de buurt van windturbines. De obstakelcriteria staan vermeld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

Een luchtvaartmaatschappij kan op dit risico anticiperen door vracht te laten staan of het vermogen bij de start op te voeren om eerder een bepaalde hoogte te bereiken. Vracht laten staan vermindert het exploitatieresultaat en extra motorbelasting verkort de levensduur van motoren. Daarbij kan een andere startprocedure gevolgen hebben voor de berekende geluidsbelasting. Vertrekroutes kunnen niet gemakkelijk worden verlegd. Deze zijn om milieuredenen vastgelegd in wet- en regelgeving. Inachtneming van de veiligheidscriteria dwingt tot een verslechterde exploitatie en economische uitbating van zowel Mainport Schiphol als die van luchtvaartmaatschappijen. We geven in onze signaalrapportage ter overweging de obstakelvlakken aan te passen. Als gevolg van de evaluatie van de Schipholwet en onze signaalrapportage, laat het ministerie onderzoek verrichten naar de consequenties van verlaging van diverse obstakelvlakken rond Schiphol voor de ruimtelijke ordening en vliegprocedures.

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Luchtkwaliteit Schiphol verbetert niet

De inspectie signaleert dat de doelstelling uit de Wet luchtvaart voor het terugdringen van de geurhinder op en rond de platforms op de luchthaven Schiphol niet wordt gehaald. Een oorzaak is het gebruik van de auxiliary power

unit en de dieselgestookte ground power unit. Deze motoren worden op het moment dat het toestel aan de 'gate' of op het platform staat gebruikt voor de stroomvoorziening en de klimaatbeheersing van een vliegtuig. Gebruik van een fixed ground power unit (FGBU) is minder vervuילend. Om financieel-economische redenen geeft Luchthaven Schiphol aan geen nieuwe vaste aansluitpunten aan te leggen en de exploitatie van de bestaande installaties te beëindigen. Dit in tegenspraak met wat tijdens de totstandkoming van de Wet luchtvaart is aangegeven. In 2010 zouden alle platforms over een FGPU beschikken. De grenswaardenberekening voor luchtkwaliteit is hierop gebaseerd. Zonder beschikbaarheid van vaste stroomvoorziening is het Luchtverkeerbesluit niet te handhaven. Wij vragen het ministerie een standpunt in te nemen.

Aanbevelingen verbetering veiligheid start- en landingsbanen opgevolgd

De inspectie concludeert dat haar aanbevelingen uit 2005 ter voorkoming van botsingen op start- en landingsbanen zijn opgevolgd door Luchtverkeersleiding Nederland en Amsterdam Airport Schiphol. Wel houden wij in de gaten of voldoende in de Engelse taalvaardigheid van chauffeurs op vliegtuigtrekkers wordt geïnvesteerd en of deze inmiddels ook van dezelfde frequentie gebruikmaken als de luchtverkeersleider en de gezagvoerder wanneer ze van dezelfde baan gebruikmaken. Wij blijven daar in 2007 op toezien via deelname aan het runway safety team (RST) Schiphol.

Inmiddels hebben wij onze aandacht voor de problematiek ook uitgebreid naar de regionale luchthavens. In 2006 vindt een eerste inventarisatie plaats. Hieruit concluderen wij voorlopig dat op de regionale luchthavens in vergelijking met de luchthaven Schiphol relatief veel veiligheidsvoorvallen plaatsvinden op de start- en landingsbanen. We vragen de regionale luchthavens ons op reguliere basis over de aanpak te informeren. Vervolgens zullen wij bepalen of het nodig is ons toezicht aan te passen. Zowel nationaal als Europees zetten wij ons in voor een uniforme interpretatie van de ICAO definitie voor runway incursions, zodat volgens hetzelfde classificatiesysteem (naar zwaarte) en oorzaak wordt geregistreerd. De informatie kan dan goed vergeleken worden. De registratie en het oorzakenonderzoek levert nuttige informatie voor verbeteringen. In 2006 noteert het RST 46 runway incursions.

Beweging in dossier parallel starten

In 2006 werkt Luchtverkeersleiding Nederland verder aan een mogelijke oplossing voor het parallel starten vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgerbaan. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van vastgestelde vertrekprocedures. Alvorens een mogelijke oplossing definitief te accepteren moet deze in de praktijk door de inspectie aan de veiligheidsnormen en door de verkeersleiders aan werkbaarheid en vliegbaarheid worden getoetst. Omdat met name het milieu door deze nieuwe, en van zijn oorspronkelijke koers divergerende, procedure onder druk staat, is besloten toekomstige proeven onder te brengen in de zogenaamde CROS-pilots. Omdat de wet proeven niet toelaat, is hiervoor eerst een aanpassing van wet- en regelgeving noodzakelijk. Eind 2006 is deze aanpassing van de Wet luchtvaart gerealiseerd.

Inspectie voert verbeteringen Noordzee-operaties door

In 2006 voert de inspectie samen met de andere deelnemers van de Taskforce Noordzee de eerste verbetervoorstellen in. Deze volgen uit het onderzoek naar de veiligheid van de vluchtuitvoering boven de Noordzee uit 2004. Zo zijn helikopterroutes herzien en hebben boorplatformen zogenaamde location indicators gekregen, waardoor de vliegplanafhandeling sterk is verbeterd. Daarnaast is de alarmeringsdienst verbeterd waardoor ook in de gebieden op de Noordzee, waarbij buiten het radiobereik van de luchtverkeersdienstverlener wordt gevlogen, in geval van nood de reddingsdiensten gealarmeerd kunnen worden. Ook is de berichtgeving ten aanzien van de weersverwachtingen voor het Noordzeegebied aanzienlijk verbeterd. Voor 2007 staan onder andere nog verbetering van de radiodekking en invoering van een algehele radio- en transponderverplichting boven de Noordzee gepland.

EUROCONTROL stelt tekortkomingen Nederland vast

De audit van EUROCONTROL bij de inspectie en het ministerie over de invoering van EUROCONTROL Safety Regulatory Requirements (ESARR) in de Nederlandse regelgeving en bij de nationale autoriteiten levert achttien opmerkingen en twee observaties op. De bevindingen komen niet als verrassing. Ze zijn bijna allemaal gerelateerd aan de late invoering van ESARR in de Nederlandse regelgeving. EUROCONTROL stelt bijvoorbeeld vast dat de melding van luchtverkeerderelateerde voorvallen door verkeersleiders in 2006 nog niet volledig en betrouwbaar is. Dit komt doordat een wettelijke basis

ontbreekt. De inspectie voert nog geen systematisch onderzoek uit naar de oorzaken van luchtverkeerderelateerde voorvallen. De Air Traffic Incident Commission voert wel systematisch onderzoek uit naar gemelde bijna-botsingen. In het plan van aanpak zetten wij met het ministerie acties uit om tot oplossingen te komen. In 2006 starten we, samen met het ministerie en Luchtverkeersleiding Nederland, een project om veiligheidsprestatieindicatoren voor luchtverkeer te bepalen en te meten. ESARR 2 en 5 zijn dan doorgevoerd in nationale wetgeving. De samenwerking met het ministerie op dit gebied zet in 2007 door.

Actie tegen notoire slotovertreders op Schiphol

De inspectie onderneemt in 2006 actie tegen vier luchtvaartmaatschappijen, Thomsinfly, BMI baby, Air Berlin en Britisch Midland, die veelvuldig hun slottijd in de late avonduren schenden. We verzoeken de luchtvaartmaatschappijen een toelichting te geven op de door hun begane overtreiding en tegelijkertijd een verbeterplan in te dienen. Volgens Schiphol hebben de vier luchtvaartmaatschappijen zich in belangrijke mate verbeterd. Het nieuwe monitoring-regime lijkt daarmee effectief, waaruit de goede samenwerking blijkt tussen de slotcoördinator, de luchthaven Schiphol en de inspectie. In 2007 werken wij samen met de luchthaven Schiphol en de Stichting Airport Coordination Netherlands aan de ontwikkeling van handhavingsbeleid. We zijn ook toezichthouder op slots op Rotterdam en Eindhoven Airport, maar daar is geen aanleiding om op te treden.

Overschrijding grenswaarden geluidsbelasting Schiphol

De inspectie stelt in zijn handhavingrapportage Schiphol 2006 vast dat de grenswaarden voor de geluidsbelasting in drie handhavingspunten ten noordoosten van de luchthaven Schiphol in beperkte mate overschreden zijn. Dit door een toegenomen gebruik van de Buitenveldertbaan. Andere belangrijke bevindingen;

- Luchtverkeersleiding Nederland overtreedt één regel van het Luchthavenverkeerbesluit inzake het gebruik van het luchtruim en één regel inzake het baangebruik. De eerste is met name het gevolg van de parallellestartproblematiek bij de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. In verband met deze overschrijdingen starten we een procedure om te kunnen bepalen of we voor het gebruiksjaar 2007 maatregelen voorschrijven.

- Vijf luchtvaartmaatschappijen wijken dusdanig van een luchtverkeersweg af dat we hen aanschrijven. Vier hebben aangegeven passende maatregelen te nemen en één luchtvaartmaatschappij zal door ons gevolgd worden om te kunnen vaststellen of alsnog een bestuurlijke boete moet worden opgelegd.
- In elf gevallen voldoen objecten (bouwkransen) in de nabijheid van de luchthaven niet aan de geldende hoogtebeperkingen. Het is in geen van deze gevallen noodzakelijk bestuursrechtelijke maatregelen te nemen omdat onze aanwijzingen altijd worden opgevolgd.

De grenswaarden voor geluid zijn voor het eerst sinds de invoering van de Schipholwet in 2003 overschreden.

Aantal overtredingen bij inspecties op obstakels stijgt

De inspectie voert 28 inspecties op bouwkransen in de omgeving van Schiphol uit. Dit in het kader van het Luchtvaartindelingbesluit luchthaven Schiphol. Bij twintig van deze inspecties (71%) stellen we bevindingen vast (tabel LL-4). Dit is een toename ten opzichte van 2005 (46%). In elf gevallen voldoen objecten (bouwkransen) in de nabijheid van de luchthaven niet aan de geldende hoogtebeperkingen. In geen van deze gevallen nemen wij bestuursrechtelijke maatregelen omdat onze aanwijzingen altijd worden opgevolgd. Vier aannemersbedrijven krijgen van ons een waarschuwingsbrief om hen op wet- en regelgeving te attenderen (tabel LL-5). We vermoeden dat de stijging van het aantal overtredingen terug is te voeren op een toename van de bouwactiviteiten als gevolg van het aantrekken van de economie.

Alsnog boete voor LVNL wegens overtreding in 2004

De inspectie legt Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) alsnog een boete op van € 40.000 in verband met de overtreding van drie milieuregels voor het nachtelijke baan- en luchtruimgebruik op de luchthaven Schiphol in het gebruiksjaar 2004. Dit gebruiksjaar loopt van 1 november 2003 tot en met 31 oktober 2004. We hebben LVNL al in maart 2005 op de hoogte gesteld van het voornemen een boete op te leggen. Een besluit hierover werd echter aangehouden in verband met een beroep dat LVNL had ingesteld bij de rechtbank Haarlem en een door de staatssecretaris ingesteld hoger beroep bij de

Raad van State. Het hoger beroep betrof de maximale hoogte van de op te leggen boete. De Raad van State stelt de staatssecretaris in het gelijk.

Inspectie sluit de Aalsmeerbaan tijdelijk

Na enkele incidenten met vliegtuigen op de Aalsmeerbaan op 9, 15 en 13 oktober, sluit de inspectie op 13 oktober de Aalsmeerbaan voor landen en starten. Enkele vliegtuigen raken beschadigd door grit dat van de baan afkomt. Het gruis kan leiden tot onveilige situaties, zoals beschadiging van motoren en de romp van een vliegtuig. De luchthaven Schiphol moet ons eerst overtuigen dat de juiste beheersmaatregelen getroffen worden alvorens de baan weer in gebruik mag worden genomen. Om dezelfde reden sluit de luchthaven de baan tijdelijk op 9 en 15 september. Maatregelen, waaronder het verwijderen van de toplaag, nemen enige tijd in beslag. Op 17 november mag de Aalsmeerbaan, nadat wij daar toestemming voor geven, weer voor startend verkeer worden gebruikt. De baan is na de starts regelmatig geveegd en geïnspecteerd. Op basis van de resultaten besluiten we op 6 december dat de baan weer volledig gebruikt mag worden.

Naar verwachting zal de luchthaven Schiphol in 2007 de nieuwe toplaag op de baan laten aanbrengen. Omdat het een tijdelijke situatie betreft, gelden er geen beperkingen voor het gebruik van de Aalsmeerbaan.

Geen sancties voor overschrijden geluidszone Rotterdam

De luchthaven Rotterdam en de inspectie stellen dat de vorm van de huidige geluidszone niet goed aansluit bij de praktijk. Er loopt een procedure om de zone uit de Aanwijzing Rotterdam in technische zin aan te passen. Dit om ruimte te creëren voor regeringsvluchten. In het kader van deze wijziging heeft de exploitant van Rotterdam Airport een Milieueffectrapport (MER) opgesteld. In augustus 2006 aanvaardt het bevoegd gezag (ministerie van Verkeer en Waterstaat en ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) het rapport nog niet. In verband hiermee ziet de minister van Verkeer en Waterstaat zich, op aangeven van de inspectie, genoodzaakt een last onder dwangsom van maximaal € 300.000,- aan de exploitant van Rotterdam Airport op te leggen. Dit in verband met een dreigende overschrijding van de

geldende geluidszone. Op 22 september aanvaardt het bevoegd gezag het MER en bestaat er vanaf dat moment een reëel uitzicht op een aangepaste geluidszone. In verband hiermee besluit de minister, op ons voorstel, om het last onder dwangsombesluit (met terugwerkende kracht tot 22 september 2006) te wijzigen. Deze wijziging wordt op 13 oktober doorgevoerd en houdt in dat een overschrijding van de geldende geluidszone tot een bepaald maximum wordt toegestaan, maar dat bij overschrijding alsnog (een deel van) de dwangsom verbeurd wordt verklaard.

Na afloop van het gebruiksplanjaar 2006 stellen we vast dat het toegestane maximum niet is overschreden. Dit betekent dat we aan de geconstateerde overschrijdingen geen gevolgen verbinden en dat het gebruiksplanjaar 2006 voor Rotterdam Airport als afgesloten kan worden beschouwd.

Aantal tijdelijke sluitingen luchtruim daalt

In 2006 daalt het aantal keer dat de staatssecretaris het luchtruim sluit tot acht (2005: 17, tabel LL-6, LL-7). Dit gebeurt op verzoek van de betrokken burgemeester en op advies van de inspectie.

Rampenbestrijding Schiphol te complex

In een signaalrapportage stelt de inspectie samen met de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid vast dat de rampenbestrijding op Schiphol te complex is. Dit brengt afstemmingsrisico's bij de rampenbestrijding met zich mee. De signaalrapportage is een bevestiging van de bevindingen van de Veiligheidsadviescommissie Schiphol (VACS) die in 2005 het vijfjaarlijks Veiligheidsonderzoek Schiphol uitvoert. In dat kader heeft de VACS gewezen op de complexiteit van bevoegdheden en verantwoordelijkheden op strategisch en tactisch niveau ten aanzien van de rampenbestrijding op Schiphol.

Geen tekortkomingen gemeenschappelijke audits gevaarlijke stoffen

In 2006 voeren wij met andere Europese landen twee gemeenschappelijke audits uit bij de low cost carriers Easyjet en Ryanair. Wij beoordelen of de twee luchtvaartmaatschappijen procedures en werkwijzen met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen hanteren, die voldoen aan de internationale regelgeving. Hoewel deze twee maatschappijen geen gevaarlijke stoffen



vervoeren hebben beide de procedures goed voor elkaar. Door deze samenwerking vergroten we onze kennis over de werkwijzen en het beleid van andere landen. Daarnaast kan er een versterkte samenwerking, uitwisseling van gegevens betreffende incidenten en voorvallen en eenduidig Europees handhavingsbeleid ontstaan.

Meer postzendingen met verborgen gevaarlijke stoffen

Ook in 2006 treft de inspectie weer gevaarlijke stoffen, waaronder kwik, gaspatronen en vuurwerk, in postpakketten aan. Via internet wordt steeds meer verhandeld. Naast onschuldige zaken zoals boeken en cd's versturen personen en bedrijven steeds vaker producten en monsterzendingen. Hieronder bevinden zich ook gevaarlijke producten en stoffen. Een ontwikkeling die ons zorgen baart. Voor 2007 staan gerichte acties gepland om deze markt en haar risico's beter in kaart te brengen.

RESULTATEN UIT ONDERZOEKEN

Inspectie bezorgd over ongeautoriseerde kruisingen

Het komt nog te vaak voor dat op zicht vliegend verkeer ongeautoriseerd gecontroleerd luchtruim binnenvliegt, zoals het gecontroleerde luchtruim rond Schiphol en de regionale luchthavens. De inspectie volgt de trends en aantallen ongeautoriseerde kruisingen op basis van voorvalmeldingen bij Luchtverkeersleiding Nederland nauwkeurig. In eerste instantie trachten wij via extra informatie binnen de vliegveiligheidcampagne 'Vlieg als een vogel, denk als een mens' de doelgroep op de risico's te wijzen. Daarnaast brengen we het thema in tijdens besprekingen over de herclassificatie van het luchtruim. We stellen ook tijdelijke risicogebieden in. We zijn voorstander van een transponderverplichting in het Schiphol Terminal Control Area. Streven is naar zoveel mogelijk samenwerking en afstemming tussen de betrokken organisaties, zoals bijvoorbeeld Luchtverkeersleiding Nederland, de Luchtvaartpolitie en belangenorganisaties. Ondertussen werkt EUROCONTROL aan een actieplan om ongeautoriseerde kruisingen in gecontroleerd luchtruim te voorkomen.

Toename botsingsgevaar

De Air Traffic Incident Commission (ATIC) stelt dat van de achttien onderzochte meldingen (tabel LL-8) in vijf gevallen sprake is van botsingsgevaar (tabel LL-9). Dit is een duidelijke toename ten opzichte van 2005 (2). De ATIC zal in haar jaarverslag 2006 een nadere analyse over de onderzoeksuitkomst 'botsingsgevaar' opnemen. Hoewel het totaal aantal meldingen van airproxen in 2006 afneemt, is niet zeker of dit in de praktijk ook zo is. Meldingen van een airprox zouden achterblijven bij het werkelijke aantal vanwege de afwezigheid van rechtsbescherming voor de melder.

Vliegtuigen met korte omdraaitijden tanken niet onveilig

De inspectie concludeert dat het tanken op pier H van Schiphol geen extra gevaar oplevert. Vliegtuigen met een korte omdraaitijd gebruiken deze pier. De afhandeling is zo eenvoudig dat tijdsdruk in normale omstandigheden geen complicerende factor hoeft te zijn. Ook het tankproces is voldoende geborgd. We voeren het onderzoek uit omdat we signalen ontvangen dat de veiligheid in het geding is. Tijdsdruk zou een slordige uitvoering van het tankproces in de hand werken.

INCIDENTEN

Meldingen voorvallen vervoer gevaarlijke stoffen leiden tot onderzoeken

De inspectie ontvangt 1.037 voorvalmeldingen rond het vervoer van gevaarlijke stoffen (tabel LL-10). Het merendeel betreft voorvallen waarbij we geen reden zien voor verder onderzoek. In 10% van het aantal voorvallen stellen we wel nader onderzoek in. We richten ons dan op de afzender van de gevaarlijke stoffen. In 65 gevallen leiden meldingen gevaarlijke stoffen, reguliere en gerichte controles tot bestuurs- of strafrechtelijk optreden tegen de veroorzaker. Het gaat om elf waarschuwingen en 54 processen-verbaal.



LUCHTVAARTOPERATIONELE BEDRIJVEN

DE STAAT VAN DE VEILIGHEID

Vanuit veiligheidsoogpunt is 2006 niet anders dan voorgaande jaren. De inspectie stelt geen bijzondere constatering vast. Wel vallen een aantal ongevallen in de recreatieve luchtvaart op, met name met micro light aircraft. Uit ons onderzoek blijkt dat het aantal voorvallen niet hoger is dan in voorgaande jaren. Wij kijken echter wel naar verbetermogelijkheden, omdat die inmiddels na de ruime periode waarin ervaring is opgedaan met dergelijke vliegtuigen op technische operationeel en infrastructureel gebied mogelijk zijn. In 2007 zullen we de voorstellen aan de minister voorleggen.

Bij de buitenlandse luchtvaartmaatschappijen doet zich een ernstig incident voor zonder persoonlijke ongelukken. Het betreft het raken van de landingsbaan met de staart van een vliegtuig van een Turkse luchtvaartmaatschappij. Toch is het algemene veiligheidsniveau juist bij Turkse luchtvaartmaatschappijen verbeterd waardoor we het formele verscherpte toezicht opheffen. Daarnaast stellen we bij de buitenlandse luchtvaartmaatschappijen minder bevindingen vast, ondanks dat we meer inspecteren.

Bij Oost-Europese maatschappijen die de NAVO inzet voor defensietransport voeren we extra strenge controles uit. Dit in samenwerking met de Militaire Luchtvaartautoriteit. Het ministerie van Defensie beëindigt een aantal contracten op basis van onze bevindingen.

TAAK

Toezichttaken op luchtvaartoperationele bedrijven

Binnen het domein luchtvaartoperationele bedrijven heeft de inspectie een zeer internationaal karakter. Het toezicht valt namelijk grotendeels onder Europese wetgeving en een deel van de werkzaamheden voeren wij namens het Europese agentschap EASA (European Aviation Safety Agency) uit. Onze toezichtactiviteiten zijn onder te verdelen in drie processen.

► Inspecties

De inspectie houdt toezicht door middel van vlucht- en trainingsinspecties. Daarnaast houden we inspecties met een handhavend karakter, zoals Safety Assessment Foreign Aircraft (SAFA), Safety Assessment National Aircraft (SANA) en Safety Assessment General Aircraft (SAGA). Daarnaast houden we toezicht op de Europese regelgeving met betrekking tot passagiersrechten (Denied Boarding Compensation).

► Vergunningverlening

De inspectie geeft exploitatievergunningen en Air Operator Certificates en de daarbij behorende overige ontheffingen/vergunningen af. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de bevindingen verkregen uit de inspecties.

► Kennis, advies en berichtgeving

De inspectie geven juridisch en beleidsmatige adviezen en berichten over onder werkzaamheden. Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen is belast is met het verzamelen en verwerken van de meldingen van voorvallen in de burgerluchtvaart.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

Meer vluchtnabootsers

Het aantal vluchtnabootsers neemt in 2006 toe tot 45 (2005: 38, tabel LOB-1, LOB-2). Dit komt overeen met de wereldwijde toename van de behoefte aan deze trainingsfaciliteiten. De opleidingen tot vlieger kunnen met vluchtnabootsers worden afgerond zonder gebruik te hoeven maken van een echt vliegtuig. Dit is relatief goedkoop. Nederlandse bedrijven spelen goed op deze ontwikkeling in.

Inbouw camera-systemen in vliegtuigen vordert

De inbouw van zogenaamde gesloten camerasystemen om het cabinegedeelte achter de cockpitdeur goed te kunnen overzien, vordert. Dit verschilt echter per maatschappij. De inbouw van deze systemen in vleugelvliegtuigen met een maximaal startgewicht van 45.500 kg of meer en met 60 stoelen of meer, moet op 1 juli 2008 zijn gerealiseerd.

Eind 2006

Eind 2006 bestaat het domein onder andere uit (tabel LOB-1):

- 24 luchtvaartmaatschappijen (LOB-3);
- 105 ballonvaartbedrijven (LOB-4);
- 101 opleidingsorganisaties en -instellingen (LOB-5, LOB-6);
- 45 vluchtnabootsers (tabel LOB-2);
- 30 rondvluchtbedrijven (tabel LOB-7).

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

Bestuursrechtelijke handhaving rechten luchtvaartpassagiers mogelijk

Vanaf augustus kan de inspectie een last onder dwangsom opleggen aan een luchtvaartmaatschappij die stelselmatig dan wel op grove wijze de rechten van passagiers op het gebied van denied boarding compensation schendt. Ook kunnen we bestuursdwang toepassen. Vanaf 29 december kunnen we ook in voorkomend geval een bestuurlijke boete aan de luchtvaartmaatschappij opleggen krachtens de Wet handhaving consumentenbescherming. De geldboete per overtreding is maximaal € 16.750,-. De bovengenoemde sancties leggen we in 2006 nog niet op.

Vergunning tot vluchtuitvoering vervalt deels

In juli 2006 is het Besluit vluchtuitvoering vastgesteld. Deze algemene maatregel van bestuur bepaalt dat de uitvoering van een vlucht met een vrije ballon of luchtschip, rondvlucht met een vliegtuig en luchtwerk (aerial work) tegen vergoeding, vrijgesteld is van de verplichting om een vergunning tot vluchtuitvoering te hebben.

Binnen de EASA (European Aviation Safety Agency) is echter een ontwikkeling ingezet die een vergunning voor vluchtuitvoering in de toekomst weer verplicht stelt voor luchtvervoer met zweefvliegtuigen, vrije ballonnen en luchtschepen en het uitvoeren van rondvluchten met vliegtuigen. Dit staat echter haaks op het Nederlandse streven om de administratieve lasten te verminderen. Alvorens het Besluit vluchtuitvoering in werking kan treden, dienen er nadere uitvoeringsregels ten aanzien van rondvluchten, vervoer voor eigen bedrijf, aerial work en commerciële ballonvaarten te worden opgesteld. Momenteel wordt het concept van de Regeling vluchtuitvoering opgesteld. In deze ministeriële regeling worden die uitvoeringsregels vastgelegd. Het streven is dat het besluit en de regeling in juli 2007 in werking treden. Hierdoor zullen achttien ministeriële regelingen komen te vervallen.

Vorbereiding meldplicht voorvallen afgerond

In 2006 rondt de inspectie de voorbereidingen voor het uitvoeren van de Europese richtlijn, over het melden van voorvallen in de burgerluchtvaart af. Doel van de richtlijn is bij te dragen tot verhoging van de luchtverkeersveiligheid. Dit door ervoor te zorgen dat voor de veiligheid relevante informatie wordt gemeld, verzameld, opgeslagen, beschermd en verspreid. Gebleken is immers dat aan een ongeval of ernstig incident vaak een reeks van voorvallen voorafgaat.

VERANDERINGEN IN TOEZICHT

Vernieuwde inspectiestrategie ontwikkeld

De inspectie ontwikkelt een vernieuwde inspectie- en interventiestrategie. Doel van de strategie is een nog betere beheersing van de veiligheidsrisico's. Dit door het nog beter leggen van accenten in ons toezicht en het zo efficiënt mogelijk inzetten van onze inspectie-capaciteit. In de komende jaren willen we de risico's in de sector beter in beeld brengen, waardoor we gericht toezicht kunnen houden.

Analysebureau Luchtvaartvoorvallen in oprichting

De inspectie vormt in 2006 het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen. Dit bureau zal vanaf 2007 de voorvallen die zich voordoen in Nederland en met



Nederlandse vliegtuigen in het buitenland vastleggen. Deze gegevens zullen we gebruiken om analyses te kunnen maken en hiermee de veiligheid in de luchtvaart te verbeteren. Het bureau stellen we in conform Europese richtlijnen. Ook andere Europese landen beschikken over dergelijke bureaus. We zullen gegevens met hen uitwisselen.

Het Analysebureau slaat de gemelde voorvallen anoniem op in een centrale database die in Europees verband is ontwikkeld. De gegevens uit dit registratiesysteem vormen de basis voor trend- en risicoanalyses. Deze resultaten zullen met deskundigen uit de luchtvaartsector verder worden besproken. Op die manier ontstaat er een breed draagvlak voor de conclusies en daaruit voortvloeiende maatregelen.

Verdere overdracht van taken aan EASA

De inspectie bereidt zich voor op verdere overdracht van taken op het gebied van de operationale regelgeving aan de EASA (European Aviation Safety Agency). Daartoe nemen medewerkers deel aan werkgroepen die een verantwoorde regelgeving op dat gebied mogelijk maken. Vanaf 2007 wordt de EASA in zijn algemeenheid steeds meer toonaangevend op het gebied van regelgeving en toezicht. Een rol die tot op heden bij de Joint Aviation Authority ligt.

RESULTATEN UIT VERGUNNINGVERLENING

Bevindingen geen bedreiging veiligheid

De inspectie stelt bij de audits ten behoeve van de vergunningverlening geen noemenswaardige bevindingen vast. De bevindingen vormen ook geen bedreiging voor de veiligheid. Bij alle luchtvaartmaatschappijen functioneert het interne kwaliteitssysteem goed. Dit is een belangrijke bouwsteen in de luchtvaartveiligheid. Door middel van interne audits controleren bedrijven zelf of procedures en voorschriften worden nageleefd.

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Zwarte lijst luchtvaartmaatschappijen van kracht

Op 22 maart 2006 stelt de EU de eerste zogenoemde zwarte lijst vast. Op deze lijst staan de namen van luchtvaartmaatschappijen die niet meer, dan wel onder voorwaarden van de Europese Commissie, naar vliegvelden binnen de EU mogen vliegen. De eerste lijst is voornamelijk samengesteld uit de op dat moment van kracht zijnde vliegverboden van de individuele lidstaten. De zwarte lijst wordt om de drie á vier maanden herzien. Indien nodig, kan dit ook tussentijds plaatsvinden. De in Nederland van kracht zijnde drie vliegverboden (Phuket Air, Jetafrica en Reem Air) neemt de Europese Commissie over en breidt deze zelfs uit. Zo mag luchtvaartmaatschappij Reem Air uit Kirgizië, waarvan in Nederland één toestel niet meer welkom is, in zijn geheel niet meer naar de EU vliegen. Later is dit verder uitgebreid naar een verbod op alle maatschappijen uit dat land.

Extra aandacht voor rechten luchtvaartpassagiers

In 2006 schenkt de inspectie extra aandacht aan een viertal punten op het gebied van denied boarding compensation.

Het betreft:

- een luchtvaartmaatschappij die een vlucht annuleert en zich beroept op bijzondere omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden; in dit geval is de maatschappij niet verplicht om compensatie te betalen aan de passagier indien zij kan aantonen dat er inderdaad sprake is van bijzondere omstandigheden;
- onvrijwillige instapweigering: een luchtvaartmaatschappij mag een passagier weigeren op 'redelijke gronden van veiligheid'; wij vragen in deze situatie de luchtvaartmaatschappij aan te tonen op welke redelijke gronden van veiligheid de passagier geweigerd is en waarom juist deze passagier de vliegveiligheid in gevaar brengt;
- lange vertragingen van 24 uur of meer omdat sprake zou kunnen zijn van annulering die door de maatschappij als vertraging wordt aangegeven (de vergoeding bij een vertraging is lager dan bij een annulering);
- passagiersvoorlichting over de rechten bij instapweigering, annulering en vertraging.

Ons klachtenmeldpunt voor luchtvaartpassagiers registreert in 2006 433 meldingen op het gebied van denied boarding compensation (tabel LOB-9). Het aantal overboekingen bedraagt 54 (2005: 57), annuleringen 276 (2005: 464) en vertragingen 103 (2005: 208). Het aantal meldingen is lager dan in 2005, toen we in over de laatste elf maanden 699 meldingen ontvingen. We kunnen de daling niet verklaren. De meldingen leggen wij voor aan de betrokken luchtvaartmaatschappij en wij informeren de klager over de reactie van de luchtvaartmaatschappij. Indien de passagier na onze tussenkomst ontevreden is, kan deze zich tot de rechter wenden. De consumentenbond pleit daarentegen voor de oprichting van een onafhankelijke geschillencommissie.

Aantal bevindingen SAFA-inspecties daalt

In 2006 stellen wij 93 categorie 3-bevindingen (2005: 121) vast bij de 266 inspecties (2005: 243) die we uitvoeren (tabel LOB-10, LOB-11). Dit is een afname ten opzichte van 2005. Daarnaast neemt ook het totaal aan bevindingen af (2006: 569; 2005: 602). We schrijven de daling toe aan het feit dat we in 2006 minder inspecties uitvoeren bij Onur Air en doordat we in 2006 meer verschillende maatschappijen inspecteren (2006: 141 luchtmaatschappijen uit 65 landen; 2005: 101 luchtvaartmaatschappijen uit 54 landen). In 2006 stellen we in acht gevallen een categorie 3-bevinding vast vanwege het overtreden van het rookverbod op Schiphol.

Op Nederlandse vliegtuigen voeren buitenlandse autoriteiten 163 SAFA-inspecties uit. In elf gevallen wordt een categorie 3-bevinding vastgesteld.

Aantal tekortkomingen bij door NAVO ingehuurde toestellen neemt af

Het aantal tekortkomingen dat de inspectie vaststelt bij toestellen die de NAVO en het ministerie van Defensie inhuren neemt af. We stellen in 2006 vier keer tekortkomingen vast (2005: 17; tabel LOB-11). De afname is bereikt doordat Defensie structurele maatregelen heeft genomen om de inhuur van slechte maatschappijen zoveel mogelijk te voorkomen. Zo zijn inspecteurs van de Militaire Luchtvaartautoriteit getraind en nemen ze deel aan onze inspecties. Daarnaast is het inhuurbeleid van Defensie aangepast en staan twee maatschappijen die in 2005 werden gebruikt nu op de zwarte lijst. De afname van het aantal tekortkomingen is voor ons reden om het aantal inspecties in 2006 te verminderen.

Meer inspecties op Nederlandse en privé en kleine luchtvaart

De inspectie voert op Nederlandse vliegtuigen een zelfde inspectieprogramma uit als bij de SAFA-inspecties. Deze zogenaamde SANA-inspecties zijn minder uitgebreid omdat we door de systeeminspecties ook op andere manieren toezicht houden op de Nederlandse luchtvloot. In 2006 voeren we veertien inspecties (2005: 8; tabel LOB-14) uit, waarbij we relatief een verdubbeling van het aantal bevindingen vaststellen (2006: 21; 2005: 6; tabel LOB-14). Deze bevindingen hebben met name betrekking op onvolkomenheden in de administratie. Net als in 2006 stellen we een categorie 1-bevinding vast (tabel LOB-15, LOB-16).

De privé en kleine zakenluchtvaart controleren we middels het SAGA-programma. Dit programma is vergelijkbaar met het SAFA- en het SANA-programma. Doordat we in 2006 extra capaciteit ter beschikking krijgen kunnen we het aantal inspecties verviervoudigen tot 30 (2005: 7). Ook stellen we relatief meer acties vast (2006: 53%; 2005: 43%, tabel LOB-17).

RESULTATEN UIT ONDERZOEKEN

Micro light aircraft zijn volwaardige vliegtuigen

Naar aanleiding van een aantal incidenten aan het begin van het vliegseizoen in 2006 met micro light aircraft (MLA) stelt de inspectie een onderzoek in. Wij stellen vast dat door de ontwikkelingen in de techniek de MLA te bestempelen zijn als volwaardige vliegtuigen. Hoewel het vliegen met dit soort vliegtuigen in de afgelopen jaren in complexiteit is toegenomen, zijn de eisen aan kwaliteit en veiligheid niet toegenomen.



In samenwerking met de sector, het ministerie en het Korps landelijke politiediensten formuleren wij een aanpak ter verbetering van de veiligheid. Gezamenlijk zoeken we naar oplossingen die de veiligheid van het vliegen met micro light aircraft verhogen. Kernpunten bij de verbeteringen zijn:

- het aanspreken van de sector op de eigen verantwoordelijkheid en haar signaalfunctie naar ons;
- het inrichten van intensiever thematisch toezicht;
- het verbeteren van de kwaliteit van de huidige MLA instructeurs en examinatoren;
- het ontwikkelen van een ontmoedigingsbeleid ten aanzien van het vliegen boven de bebouwde kom.

Het rapport zal medio maart 2007 gepubliceerd worden.

INCIDENTEN

Aantal incidenten neemt toe

In 2006 vinden zeven ongevallen plaats waarbij doden (vijf) en/of zwaar gewonden (negen) vallen onder inzittenden van luchtvaartuigen (tabel LOB-19).

In vergelijking met 2005 neemt het aantal ongevallen, serieuze incidenten en zwaar gewonden toe (tabel LOB-20, LOB-21). Het grote aantal zwaar gewonden komt door twee ballonongevallen met meerdere inzittenden. De inspectie stelt geen onderzoek in naar luchtvaartongevallen. Dit is een taak van de Onderzoeksraad voor Veiligheid.



LUCHTVAARTTECHNISCHE BEDRIJVEN

DE STAAT VAN DE VEILIGHEID

Binnen het domein luchtvaarttechnische bedrijven is de mate van luchtwaardigheid van de Nederlandse vloot illustratief voor de veiligheid. De luchtwaardigheid wordt afgemeten aan het ontwerp, de productie en het onderhoud van een luchtvaartuig. Het gaat daarbij ook om de toestand van bijvoorbeeld motoren en propellers. Het domein is over het algemeen veilig te noemen. Het risicoprofiel daalt (hoe lager hoe beter) en het aantal bevindingen neemt af. Punt van aandacht blijft de verdere veroudering van de Nederlandse vloot (2006: 18,3 jaar; 2005: 18,1 jaar). De veiligheid is hiermee niet direct in het geding. Er zijn voldoende vangnetten in het systeem om eventueel voorkomende risico's te onderkennen en op te vangen.

TAAK

Toezichttaken op luchtvaarttechnische bedrijven

Binnen het domein luchtvaarttechnische bedrijven heeft de inspectie een zeer internationaal karakter. Het toezicht valt namelijk grotendeels onder Europese wetgeving. Een deel van de werkzaamheden voeren we namens het Europese agentschap EASA (European Aviation Safety Agency) uit. Onze toezichtactiviteiten zijn onder te verdelen in drie processen.

► Inspecties

De inspectie houdt toezicht op de nationaal uitgegeven vergunningen. Daarnaast inspecteren en keuren wij producten en wijzigingen aan reeds goedgekeurde producten als onderaannemer van EASA aan wie een advies over de vergunningverlening wordt gegeven. Ook geven wij advies aan EASA over de uitgifte van erkenningen aan ontwerpbedrijven en zien wij toe op deze bedrijven.

► Vergunningverlening

Productiebedrijven, onderhoudsbedrijven, opleidingsinstellingen en de reguliere vloot vallen onder EASA-regelgeving. Uitvoering daarvan alsook vergunningverlening is nog volledig een taak van de nationale autoriteiten. In Nederland vervult de inspectie deze taak. Alles wat te maken heeft met bijzondere luchtvaartuigen, bijvoorbeeld historische luchtvaartuigen en micro light aircraft, de zogenaamde Annex II vloot, valt geheel onder de Nederlandse wet- en regelgeving.

► Kennis, advies en berichtgeving

De specialistische kennis van de inspectie wordt ook ingezet ter ondersteuning van het ministerie en EASA, bijvoorbeeld op het gebied van toezichtontwikkeling, communicatie, regelgeving en de begeleiding van fundamenteel onderzoek.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

Complexiteit luchtvaartsector kan tot onveiligheid leiden

De luchtvaartsector wordt technologisch steeds complexer, internationaler en sterker onderling verweven. De omvang van en de verschillen in het domein

nemen ook toe. Daarmee nemen potentiële risico's voor de luchtwaardigheid toe. Want veelal voorziet beleid of regelgeving niet in alle nieuwe situaties.

Ontwikkelingen die de inspectie signaleert zijn:

- sterke internationale concurrentie die leidt tot lage winstmarges;
- in de recreatieve luchtvaart stijgt de populariteit van micro light aircraft, waarvan het onderhoud minder strikt is voorgeschreven dan bij de traditionele vliegtuigen;
- toegenomen vliegtuiglease, waardoor langetermijninvesteringen door de inhurende luchtvaartmaatschappij afnemen;
- uitbesteding van onderhoud aan vliegtuigen, onderaannemers spelen een steeds grotere rol;
- verplaatsing van de productievestigingen voor onderdelen naar lagelonenlanden, terwijl de hoofdvestiging in Nederland blijft;
- voor een steeds grotere groep vliegtuigen ontbreekt een organisatie die het typecertificaat bewaakt;
- een tekort aan gekwalificeerd onderhoudspersoneel in de toekomst, waardoor het risico bestaat dat de kwaliteitseisen verlaagd zullen worden, terwijl digitalisering van de vliegtuigsystemen nieuwe eisen aan de kennis van technici stelt.

Zorg om beschikbaarheid expertise

Punt van aandacht bij de certificering van luchtvaartuigen en onderdelen daarvan vormt de beschikbaarheid van voldoende expertise bij EASA (European Aviation Safety Agency) en nationale overheden (National Aviation Authorities). Zowel EASA als de inspectie realiseren zich dat voor uitvoering van de nationale taken kennis op het gebied van vliegtuigcertificatie nodig is en dat de synergie tussen onze organisaties grote voordelen kan opleveren. Dat geldt zeker bij de acht Europese landen met aanzienlijke vliegtuigindustriële activiteiten, waaronder Nederland. EASA kan efficiënt met de beschikbare capaciteit binnen de lidstaten omgaan door deze gecombineerd in te zetten. Het gaat daarbij vooral om certificatiwerkzaamheden en het opvangen van piekaanvragen bij certificatie.

Vliegtuigen steeds ouder

De gemiddelde leeftijd van de in Nederland geregistreerde vliegtuigen wordt steeds hoger (2006: 18,3 jaar; 2005: 18,1 jaar: tabel LTB-1). Deze trend blijft een punt van aandacht voor de inspectie.

EASA tevreden over inspectie

In 2006 voert het Europese agentschap EASA (European Aviation Safety Agency) twee audits uit bij de inspectie. Deze audits hebben tot doel om op het gebied van toezicht in de Europese luchtvaartsector standaardisatie na te streven. EASA neemt de werkpakketten voor certificatie, validatie van producten en het toezicht op productiebedrijven onder de loep. Het werkpakket certificatie en validatie valt onder het contract dat EASA en de inspectie in 2005 hebben gesloten. Ook ons wereldwijde toezicht op de veiligheid van de Fokker-vloot is onderdeel van de audit. De audit voor de certificatie en validatie van producten vindt plaats in mei en bestaat uit steekproeven en presentaties over de werkwijzen beschreven in ons airworthiness manual. De resultaten van dit bezoek zijn positief en leiden tot de accreditatie door EASA van ons bestaande werkpakket. Gevraagde verbeteringen verwerken wij in ons airworthiness manual en leggen dit ter beoordeling aan EASA voor, die daar in 2007 op zal reageren. De verbeteringen betreffen invoering van interne werkprocedures van EASA, opname van specialisten en hun vakgebieden, het door EASA geaccrediteerde werkpakket, verfijning van een aantal procedures en beantwoording van vragen ten aanzien van omgang met bedrijfsgevoelige informatie en cijfers over certificatiewerk.

In september voert EASA de audit uit voor het toezicht op de productiebedrijven. EASA kijkt naar de wijze waarop binnen Nederland de regelgeving op het gebied van productiebedrijven is ingevoerd. De audit betreft onder andere onze procedures, het handboek, kennis en kunde van de inspecteurs, archivering, de afgegeven erkenningen en uitvoering in de praktijk. Voor dit laatste woont EASA twee van onze inspecties bij. EASA concludeert dat de competentie, vaardigheden en expertise bij ons uitstekend zijn.

Kwaliteitsmanagement onderdeel professionalisering inspectie

In 2006 start de inspectie met het opzetten en invoeren van een

kwaliteitssysteem. De professionalisering van het toezicht en de organisatie krijgt hierdoor verder vorm. Dit is tevens van belang voor de accreditatie door EASA (European Aviation Safety Agency). Op deze manier tonen we aan volgens de door EASA opgelegde procedures te werken. Als onderdeel van de invoering stellen we een kwaliteitsmanager aan, met als taak het opzetten van een kwaliteitssysteem volgens de ISO normering. Het systeem wordt vormgegeven door middel van het kwaliteitshandboek en op basis daarvan het plannen en uitvoeren van interne audits en de managementreview. Ons doel is om eind 2007 een certificeerbaar kwaliteitssysteem ingevoerd te hebben.

Aantal erkende organisaties blijft stijgen

Het aantal erkende organisaties stijgt gestaag (2006: 125; 2005: 121; tabel LTB-2, LTB-3). Daarnaast is bij een aantal productiebedrijven te zien dat ze hun productieproces naar lagelonenlanden verplaatsen terwijl de hoofdvestiging in Nederland blijft. De vertragingen van het Airbus A380-programma zijn van invloed op een aantal Nederlandse productiebedrijven, in een aantal gevallen zijn de productietempo's naar beneden gebracht.



De groei van het aantal onderhoudstechnici met een AML (Aircraft Maintenance Licence) vlakkt af nu de meeste nationale licenties zijn omgezet naar de Europese (2006: 2.463; 2005: 2.279; tabel LTB-4). Naar verwachting zal de komende jaar een trend ontstaan waarin de uitstroom van onderhoudspersoneel groter is dan de instroom van nieuw onderhoudspersoneel.

Eind 2006

Eind 2006 bestaat het domein uit:

- 2.637 ingeschreven luchtvaartuigen (tabel LTB-5);
- 2.893 erkende/bevoegde personen (tabel LTB-4);
- 125 erkende/geregistreerde organisaties (tabel LTB-2 en LTB-3).

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

Invoering Europese verordeningen door EASA vordert

Het Europese agentschap EASA (European Aviation Safety Agency) vordert gestaag met de invoering van de regelgeving over initiële en blijvende luchtwaardigheid van luchtvaartuigen. In 2006 loopt de overgangstermijn af waardoor het in de grote luchtvaart niet langer is toegestaan onderhoud aan vliegtuigen vrij te geven zonder een Europese onderhoudslicentie. De inspectie voorziet iedereen die dit nodig heeft tijdig van deze licentie. Wij doen dit als uit onze beoordeling blijkt dat de onderhoudsbedrijven aan de criteria voldoen. De erkende onderhoudsbedrijven voor de grote luchtvaart passen hun procedures aan. Voor de kleine luchtvaart gaat de overgangstermijn in 2006 in en loopt tot 2008.

Wij besteden veel aandacht aan de invoering van regelgeving voor onderhoudsmanagement (part-M). Deze regelgeving zal verstrekkende gevolgen hebben voor het onderhoudsmanagement in de grote en kleine luchtvaart. Ook zal deze leiden tot de afgifte van Airworthiness Review Certificates die naast het Bewijs van Luchtwaardigheid deel gaan uitmaken van de boordpapieren. Aangezien alle luchtvaartmaatschappijen, vrijwel alle onderhoudsbedrijven en alle vliegtuigeigenaren te maken hebben met deze regelgeving die in september 2008 ingevoerd moet zijn, organiseert de inspectie een voorlichtingsdag voor de sector.

Eén loket luchtvaartheffingen

Vanaf 1 april is er één loket voor de sanering van geluidshinder als bedoeld in de Luchtvaartwet. Voor deze datum moesten luchtvaartmaatschappijen bijna dezelfde informatie verstrekken aan zowel de luchthaven (voor bepaling van de havengelden) als de inspectie (voor bepaling van de geluidsheffing). Luchtvaartmaatschappijen kunnen hun gegevens nu bij de luchthaven indienen, die ook de geluidsheffing vaststelt. De inspectie houdt toezicht op de wijze van geluidsheffing door de luchthaven. We blijven aanspreekpunt voor bezwaar en beroep. In 2006 zijn twee beroepen ingediend welke door ons zijn gehonoreerd. In 2007 zullen we toezicht houden op de uitvoering van de geluidsheffing, waarbij het boekjaar 2006 zal worden beoordeeld.

VERANDERINGEN IN TOEZICHT

Communicatie met sector verandert van vorm

In 2006 vindt er op verschillende manieren communicatie plaats met de sector op initiatief van de inspectie. Onze instelling is eerder educatief dan zoals in het verleden, straffend. Zo organiseren wij bijvoorbeeld een conferentie over het gebruik van vliegtuigonderdelen die als alternatief voor originele fabrieksonderdelen gebruikt kunnen worden. De reacties zijn zeer positief. Daarnaast geven we de digitale Nieuwsbrief Luchtvaarttechnische Bedrijven uit. Per 31 december 2006 hebben al circa 320 belangstellenden zich geabonneerd. Eind april vindt een telefonische enquête plaats bij vijftig erkende bedrijven (ongeveer de helft van het totaal) in het kader van het project Ontwikkeling Toezicht Luchtvaarttechnische Bedrijven. De respons is erg hoog en levert veel ideeën op. Uit de enquête blijkt onder meer dat driekwart van de bedrijven vindt dat we een positieve bijdrage leveren aan de veiligheid van luchtvaart.

Geregistreerde opleidingen stellen zelf examens op

Zowel geregistreerde opleidingen als de inspectie vinden de procedure voor de goedkeuring van examens door de inspectie te arbeidsintensief. Dit leidt tot afspraken over het wijzigen van de opzet. De geregistreerde opleidingen, samenwerkend in een consortium, komen met een voorstel waarin het consortium de examens in eigen beheer samenstelt. Op basis van praktijkaudits

constateren wij dat deze manier van werken voldoende waarborg voor kwaliteit biedt, waarop wij afspreken voortaan volgens de nieuwe aanpak te werken. Zowel in de oude als de nieuwe situatie hebben wij de wettelijke taak om de examens goed te keuren.

Integratie product- en systeemtoezicht toont zwakheden aan

De inspectie brengt een verdere koppeling aan tussen systeemtoezicht en producttoezicht. In vijftig gevallen is het producttoezicht gekoppeld aan het systeemtoezicht. In 2007 zal dat aantal verdubbeld worden. Systeemtoezicht houdt in dat we de bedrijfsprocessen beoordelen. Ook als een bedrijfsproces in principe in orde is, kan het voorkomen dat er een tekortkoming in het product van het bedrijf wordt geconstateerd. Dat kan betekenen dat er toch een zwakke plek in het bedrijfsproces zit. Met de gecombineerde systeem- en productinspecties sporen wij zulke problemen op. Hiermee kan het bedrijf gericht werken aan verbetering.

Inspectie ontwikkelt inspectiemethodiek voor menselijke factoren

Nieuw is de ontwikkeling van een inspectiemethodiek voor menselijke factoren (human factors) in het vliegtuigonderhoud. De methode biedt de mogelijkheid aan de hand van een profiel van de veiligheids- en kwaliteitscultuur te beoordelen in hoeverre bij een bedrijf aandacht is voor human factors. De bedrijfscultuur bepaalt immers mede het gedrag van werknemers. Aan de hand van twee proeven presenteert de inspectie de eerste positieve ervaringen met de methode tijdens een internationale human factor bijeenkomst in februari. Diverse aanwezigen, onder andere vertegenwoordigers van andere luchtvaartautoriteiten, tonen belangstelling voor onze methodiek.

RESULTATEN UIT VERGUNNINGVERLENING

Geen registratie voor onderwijsinstelling

Eind 2005 constateerde de inspectie dat een onderwijsinstelling niet meer voldeed aan de eisen voor registratie als onderwijsinstelling. Begin 2006 verlengen wij de registratie van de school tot 1 juli 2006. Reden is dat de school met behulp van externe adviseurs een voor ons aanvaardbaar verbeter- en

ontwikkelingsplan heeft opgesteld. Een belangrijk aspect is de ontwikkeling van de competenties van het onderwijzend personeel. In juni onderzoeken wij in hoeverre de voorgestelde verbeteringen zijn gerealiseerd. Op basis van de resultaten besluiten we de registratie niet opnieuw te verlengen. Eind 2006 trekt de onderwijsinstelling de aanvraag tot registratie in.

Inspectie behandelt aanvragen voor EASA van buiten de EU

De inspectie behandelt op verzoek van EASA (European Aviation Safety Agency) aanvragen voor een onderhoudserkenning van twee bedrijven uit Australië en Maleisië. Wij stellen vast dat de bedrijven voldoen aan de eisen en we adviseren EASA de erkenning te verlenen, die daartoe ook overgaat. De belangstelling voor deze erkenning neemt nog steeds toe. Wij houden namens EASA toezicht op vijf van deze onderhoudsbedrijven.

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Aantal bevindingen 2006 daalt

Het aantal bevindingen bij erkende organisaties vertoont een dalende tendens (2006: 1.124; 2005: 1.322; tabel LTB-6). Dit ondanks dat hun aantal toeneemt (2006: 125; 2005: 121; tabel LTB-2). De daling van het aantal bevindingen is in lijn met de geconstateerde verandering in het risicoprofiel in 2006 ten opzichte van 2005 (figuur LTB-1).

Inspectie beoordeelt nieuw vrachtvliegtuig Boeing

Boeing heeft een programma ontwikkeld voor de ombouw van het B747-400 passagiersvliegtuig in de vrachtersie B747-400BCF. De Amerikaanse luchtvaartautoriteit FAA certificeert het ombouwprogramma. Vanwege de complexiteit van de modificatie is het noodzakelijk dat EASA (European Aviation Safety Agency) beoordeelt of het ontwerp aan de Europese eisen voldoet. Zonder deze beoordeling is het niet mogelijk om deze versie te registreren op een Europees register. EASA vraagt aan de inspectie om deze validatie uit te voeren, omdat wij binnen Europa het aanspreekpunt zijn voor de Boeing 747, MD11 en DC10. Bovendien zal de eerste B747-400BCF aan een Nederlandse luchtvaartmaatschappij worden geleverd. Het project start begin van het jaar en het certificaat zal begin 2007 kunnen worden afgegeven.

Schorsing erkenning

Onderzoek van de inspectie wijst uit dat een onderhoudsbedrijf fouten maakt bij de begeleiding van de export van een vliegtuig naar Frankrijk. Wij schorsen daarom de erkenning van het bedrijf om inspecties te mogen uitvoeren voor verlenging van het bewijs van luchtwaardigheid. Dit na een tip van de Franse luchtvaartautoriteit, die was geïnformeerd door een Frans onderhoudsbedrijf naar aanleiding van twijfels over de documentatie bij het vliegtuig. Naderhand heffen we de schorsing op als het onderhoudsbedrijf aantoont dat preventieve acties genomen zijn.

Onderhoud aan vliegtuigen onvoldoende

De inspectie stelt vast dat het procedurebeheer, het gereedschappenbeheer en de identificatie van onderdelen bij een onderhoudsbedrijf niet op orde is. Bij steekproeven constateren wij enkele ernstige technische tekortkomingen. Deze leiden echter niet tot een acuut gevaar voor de vliegveiligheid. Wij leggen een verband met de recente forse uitbreiding van de onderhoudsactiviteiten. Sinds kort werkt het onderhoudsbedrijf namelijk naast de eigen vloot ook aan de vloot van een derde partij. Het onderhoudsbedrijf onderkent onze bevindingen en werkt aan een structurele oplossing. Enkele substantiële verbeteringen (op het gebied van procesbeheersing en planning) zijn al doorgevoerd, maar nog niet alle problemen zijn naar tevredenheid opgelost. Wij houden hier scherp toezicht op.

Inspectie keurt papierloze werkwijze goed

De inspectie keurt het systeem voor de papierloze werkwijze binnen een productieorganisatie goed. Sinds 1 mei 2006 loopt een proef, die naast het bestaande en door ons al goedgekeurde systeem loopt. Met een draadloze barcodescanner wordt het onderhoudsproces en de archivering per fase van het proces digitaal afgehandeld en digitaal afgetekend. Nadat aanvullende vragen zijn beantwoord, keuren we het systeem goed.

Inspectie trekt onderhoudserkenning in

De inspectie trekt de onderhoudserkenning van een onderhoudsbedrijf in. Reden is dat het bedrijf niet in staat is de problemen met het kwaliteitszorgsysteem op te lossen. Het bedrijf stelt vervolgens orde op zaken en de kwaliteitsmonitorende

functie van het bedrijf voldoet vervolgens weer aan de eisen. Wij verlenen het bedrijf in februari opnieuw een onderhoudserkenning.

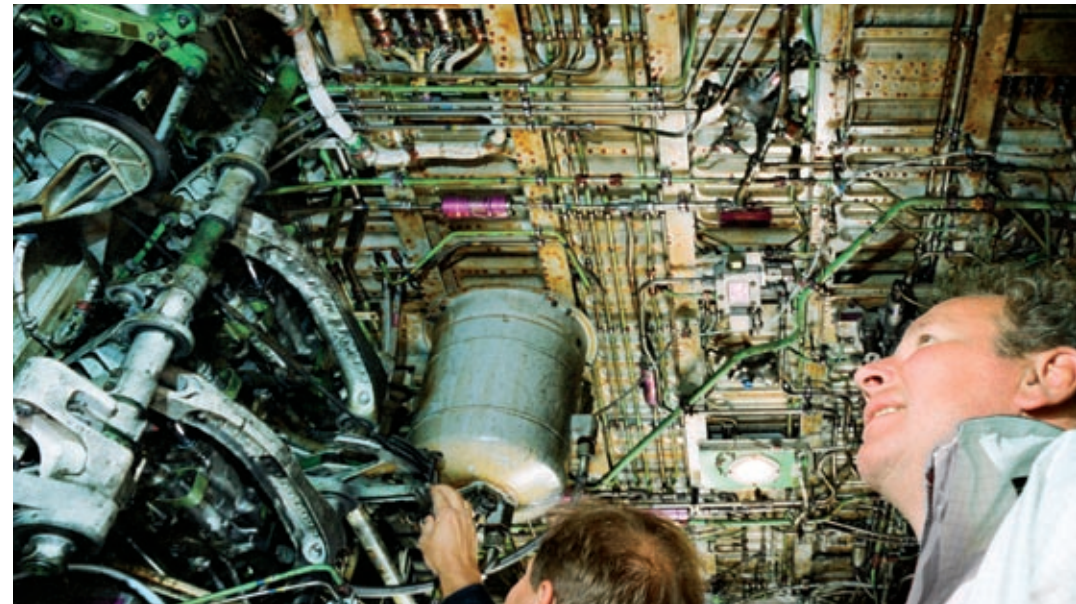
Verbeteringen bij onderhoudsbedrijf

De inspectie constateert dat een werkplaats van een onderhoudsbedrijf niet voldoet aan de eisen. Dit is niet de eerste keer dat wij constateren dat de werkplaats niet voldoet. Het bedrijf legt de onderhoudsactiviteiten op deze locatie tijdelijk stil om orde op zaken te stellen. Onze opdracht daartoe blijkt niet nodig. Inmiddels zijn de noodzakelijke verbeteringen doorgevoerd en de werkzaamheden hervat.

RESULTATEN UIT ONDERZOEKEN

Positieve trend risicoanalyse

De risicoanalyse voor het bepalen van de zwaarte van het toezicht op erkende bedrijven maakt gebruik van dertig parameters en weegfactoren. De analyse levert per bedrijf één risicogetal op. Dit risicogetal ligt tussen nul en honderd.



Hoe hoger het risicogetal, hoe hoger de intensiteit van de inspecties. Deze risicoanalyse is eind 2005 en eind 2006 opgesteld (figuur LTB-1). In deze figuur is te zien dat het risicoprofiel in 2006 gunstiger is dan in 2005. De top van de grafiek is verplaatst van risicogetal 35 naar 30. Dit lijkt er op te wijzen dat de bedrijven beter invulling geven aan hun verantwoordelijkheden. Voor het inspectieprogramma 2007 zullen we gebruikmaken van de risicoanalyse over 2006.

Kennisbijdrage incidentenonderzoek

De inspectie begint met de invoering van de procedures die zijn afgesproken in het protocol dat is overeengekomen met de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Hierin worden de taakverdeling en de ICAO-verplichtingen (International Civil Aviation Organization) beschreven. Wij dragen in 2006 in enkele kleine onderzoeken bij met kennis en expertise.

Veiligheidscultuur micro light aircraft moet beter

De inspectie onderzoekt de veiligheidscultuur bij het gebruik van micro light aircraft (MLA). Aanleiding voor het onderzoek zijn de vele incidenten met MLA, waarvan in 2006 twee met dodelijke afloop. Wij bevelen in het onderzoek aan om:

- ▶ geen commerciële vluchten met MLA's uit te voeren;
 - ▶ belemmeringen in wetgeving weg te nemen, zodat MLA's een normaal deel van de General Aviation worden;
 - ▶ toezicht door de overheid in combinatie met voorlichting uit te oefenen.
- Daarnaast constateren we specifiek ten aanzien van het onderhoud dat:
- ▶ er voor de onderhoudswerkzaamheden geen onafhankelijk toezicht is, anders dan de sociale controle bij clubs;
 - ▶ door het ontbreken van onderhoudsprogramma's worden bedrijfstijden van componenten van MLA's niet bewaakt, wat een potentieel risico oplevert;
 - ▶ de technicus over het algemeen geen kennis heeft hoe een onderhoudsprogramma en technische administratie eruit horen te zien;
 - ▶ de wijze waarop het noodzakelijke onderhoud van de MLA's heeft plaatsgevonden onvoldoende aantoonbaar is.

We bevelen het ministerie aan om de sector te stimuleren om intern de zaken beter op orde te brengen waardoor het veiligheidsbewustzijn binnen de MLA-wereld zal toenemen. Een andere mogelijkheid die we aanbevelen is de regelgeving aan te scherpen en ons meer toezicht te laten houden.

In 2007 zullen we een tweetal inspecties op MLA's uitvoeren.

INCIDENTEN

Inspectie zet uit voorzorg helikopters tijdelijk aan de grond

Op 19 mei verbiedt de inspectie met onmiddellijke ingang vluchten met helikopters van een bepaald type. Aanleiding is een melding die we op die datum krijgen over een overschreden maximum motortoerental met een vijfde. De betrokken piloot voorkomt door vakkundig ingrijpen verdere escalatie. In juli 2005 heeft een vergelijkbaar incident in het buitenland geleid tot een fataal ongeval. Het technisch onderzoek, waar we de Onderzoeksraad voor Veiligheid vertegenwoordigen, geeft een andere oorzaak aan dan die van het ongeval uit 2005. Doordat de faaloorzaak nog niet eerder is voorgekomen en het feit dat er een noodprocedure in het vluchthandboek staat beschreven, geven we de vloot weer vrij.

Inspectie informeert Britse collega over lekkende wingtips

De inspectie informeert haar Britse collega autoriteit over het lekken van brandstof uit wingtips van Boeings 737. Het gaat om vliegtuigen die in het Verenigd Koninkrijk een modificatie hebben ondergaan. De eerste lekkage komt aan het licht in februari bij een Nederlandse luchtvaartmaatschappij. Uit het onderzoek van de maatschappij blijkt dat het geen op zichzelf staand incident is en dat de brandstoflektest met lucht is uitgevoerd in plaats van met brandstof. Het gaat in totaal om negentien toestellen met lekkages. Het bedrijf dat de modificaties uitvoert moet op last van de Britse luchtvaartautoriteit haar activiteiten tijdelijk staken. De luchtvaartmaatschappij verhelpt de lekkages en scherpt haar procedures voor uitbesteding aan.

LAND





TAXIVERVOER

DE STAAT VAN DE VEILIGHEID

Het domein taxivervoer is wet- en regelgeving in 2006 beter gaan naleven. De inspectie baseert dit onder andere op de toegenomen nalevingspercentages binnen de vier grote steden; Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Ook de resultaten van thema-acties die we in de loop van het jaar houden, draagt bij aan die conclusie.

Het laagste nalevingspercentage bij de wegcontroles bedraagt 84,7%, gemeten op het aspect veiligheid. Ten opzichte van 2005, toen een nalevingspercentage van 75% werd gemeten, is dit een aanzienlijke verbetering. Wij streven echter op de belangrijkste aspecten van ons toezicht (veiligheid, vergunning en klant) naar een nalevingspercentage van minimaal 95%. Wij richten ons daarom vanaf 2006 met name op naleving van de Arbeidstijdenwet, het Arbeidstijdenbesluit vervoer en de regels omtrent voertuigveiligheid. De houding, ook ten aanzien van regelnaleving, is een kritische succes- en faalfactor in de branche en mede bepalend voor ons toezicht. Met name een aantal bedrijven in het straattaxivervoer heeft het wat minder op de regels.

Binnen het rolstoelvervoer verbetert de veiligheid voor het derde achtereenvolgende jaar. Naleving van de veiligheidsvoorschriften bedraagt nu ruim 75% (2005: 31,5%, 2004: 10%). Het doel om in 2006 een naleving van 90% te bereiken is niet gehaald. Nader onderzoek naar de motieven van de overtreders om regelgeving niet na te leven is nog gaande. Vooral binnen de vier grote steden voldoen chauffeurs duidelijk vaker aan de gestelde kwaliteitseisen. Het nalevingspercentage van 95%, zoals vastgelegd in het G4-convenant, wordt in 2006 daadwerkelijk bereikt.

TAAK

Toezichttaken op taxivervoer

De inspectie houdt met vergunningverlening en inspecties toezicht op de taxiondernemingen, -chauffeurs en -voertuigen. Onze toezichtactiviteiten zijn onder te verdelen in drie processen.

► Inspecties

Bedrijfsinspecties nemen relatief veel tijd in beslag, maar geven wel een grondig beeld van een onderneming. Transportinspecties zijn met name gericht op de chauffeurs en het voertuig. De inspectie werkt steeds meer met zogenaamde thema-acties waarbij in veel gevallen in samenwerking met collega toezichthouders (politie) in korte tijd één specifiek onderdeel extra aandacht krijgt. Naar aanleiding van de positieve resultaten met zichtwaarnemingacties en mystery guest-acties worden deze vaker en op meer verschillende plaatsen gedaan. Daarnaast besteden we aandacht aan de arbeidsomstandigheden van de werknemers (rij- en rusttijden).

► Vergunningverlening

Een belangrijke taak van de inspectie is de vergunningverlening en de toetsing of nog steeds aan de eisen van de vergunning wordt voldaan. De deelproducten zijn afgifte van de taxichauffeurspas (vijf jaar geldig) en afgifte en wijzigingen van ondernemersvergunning en bijbehorende vergunningbewijzen en de wettelijk verplichte vijfjaarlijkse en tussentijdse toets.

► Kennis, advies en berichtgeving

De inspectie houdt zich bezig met toezichtontwikkeling (kennis), de vertaling van die kennis in toezichtpraktijk (advies) en met de communicatie over het toezicht (berichtgeving). Het opstellen van een nieuw toezichtarrangement taxi en het uitvoeren van nalevingsmetingen en risicoanalyses zijn belangrijke programma's.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

Straattaxi bepaalt beeld taxibranche

De inspectie verdeelt het domein taxivervoer in twee categorieën: het straattaxivervoer en het contractvervoer. De taximarkt bestaat voor ongeveer 80% uit contractvervoer, zoals het ziekenvervoer, scholierenvervoer en de treintaxi. Deze deelmarkt is vooral in handen van de grotere taxibedrijven. Bij straattaxi en belwerk vervoeren chauffeurs onder andere naar aanleiding van een oproep door de centrale en het aanhouden en instappen bij standplaatsen. Deze categorie bestrijkt niet meer dan 20% van de markt, maar bepaalt in de samenleving wel sterk het beeld van de totale taxibranche. Problematiek met betrekking tot de openbare orde rond de taxistandplaatsen levert een negatieve bijdrage aan het beeld.

Taxiproblematiek grote steden verspreidt zich over het land

Een verschuiving van het taxiaanbod en de taxiproblematiek vindt plaats van de grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) naar plaatsen als Leiden, Almere, Hilversum, Purmerend en Volendam. Dit als gevolg van de versterkte handhaving in de grote steden en de lange wachttijden op standplaatsen door overcapaciteit. Deze nieuwe plaatsen hebben van de verschuiving veel last. Grote evenementen, zoals de Vierdaagse van Nijmegen, de TT van Assen en het carnaval trekken taxiondernemers aan uit het hele land. Daar neemt de drukte op de standplaatsen tijdelijk toe en ontstaat onrust waardoor het aantal klachten vanuit die regio's toeneemt. De grotestedenproblematiek, zoals illegale verpachting en fictieve loondienstverbanden, breidt zich uit over het land. De inspectie ziet dit als een negatieve uitwerking van het convenant met de vier grote steden. Het convenant met de G4 zal in najaar van 2007 worden geëvalueerd. We stellen voor om de reikwijdte van het convenant uit te breiden buiten de grote steden per 2008.

Nieuwe vervoersvormen knelpunt in wetgeving

De inspectie wordt geconfronteerd met een aantal vormen van personenvervoer die onduidelijk in de wet zijn benoemd. Deze zijn daardoor een knelpunt in de handhaving van de veiligheid. Het gaat hierbij om nieuwe, innovatieve taxichauffeursdiensten, zoals Scooterbob en Rent-a-Bob, waarbij sprake is van vergunningplichtig taxivervoer. Dit betekent dat alle eisen van de Wet personenvervoer 2000 en de bepalingen van het Arbeidstijdenbesluit vervoer van toepassing zijn. Aan de chauffeurseisen (pas) en de ondernemingeisen (vergunning) kan wel worden voldaan, maar niet aan de voertuigeisen (taxameter, tariefkaart, blauwe kentekenplaten), omdat de auto van de klant (particulier) is. We signaleren vijftien knelpunten in de uitvoering en de handhaving van de Wet personenvervoer 2000 in relatie tot de veiligheid van vervoer en marktordening. Voor het domein taxivervoer geven we twaalf knelpunten aan. De nieuwe vormen van vervoer maken daar deel van uit. Mede op basis van de door ons voorgedragen oplossingen start het ministerie met de juridische uitwerking van de belangrijkste en meest kritische knelpunten.

Eind 2006

Eind 2006 bestaat het domein uit (tabel TAX-1, TAX-2):

- 5.144 ondernemingen, waarvan 2.257 (43,9%) in de vier grote steden;
- ongeveer 40.000 chauffeurs;
- ongeveer 28.500 taxi's, waarvan 23% in de vier grote steden.

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

Chauffeurs eerder aan het werk

De taxibranche vindt het te lang duren voordat nieuwe chauffeurs daadwerkelijk aan de slag kunnen. Dit leidt tot vragen van de Tweede Kamer over de afgifte van de chauffeurspassen. In de zomer van 2006 stelt de inspectie in samenwerking met het CBR alles in het werk om de afgifteprocedure voor de taxichauffeurspas te bekorten van dertien naar acht weken. Vanaf oktober kunnen startende taxichauffeurs met een tijdelijk bewijschrift taxi (TBT) gemiddeld vijf weken eerder aan het werk. Daarmee wordt de productietermijn

van de pas bij de SDU overbrugd. Ondanks de invoering van het TBT voor startende chauffeurs wordt op uitdrukkelijk verzoek van de Tweede Kamer ook het leerwerktraject voor chauffeurs ingevoerd. Aan het einde van 2006 creëert het ministerie via een tijdelijke beleidsregel de mogelijkheid om aspirant-chauffeurs in het contractvervoer via een zogenoemd leer-werk-traject al voor het behalen van het chauffeursdiploma gedurende een periode van maximaal vier maanden werkervaring op te laten doen. Het leer-werk-traject is vanaf januari 2007 een feit.

Losliggende voorwerpen in taxibusjes strafbaar

In 2006 past het ministerie het Voertuigreglement aan naar aanleiding van de resultaten van de rolstoelacties die de inspectie in 2004 en 2005 uitgevoerd heeft. Het reglement verbiedt nu de aanwezigheid van losse voorwerpen die het risico op letsel bij een noodstop, een aanrijding of een botsing kunnen verhogen. Ook de gordelplicht van rolstoelinzittenden is aangescherpt. In het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 is een duidelijke omschrijving opgenomen van de verantwoordelijkheid van de chauffeur voor het vastzetten van de rolstoel en het gebruik van de veiligheidsgordel.

VERANDERINGEN IN TOEZICHT

Functionaliteiten boordcomputer taxi opgesteld

In 2006 stelt de inspectie samen met de branche en fabrikanten de functionaliteiten voor de boordcomputer taxi op. Naar verwachting wordt dit apparaat vanaf eind 2008 ingevoerd. De handmatige invoer van zogenoemde rittenstaten en rij- en rusttijden in werkmappen verdwijnt dan op termijn. De boordcomputer biedt de taxisector voordelen: hun bedrijfsvoering wordt eenvoudiger en bedrijfsgegevens zijn meteen digitaal beschikbaar. Een efficiënter inspectie van de gegevens maakt dat meer aandacht kan gaan richting de onderkant van de taximarkt. De boordcomputer taxi is daarmee tevens een nieuw handhavingsinstrument voor de overheid. Koppeling van de boordcomputer aan een verplichte klantenbon, verhoogt de transparantie van de dienstverlening. De digitale gegevens zijn ook gemakkelijker uit te wisselen met andere toezichthouders zoals de Belastingdienst.

Toekenning keurmerk op basis van inspectiegegevens

De rol van de inspectie ten aanzien van keurmerkhouders verandert. Niet langer wordt hen een positief of negatief advies gegeven, maar enkel informatie over geconstateerde overtredingen. Bij de aanvraag om een keurmerk tekent de aanvrager voor toestemming van deze informatieverstrekking. Onze gewijzigde rol bestaat voortaan uit:

- ▶ aanlevering van inspectiegegevens bij aanvraag keurmerk;
- ▶ tussentijdse melding van ernstige gebreken naar aanleiding van inspecties;
- ▶ periodieke verstrekking van inspectiegegevens van keurmerkbedrijven;
- ▶ aanlevering van inspectiegegevens in verband met de jaarlijkse toets;
- ▶ toetsing en steekproeven bij certificerende instanties.

Overeenkomst met Sociaal Fonds Taxi

De inspectie en Sociaal Fonds Taxi bundelen hun krachten in de strijd tegen taxibedrijven die de CAO of wet- en regelgeving niet naleven. Doel is te komen tot meer veiligheid door betere arbeidsverhoudingen, eerlijke concurrentie en een hogere kwaliteit binnen de taxibranche. Beide partijen tekenen hiertoe een samenwerkingsovereenkomst.



RESULTATEN UIT VERGUNNINGVERLENING

Minder vergunningen voor taxiondernemingen

In 2006 geeft de inspectie 632 vergunningen (2005: 552) voor taxiondernemingen af. Daarnaast geven we 2.057 vergunningbewijzen (2005: 14.023) en 16.284 chauffeurspassen (2005: 24.361) af. Van deze chauffeurspassen hebben 2.124 (2005: 364) een beperkte bevoegdheid. Van het tijdelijk bewijsschrift taxi dat sinds oktober 2006 geldig is, geven we 2.547 exemplaren af (tabel TAX-4).

Aantal vergunningen in de vier grote gemeenten neemt af

In 2006 neemt het aantal vergunningen voor ondernemers met het bijbehorende aantal vergunningbewijzen voor het eerst sinds de liberalisering van de taximarkt in 2000 af. Opvallend is dat de daling van 416 ondernemersvergunningen bijna geheel voor rekening komt van de vier grote steden (2006: 2.257 taxivergunningen en 6.416 taxibewijzen; 2005: 2.563 taxivergunningen en 6.451 taxibewijzen). In de rest van Nederland blijft het aantal ondernemers in 2006 nagenoeg gelijk vergeleken met 2005 (2006: 2.887 taxivergunningen en 31.695 taxibewijzen; 2005: 2.997 taxivergunningen en 32.232 taxibewijzen; tabel TAX-3).

25.000 chauffeurspassen niet meer geldig

Per 1 januari 2006 verliezen circa 25.000 chauffeurspassen hun rechtsgeldigheid omdat hun houders niet voldoen aan de eis van vakbekwaamheid (chauffeurs-diploma) en vanwege het verlopen van de geldigheidsduur van de pas van vijf jaar. Ongeveer drieduizend van deze chauffeurs vragen na 1 januari alsnog een nieuwe pas aan nadat zij wel zijn geslaagd voor het chauffeursexamen.

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Overtredingen reguliere wegcontroles daalt

Het aantal overtredingen dat de inspectie vaststelt bij reguliere wegcontroles daalt tot 28,3% (2005: 41,9%; tabel TAX-5). Hiertoe voeren we 5.180 (2005: 2.972) controles uit.

Eerste toezicht met kentekenscanners positief

In het najaar van 2006 start de inspectie in de gemeente Rotterdam het proeftraject digitale kentekenherkenning taxi. Uit de eerste resultaten blijkt dat digitale kentekenherkenning als instrument een goed beeld kan opleveren van het domein taxivervoer en dat het een goed instrument is voor het maken van risicoanalyses. Het proeftraject bewijst dat kentekenherkenning een grote bijdrage kan leveren aan het doelgerichter, slimmer en efficiënter toezicht houden. Daarnaast krijgen we een duidelijker beeld van het taxiaanbod. De verwachting is dat de inzet van kentekenherkenning ook een positieve gedragsverandering van de taxisector teweeg zal brengen.

Inzet van mystery-guests slaagd

De inspectie voert in het voorjaar van 2006 samen met regiopolitiekorpsen in Amsterdam en Utrecht zogenoemde mystery-guest ritten met taxi's uit. Het doel is om door de gezamenlijke aanpak, de 'kwaadwillende' taxichauffeurs de indruk te geven dat ze op ieder ogenblik en overal gecontroleerd kunnen worden. Dit moet leiden tot een verbeterd verkeersgedrag. Tijdens de acties voeren we een lik-op-stuk-beleid. Na de ritten zijn direct boetes opgelegd en busbaanonthefingen ingenomen. In Amsterdam stellen we bij veertien van de negentien (74%) en in Utrecht bij dertien van de 24 ritten (54%) een of meerdere overtredingen vast (tabel TAX-6). Twee chauffeurs, één in Amsterdam en één in Utrecht, die ten opzichte van hun collega chauffeurs in positieve zin uitspringen, belonen we voor hun klantvriendelijkheid en professionaliteit. Dit om ook positief met chauffeurs te communiceren. De chauffeurs krijgen bloemen en een onderscheiding. Uit gegevens van de politie Amsterdam blijkt dat het aantal verkeersovertredingen in Amsterdam door taxichauffeurs bijna is gehalveerd. Het inzetten van mystery-guests in Amsterdam en Utrecht blijkt daarmee een succesvolle vorm van toezicht die ook in 2007 door de inspectie zal worden ingezet.

Betere resultaten bedrijfsinspecties

In 2006 voeren we 216 bedrijfsinspecties uit, waarvan 129 een volledige, uitgebreide inspectie betreffen (tabel TAX-7). Bij een volledige inspectie houden we alle aspecten van de bedrijfsvoering binnen de onderneming tegen het licht.

Bij 120 bedrijven (55,6%) constateren we een of meer overtredingen, met name op het gebied van rij- en rusttijden. Ten opzichte van de resultaten van 2005 (64% overtredingen) is een verbetering waarneembaar. Deze is niet direct te herleiden.

Reguliere wegcontroles versus controles in G4

Op basis van reguliere controles van taxi's in de vier grote steden stelt de inspectie vast dat het minimale nalevingspercentage van 95% niet voor alle aspecten uit het G4-convenant wordt gehaald (tabel TAX-8). De naleving van de aspecten rij- en rusttijden (2006: 84,1%; 2005: 77,3%) en zichtbaarheid tariefkaart (2006: 91,1%; 2005: 94,9%) liggen onder de streefwaarde.

Daarnaast stellen we op alle aspecten, met uitzondering van zichtbaarheid tariefkaart, een verbetering van de naleving vast. In Amsterdam worden relatief de meeste overtredingen begaan. De naleving in de grote vier steden is over het algemeen beter dan in de rest van Nederland.

We zullen in 2007 de toezichtdruk op de in het convenant genoemde onderwerpen hoog houden door nieuwe thema-acties uit te voeren. Gezien de verslechterde naleving van de tarieven ten opzichte van 2005 en de invoering van de nieuwe tariefstructuur zullen we ook aan dit aspect veel aandacht schenken.

Vervoer rolstoelinzittenden nog niet veilig genoeg

Van de 897 gecontroleerde chauffeurs van rolstoeltaxi's leveren 214 (23,9%) chauffeurs de regels niet goed na (tabel TAX-9). Ondanks een behoorlijke verbetering op het aspect veiligheidsgordel (2006: 89%; 2005: 59%) constateert de inspectie dat de doelstelling van 90% correct nalevinggedrag niet is gehaald. Een eerste bevinding op basis van het evaluatierapport 'rolstoelvervoer 2006' leert dat de opgelegde tijdsdruk door werkgevers, onvoldoende inwerken van nieuwe chauffeurs en een gemakzuchtige instelling van vervoerder en chauffeur aanleiding kunnen zijn voor het niet naleven van de regels. Hoewel sprake is van een stijgende lijn in de naleving menen we dat het vervoer van rolstoelinzittenden veiliger kan en moet worden.

In 2007 zullen controles op het rolstoelvervoer worden verspreid over het gehele jaar. Dit leidt naar verwachting tot een psychologische controledruk bij vervoerders en chauffeurs, waardoor het nalevinggedrag zal blijven verbeteren en de veiligheid voor de rolstoelinzittenden een verdere positieve impuls krijgt.

Verscherping toezicht op schoolvervoer noodzakelijk

Naar aanleiding van signalen van burgers en andere toezichthouders ziet de inspectie scherper toe op het vervoer van schoolkinderen. Bij de controle die we op 12 april samen met de politie in IJsselstein uitvoeren, stellen we bij 56 taxi's en hun chauffeurs 43 overtredingen vast. Deze taxi's worden door één vervoersbedrijf ingezet voor het vervoer van schoolkinderen in Amersfoort. Een groot aantal chauffeurs heeft geen chauffeurspas, een busje blijkt niet goedgekeurd voor taxigebbruik, bij twee busjes ontbreekt de APK-keuring en ook treffen wij een dronken chauffeur aan.

In Friesland sommeren we een taxibedrijf te stoppen met taxivervoer. Dit omdat het bedrijf twee taxi's inzet bij het vervoer van leerlingen zonder dat deze voertuigen verzekerd zijn.

Zichtwaarnemingen ook buiten de Randstad

Sinds 2002 maakt de inspectie gebruik van zichtwaarnemingen. Daarbij worden ritten genoteerd die later worden gecontroleerd tijdens een bedrijfsinspectie. Hiermee worden bedrijfsinspecties efficiënter uitgevoerd en ontstaat een scherper beeld van overtredingen en misstanden. Gelet op het succes in met name de vier grote steden zet de inspectie zichtwaarnemingen ook buiten de randstad in. Van de 331 waarnemingen in Nijmegen onderzoeken we 277 waarnemingen verder. Dit gebeurt bij dertien taxibedrijven en twee natuurlijke personen die niet in het bezit zijn van een vergunning voor taxivervoer (tabel TAX-10). Twaalf bedrijven onderwerpen we, in tegenstelling tot de projecten in de randstad, volledig aan een bedrijfsonderzoek. Dit is mogelijk omdat het een veel kleiner aantal bedrijven betreft dan in de Randstad. Ook bij andere kleine steden zullen we deze aanpak volgen. Het dertiende bedrijf onderzoeken we op een andere manier, omdat het slechts twee taxi's uitbaat.

Veel overtredingen bij zichtwaarnemingen in Amsterdam

Naar aanleiding van zichtwaarnemingen in Amsterdam schrijft de inspectie 37 bedrijven aan met het verzoek nadere gegevens te leveren. Het betreft alle bedrijven waarvan vijf of meer taxi's zijn waargenomen tijdens de zichtwaarnemingen in Amsterdam in juni. Het gaat om 1.050 waarnemingen die op drie locaties gedaan zijn door de inspectie, de Belastingdienst en de Dienst Werk en Inkomen van de gemeente Amsterdam. Op basis van de 32 afgeronde onderzoeken worden uiteindelijk negentien bedrijven beboet voor het niet invullen van rittenstaten (twaalf maal) en voor het niet hebben/invullen van werkmappen (negen maal). Resultaten van de overige vijf bedrijven zullen in 2007 bekend worden.

Goede naleving bij actie chauffeurspassen

De inspectie voert van 9 januari tot 5 februari een controle uit op aanwezigheid van geldige taxichauffeurspassen. We doen dit samen met de Koninklijke marechaussee, het Korps landelijke politiediensten en de regiopolitie. We stellen vast dat 5.166 van de 5.282 gecontroleerde taxichauffeurs (97,8%) over een geldige chauffeurspas beschikken (tabel TAX-11). We nemen 93 ongeldige passen in, waarbij we zowel de chauffeur als de werkgever een boete van € 170,- opleggen. De vier grote steden (98,1%) scoren beter dan overig Nederland. (96,9%). Tijdens de controles blijkt het aantal taxi's op de standplaatsen af te nemen, hetgeen resulteert in kortere wachttijden en een hogere omzet per chauffeur. De chauffeurs blijken ook tevreden te zijn over de controles, waardoor hun medewerking hoog is.

De goede resultaten bereiken we mede door voorafgaande communicatie en intensieve samenwerking met de politie en de Koninklijke marechaussee waardoor er een grote controledruk op de branche ligt. Die druk verstevigen we door het uitvoeren van bedrijfsinspecties als vervolg op deze thema-actie.

Aantal controles G4-convenant gehaald

Het aantal van 6.100 controles op taxi's dat in het G4-convenant is opgenomen, halen de inspectie en het Korps landelijke politiediensten ruimschoots. Gezamenlijk voeren wij in 2006 10.768 inspecties uit, waarbij wij er zelf 9.697 uitvoeren (tabel TAX-12).

Fraudebestrijding door interventieteam

In maart 2006 start een fraudeproject personenvervoer onder regie van het ministerie van Sociale Zaken. Aan dit project nemen naast de inspectie deel, het UWV, de Belastingdienst en de regionale sociale recherche. Op basis van door deelnemende inspectiediensten aangeleverde informatie selecteren we 25 taxi- en busbedrijven uit Zuid-Limburg voor dit project. Het project loopt tot medio 2007. Resultaten en bevindingen worden na afronding van het project bekendgemaakt.

RESULTATEN UIT ONDERZOEKEN

Inspectie wil ongevallen met taxi's analyseren

Naar aanleiding van de stijging van het aantal dodelijk ongevallen met taxi's in de afgelopen jaren wil de inspectie (gebruikmakend van de bij Rijkswaterstaat aanwezige informatie, kennis en expertise) de ongevallen analyseren. Hiertoe willen we met andere betrokken partijen afspraken maken over melding van ongevallen. Nu vernemen wij van de politie slechts incidenteel dat zich een ongeval heeft voorgedaan.

Wetgeving bij 40% taxichauffeurs onbekend

Bijna 40% van de 510 ondervraagde chauffeurs en ondernemers werkzaam in de vier grote steden is onbekend met de wet- en regelgeving. Daarnaast geven zestien (9%) van deze ondernemers aan niet van plan te zijn zich aan de wet- en regelgeving te houden. Dit blijkt uit een enquête onder chauffeurs die de inspectie begin 2006 houdt. Om de bekendheid van de regelgeving te vergroten, informeert de inspectie chauffeurs en ondernemers nadrukkelijk over onder andere de voorgenomen thema-acties, en over (wijzigingen in) wet- en regelgeving. Middel daartoe is onze reguliere Taxinieuwsbrief. De houding van chauffeurs en ondernemers blijkt een voorname kritische succes- en faalfactor in de branche en mede bepalend voor het toezicht.



INCIDENTEN

Inspectie assisteert bij ongevallen

De inspectie verleent assistentie bij een viertal ongevallen waarbij taxi's betrokken zijn (tabel TAX-13). Bij drie van deze incidenten vallen in totaal zes doden onder inzittenden van de taxi's. Uit mediaberichten verneemt de inspectie het voordoen van meerdere ongevallen.



BUSVERVOER

DE STAAT VAN DE VEILIGHEID

Bij de inspectie heerst het beeld dat het met de naleving binnen het domein busvervoer in 2006 beter gaat dan in voorgaande jaren. Het buspendelvervoer (vakantievervoer in winter en zomer) laat een opvallende verbetering zien. Wel zijn er in deze tak van busvervoer nog steeds veel overtredingen op het gebied van rij- en rusttijden. Minder overtredingen zijn er wat betreft (manipulaties van) snelheidsbegrenzers, tachografen en de technische staat van het voertuig. Op internationale lijndiensten worden juist meer en ernstige overtredingen op het gebied van rij- en rusttijden geconstateerd.

De inspectie is bezorgd over het nationale openbaar vervoer met bussen. Mede door signalen van passagiers besluiten we scherper toe te zien op de inzet van voor het openbaar vervoer geschikte bussen. Naast het beschikbare aantal zit- en staanplaatsen, gaat onze aandacht vooral uit naar de technische staat van de bussen. De snelle en korte actie op de inzet van bussen voor RandstadRail in december is daar een voorbeeld van. Veiligheid van openbaar vervoer met bussen is in 2007 voor de inspectie opnieuw een speerpunt.

TAAK

Toezichttaken op busvervoer

De inspectie houdt met vergunningverlening en inspecties toezicht op het busvervoer. In het bijzonder op ondernemingen, chauffeurs en voertuigen. Naast Nederlandse ondernemingen richten wij ons daarbij ook op bussen in Nederland van buitenlandse ondernemingen. Doel is de vervoers- en de externe veiligheid te verhogen. Onze toezichtactiviteiten zijn onder te verdelen in drie processen.

► Inspectie

De inspectie controleert onder andere op de aanwezigheid en het gebruik van snelheidsbegrenzers, de wettelijke rij- en rusttijden, of bussen APK goedgekeurd zijn, het gebruik door passagiers van de veiligheidsgordels en of niet meer passagiers worden vervoerd dan er beschikbare zitplaatsen zijn. De inspectie houdt relatief meer toezicht op bedrijven, dan op chauffeurs. Doordat de omvang van de busmarkt beperkt is (circa 550 bedrijven) komt een bedrijf gemiddeld elke drie jaar aan de beurt voor een reguliere bedrijfscontrole.

► Vergunningverlening

De inspectie verleent vergunningen. De belangrijkste taken op dit gebied zijn de afgifte de bestuurderskaart (vijf jaar geldig) en overige kaarten voor de digitale tachograaf en de afgifte en wijzigingen nationale en internationale ondernemersvergunning en bijbehorende vergunningbewijzen en de wettelijk verplichte vijfjaarlijkse toets en tussentijdse toets.

► Kennis, advies en berichtgeving

De inspectie houdt zich bezig met toezichtontwikkeling (kennis), de vertaling van die kennis in toezichtpraktijk (advies) en met de communicatie over het toezicht (berichtgeving). Het opstellen van een nieuw toezichtarrangement bus en het uitvoeren van nalevingsmetingen en risicoanalyse.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

Nauwelijks veranderingen

Ten opzichte van het jaar ervoor zijn er in 2006 nauwelijks veranderingen binnen het domein bus. Het aantal busondernemingen binnen het onbeperkt besloten

busvervoer en beperkt besloten busvervoer stijgt licht (van 790 naar 820), terwijl het aantal touringcars daalt (van 5.319 naar 4.820; tabel BUS-1).

De inspectie deelt het nationale busvervoer onder in openbaar en besloten busvervoer. Het openbaar busvervoer is volgens dienstregeling en voor iedereen toegankelijk. Het besloten busvervoer is al het busvervoer dat niet openbaar is, met een verdeling naar:

- het onbeperkt vervoer, uitgevoerd door vervoerbedrijven;
- het beperkt vervoer, zoals het eigen vervoer van bedrijven.

Het grensoverschrijdend busvervoer verdelen we onder in internationaal openbaar vervoer (internationale lijndiensten), (bijzonder) geregeld vervoer (buspendels), cabotage (vervoer van reizigers in een bepaald land, door een vervoerder die niet in dat land gevestigd is), eigen vervoer (busvervoer voor niet-lucratieve en niet commerciële doeleinden) en ongeregeld vervoer (meerdagse reizen). Belangrijk onderscheid bestaat er tussen vervoer naar EU/EER-landen en vervoer naar landen daarbuiten.

Eind 2006

Eind 2006 bestaat het domein uit (tabel BUS-1):

- onbeperkt besloten busvervoer: 570 busondernemingen en ongeveer 4.500 touringcars, waarvan ruim 160 keurmerkhouders met 2.750 touringcars;
- beperkt besloten busvervoer: 250 busondernemingen en ongeveer 320 touringcars;
- openbaar vervoer: zestien ondernemingen;
- openbaar vervoer: ongeveer 5.000 bussen;
- naar schatting 10.000 chauffeurs in het besloten vervoer, waarvan een aanzienlijk deel werkzaam is als oproepkracht.

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

Digitale tachograaf een feit

De digitale tachograaf wordt op 1 mei 2006 ingevoerd. De EU stelt deze verplicht in elke nieuwe vrachtauto en touringcar. Dit ter vervanging van de analoge tachograaf, waarbij met papieren schijven wordt gewerkt. Met de digitale tachograaf is het moeilijker om gegevens te manipuleren. Pogingen

hiertoe worden in het systeem opgenomen. De in de bus (of vrachtwagen) ingebouwde tachograaf registreert onder meer de rij- en rusttijden van de chauffeur, zowel in het apparaat als op de persoonlijke bestuurderskaart. Dit is van belang, omdat de inspectie bij haar controles vaak constateert dat beroepschauffeurs de regels voor rij- en rusttijden overtreden. Dit leidt tot onveilige situaties in het verkeer. Voor chauffeurs die in meerdere voertuigen rijden, kan het voorkomen dat ze tijdelijk met beide typen tachograaf moeten werken. Dit kan voor hen tot enig ongemak leiden. De digitale tachograaf maakt op termijn een eenduidige handhaving op rij- en rusttijden in Europa mogelijk. De inspectie geeft ruimschoots aandacht aan de invoering van de digitale tachograaf. We doen dit door de media te laten zien hoe een digitale tachograaf werkt, wat de voordelen zijn en hoe we erop controleren.

Knelpunten in wet- en regelgeving

De inspectie signaleert in totaal vijftien knelpunten op het gebied van de uitvoering en handhaving van de Wet personenvervoer 2000 in relatie tot de veiligheid van vervoer en marktordening. Voor het domein bus benoemen we zes knelpunten, waarvan de staanplaatsen bij busvervoer met OV-bussen de hoogste prioriteit heeft. Mede op basis van de door ons voorgedragen oplossingen start het ministerie met de juridische uitwerking van de belangrijkste en meest kritische knelpunten.

VERANDERINGEN IN TOEZICHT

Systeemtoezicht in het besloten busvervoer

De inspectie bevordert samen met de Stichting Keurmerk Touringcarbedrijf de zelfregulering in het besloten busvervoer. Dit komt onder andere tot uiting in een strakker sanctieregime door het schorsen en intrekken van keurmerken van slecht presterende bedrijven. Een nieuwe ontwikkeling hierbij is dat wij vorm willen geven aan zogenoemd systeemtoezicht. De overgang van producttoezicht naar systeemtoezicht vindt gefaseerd plaats. In 2006 zetten we de eerste stappen door bedrijfsinspecties uit te voeren bij de keurmerkbedrijven. De tweede fase gaat in op 1 januari 2007 en luidt een nieuw handhavingbeleid in ten aanzien van keurmerkbedrijven die goed presteren.

Wij willen dat de zelfregulering een zodanige vorm krijgt zodat we selectiever kunnen worden in het toezicht, waarbij de keurmerkbedrijven die goed presteren minder toezichtlast hebben. Voordat we het aantal inspecties kunnen verminderen moeten de keurmerkbedrijven echter de zelfanalyse verbeteren. Het keurmerk krijgt daarmee meer onderscheiden vermogen.

Handhaving op rij- en rusttijden digitaal

Met het digitaliseren van de registratie van arbeids-, rij en rusttijden is handhaving strikter dan voorheen en fraude beter te achterhalen. Vergelijking van digitale gegevens maakt het werk van de inspectie sneller en efficiënter. De invoering van de digitale tachograaf kent voor de branche echter een aantal knelpunten en tekortkomingen. Deze zijn opgesteld in het Grijsboek digitale tachograaf. In Europees verband wordt gewerkt aan het mogelijk maken van technische aanpassingen op de tachograaf en apparatuur. Wij vervullen als vertegenwoordiger van Nederland - een van de koplopers bij de invoering van de digitale tachograaf - een voortrekkersrol om de knelpunten op te lossen. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met Transport en Logistiek Nederland. Resultaten zijn ondermeer een voorstel voor eenduidige interpretatie voor de nieuwe regelgeving en onderzoek naar een kortere afgifteprocedure. Daarbij wordt gekeken naar zowel de afzonderlijke processtappen als het geautomatiseerde systeem dat de kaarten vervaardigt.

RESULTATEN UIT VERGUNNINGVERLENING

Aantal verstrekte vergunningen stijgt

In 2006 verstrekt de inspectie 79 (2005: 52) nieuwe ondernemersvergunningen voor het onbeperkt besloten busvervoer en 55 (2005: 25) vergunningen onder beperking (bij niet beroepsmatig vervoer van personen per bus, waarbij niet hoeft te worden voldaan aan de eisen van betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en kredietwaardigheid). In totaal geven we 2.405 (2005: 771) bijbehorende nieuwe vergunningbewijzen af (tabel BUS-2). Aan het eind van 2006 bedraagt het aantal uitstaande vergunningen 977 (2005: 985) en het aantal uitstaande vergunningsbewijzen 13.446 (2005: 12.976 ;tabel BUS-3).

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Minder overtredingen bij reguliere wegcontroles

Het aantal overtredingen bij reguliere wegcontroles daalt. Bij 1.828 controles stelt de inspectie 306 (16,7%) overtredingen vast. In 2005 was het overtredingspercentage 26,8% (tabel BUS-4). De daling geldt voor zowel Nederlandse als buitenlandse bussen.

Overtredingen bij bedrijfsinspecties blijven hoog

In 2006 krijgen 294 Nederlandse busondernemingen (2005: 222) te maken met een bedrijfsinspectie. Bij 66,5% van deze inspecties constateren we één of meer overtredingen. Ten opzichte van 2005 betekent dit een stijging (tabel BUS-5). De inspectie is ontevreden over het aantal overtredingen die we met name bij de volledige bedrijfsinspecties vaststellen. Bij 63,4% van de ondernemingen stellen we daarbij één of meer overtredingen vast (2005: 74,7%).

In 2007 zullen we meer aandacht schenken aan de uitvoering van bedrijfsinspecties. Wij denken daarbij aan het verbeteren van controletechnieken, upgraden van de status van het keurmerk, intensivering van de samenwerking met de Stichting voor Informatie en Ordening voor de Bedrijfstak Besloten



Busvervoer en de Belastingdienst en informatie-uitwisseling. Op middellange termijn is zo een aanzienlijke verbetering van het nalevingsgedrag te verwachten.

Een op de vijf gecontroleerde bussen in overtreding bij transportinspecties

In 2006 voert de inspectie in totaal 2.589 wegcontroles uit, 642 meer dan in 2005. Deze controles betreffen zowel het nationale als internationale vervoer. In 19,8% van de situaties constateren we één of meer overtredingen (tabel BUS-6, BUS-7). Het totale aantal overtredingen op de aspecten veiligheid en vergunning bedraagt 451, een overtredingspercentage van 17,3%.

Het aantal overtredingen op arbeids, rij- en rusttijden neemt af, maar beslaat wel het grootste deel van het totaal aantal overtredingen. Deze constatering en de wetenschap dat in 2007 de wet- en regelgeving voor de rij- en rusttijden zal worden aangescherpt, is voor ons reden om hier in 2007 scherp toezicht te houden.

Vervangend vervoer RandstadRail verbetert door inspecties

Na signalen van passagiers voert de inspectie in december een korte inspectie uit op het vervangend busvervoer van RandstadRail. RandstadRail, de opdrachtgever van de vervoerders, zet vanaf november 2006 bussen in op de door storingen en ontsporingen getroffen verbindingen tussen Den Haag-Rotterdam en Den Haag-Zoetermeer. Wij starten tijdens de spitsuren met zichtwaarnemingen op ongeveer tweehonderd ritten bij in- en opstapplaatsen op beide trajecten. Hierbij constateren wij meerdere malen dat bussen door een vergrote toestroom van reizigers, overvol zijn en bovendien niet zijn ingericht op staanplaatsen. Nadat wij proces-verbaal opleggen en verder vervoer beletten, spreken we met RandstadRail af dat deze alle noodzakelijke maatregelen neemt om onveilige situaties te voorkomen. Onze meest recente inspecties tonen inderdaad aan dat dit het geval is.

Betere naleving vakantiebuspendels

In 2006 stelt de inspectie minder overtredingen vast bij controles op het pendelvervoer dan in 2005. Wij maken 39 keer een proces-verbaal/boeterapport op (2005: 69). Het overtredingspercentage daalt tot 11,8% (2005: 19,2%; tabel BUS-8).

In februari bekeuren we 21 bestuurders voor diverse overtredingen. De meeste liggen op het gebied van de rij- en rusttijdenregeling en het niet nemen van voldoende rust. Daarvoor leggen we negen rijverboden op. We zetten vier bussen stil, waarvan er drie verder mogen rijden met een andere chauffeur. Eén bus is niet APK-gekeurd en krijgt een volledig rijverbod. De passagiers reizen met vervangend vervoer verder. In totaal innen we voor € 6.060 aan boetes van buitenlandse ondernemingen.

In juli bekeuren we achttien bestuurders. Evenals in de winterperiode hebben de meeste overtredingen betrekking op het niet voldoen aan de rij- en rusttijdenregeling. Verder blijken bij nader onderzoek naar tachografen en snelheidsbegrenzers geen negatieve afwijkingen. Opmerkelijk is dat veel snelheidsbegrenzers bijzonder laag zijn afgesteld.

Eén op de vier voertuigen in overtreding

In het kader van internationale samenwerking voeren de inspectie en de Nederlandse politie gelijktijdig met andere Europese politiekorpsen controles uit op initiatief van Tispol (European Traffic Police Network). Bij de controle van september constateert de inspectie in 25 gevallen fraude met tachograafschijven. In totaal houden we 848 voertuigen (bussen en vrachtwagens) staande en constateren we 211 overtredingen, waarvan 60% op het vlak van Arbeidstijdenbesluit vervoer en de Arbeidstijdenwet. In 78 gevallen leggen we het vervoer stil. Het misbruik betreft onder andere:

- technische manipulaties aan tachograaf en/of snelheidsbegrenzer;
- een voertuig zonder digitale tachograaf;
- chauffeurs zonder bestuurderskaart op een vrachtauto met digitale tachograaf;
- valse verlofbrieven en vernietiging van tachograafschijven door twee buitenlandse chauffeurs; na onderzoek blijken beide chauffeurs in een periode van 30 uur slechts 2,5 uur rust te hebben genoten; beiden krijgen een boete van € 4.840,-.

Minder overtredingen schoolreisvervoer

De inspectie voert een groot aantal wegcontroles uit op het vervoer tijdens schoolreizen en regulier schoolvervoer. We controleren met name de



zitplaatsregeling en het gebruik van gordels. Ten opzichte van 2004 en 2005 houden busondernemingen (en de passagiers) zich steeds beter aan de regelgeving. Van de in 2006 gecontroleerde bussen (376) overtreedt 14,3% de zitplaatsregeling (2005: 21,3%). Waar deze in 2005 nog onvoldoende wordt nageleefd, verbetert de naleving in 2006 aanzienlijk. Onze actieve communicatie, begin 2006, over de problemen met het schoolreisvervoer, heeft hier vermoedelijk aan bijgedragen. Wel constateren we opvallend veel inzet van gedateerde bussen, een punt van zorg met betrekking tot de rijtechnische staat. Naar aanleiding van de ervaringen in 2006 ontwikkelen wij samen met het Korps landelijke politiediensten en de Rijksdienst voor het Wegverkeer inspecties die mede gericht zijn op de rijtechnische staat van voor schoolreisvervoer ingezette touringcars. In 2007 zullen we deze inspecties gaan uitvoeren.

Veel overtredingen op internationale lijndiensten

Samen met de Koninklijke marechaussee en de Belgische controledienst voert de inspectie een grootscheepse controle uit op internationaal personenvervoer in juli 2006. Van de 98 gecontroleerde bussen blijken er zeventien in overtreding. Twee

bussen worden van de weg gehaald omdat de chauffeurs onvoldoende hebben gerust. Bij twee andere bussen zijn de afwijkingen aan de snelheidsbegrenzer reden om de reis af te blazen. De overige dertien overtredingen betreffen onder andere onvoldoende naleving en onvolledige registratie van de rijtijden. Ook ontbreken gezondheidsverklaringen van de chauffeurs. De vele overtredingen in het busvervoer van en naar Marokko zijn aanleiding om binnen de Euro Contrôle Route te besluiten aan dit vervoer meer aandacht aan te besteden. Nederland, België, Frankrijk en Spanje zullen in 2007 vier gezamenlijke controleacties uitvoeren op drukke momenten in het vervoer van en naar Marokko. De resultaten van deze actie betekenen voor ons een aanzienlijk aantal uit te voeren bedrijfsonderzoeken die bij zowel Nederlandse als Belgische bedrijven plaatsvinden in 2006 en in 2007. Reden voor het instellen van deze onderzoeken zijn onder andere de verlofattesten van chauffeurs, het vermoeden van onjuiste geneeskundige verklaringen en de inzet van onjuist geregistreerde (buitenlandse) bussen.

RESULTATEN UIT ONDERZOEKEN

Fraude beperkt na onderzoek digitale tachograaf

Naar aanleiding van een staandehouding van een vrachtauto door het Korps landelijke politiediensten medio 2005 start de inspectie een onderzoek naar mogelijke fraude met de aanwezige digitale tachograaf. Hoewel het onderzoek niet leidt tot strafrechtelijke vervolging levert het veel op om deze vorm van fraude zoveel mogelijk te beperken. De brede internationale aandacht die we aan deze materie schenken, leidt tot meer bewustwording en kwaliteitsbesef bij handhavingdiensten, fabrikanten van tachografen en de branche. Bij de periodieke keuring en de ijking van tachografen is meer aandacht voor het voorkomen van fraude.

INCIDENTEN

Inspectie start met ongevalanalyse bussen

Steeds vaker wordt de inspectie om assistentie gevraagd bij ongevallen met bussen (2006: 6; 2005: 2; tabel BUS-2). Dit is aanleiding voor ons om, gebruikmakend van de bij Rijkswaterstaat aanwezige informatie, kennis en expertise, de ongevallen te analyseren. Wij willen over de structurele melding van ongevallen afspraken maken met andere betrokken partijen. De politie meldt ons nog niet in alle gevallen dat zich een ongeval heeft voorgedaan.

Ongeval leidt tot expliciet verbod lopen in rijdende touringcar

De inspectie neemt na een ongeval in juli met een Nederlandse touringcar in Duitsland het standpunt in dat lopen in een rijdende touringcar onder de reikwijdte van artikel 5 Wegenverkeerswet valt en daarmee strafbaar is. Dit artikel verbiedt gevaarstelling op de weg. Naar aanleiding van het ongeluk legt de politie de reisleidster een boete van € 850 op wegens lopen in een rijdende touringcar.

Toename assistentie inspectie bij ongevallen

De inspectie verleent assistentie bij zes ongevallen waarbij bussen betrokken zijn (2005: 2; tabel BUS-9). Wij zijn ons bewust dat in 2006 meerdere busongevallen (met dodelijke slachtoffers) zijn gebeurd. De meldkamer van de politie verzoekt onvoldoende om assistentie. De inspectie wil direct na een ongeluk geïnformeerd worden. Om hierover afspraken te maken treden wij in overleg met de politie. Naar verwachting zullen de afspraken in een samenwerkingsovereenkomst vastgelegd worden.

Het aantal ernstige ongevallen in Europa bedraagt 27, waarvan één met een Nederlandse bus (tabel BUS-10).



GOEDERENVERVOER

DE STAAT VAN DE VEILIGHEID

In het goederenvervoer over de weg is veel concurrentie. Dat betekent onder andere dat ondernemers geneigd zijn te werken met krappe planningen, waardoor overtredingen van de regels op de rij- en rusttijden gemakkelijker kunnen ontstaan. Ook kan concurrentie overbelading van vrachtwagens in de hand werken. Dit beeld wordt bevestigd in de door de inspectie gehouden wegcontroles: de overtredingen van de rij- en rusttijden en op belading blijven onverminderd hoog.

Samenwerking krijgt in 2006 in toenemende mate gestalte, bijvoorbeeld met de VROM-Inspectie en de Arbeidsinspectie. Intensievere samenwerking met andere inspecties is noodzakelijk om effectiever te kunnen optreden. Bovendien leidt deze samenwerking tot minder toezichtlast voor ondernemers. In de internationale samenwerking concentreren wij ons op de rij- en rusttijden.

We constateren dat wetgeving met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen soms tekort schiet en aanpassing behoeft. Dit probleem doet zich voor bij het vervoer van ziekenhuisafval, bestrijdingsmiddelen en bij in beslag genomen vuurwerk.

Echter, alleen met wegcontroles, het opleggen van sancties en aanpassingen in wetgeving zijn de bovengenoemde problemen niet op te lossen. De inspectie werkt dan ook aan het vergroten van het veiligheidsbewustzijn en de eigen verantwoordelijkheid van ondernemers in de branche. Dit doen we door middel van systeemtoezicht en voorlichting.

TAAK

Toezicht op goederenvervoer

De inspectie houdt toezicht op het vervoer van goederen over de weg. Wij houden toezicht op ondernemingen, chauffeurs en overig personeel, voertuigen, gevaarlijke stoffen en overige goederen. We willen daarmee de veiligheid binnen het beroepsgoederenvervoer verhogen. Onze toezichtactiviteiten zijn onder te verdelen in drie processen.

► Inspecties

De inspectie voert controles uit, zowel bij vrachtwagens als bij de transportondernemingen. We kijken daarbij naar de rij- en rusttijden, de overbelading en het vervoer van gevaarlijke stoffen.

► Vergunningverlening

De inspectie verleent geen vergunningen voor het goederenvervoer over de weg. Dat doet de stichting NIWO (Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie) op grond van de Wet goederenvervoer over de weg. Wij verlenen wel ontheffingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

► Kennis, advies en berichtgeving

De inspectie brengt rapporten uit over diverse inspectieactiviteiten en stelt 24-uursrapportages op over incidenten indien we ter plaatse gaan. Daarnaast berichten we over onze inspectieactiviteiten en voeren we uitvoerings- en handhaafbaarheidstoetsen uit op nieuwe wet- en regelgeving zoals de Wet wegvervoer goederen.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

Eind 2006

Eind 2006 bestaat het domein uit (tabel GOE-1):

- 12.046 transportbedrijven die beroepsgoederenvervoer over de weg verrichten, waarvan 9.924 over een Europese vergunning beschikken met circa 104.000 vrachtwagens;
- 80.000 zogenoemde eigen vervoerders, zoals bijvoorbeeld bakkerijen en bloemenzaken die over één of meerdere vrachtwagens beschikken.

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

Digitale tachograaf een feit

Vanaf 1 mei is de digitale tachograaf verplicht en wordt dit instrument in alle nieuwe vrachtwagens en bussen (boven 3,5 ton) geïnstalleerd. Digitale beschikbaarheid van transportgegevens zijn belangrijk om efficiënt toezicht te kunnen houden.

Om de invoering zo goed mogelijk te begeleiden, geeft de inspectie veel voorlichting. In samenwerking met de brancheorganisaties van vervoerders (Transport en Logistiek Nederland en Koninklijk Nederlands Vervoer) organiseren wij voorlichtingsbijeenkomsten. De behoefte aan voorlichting blijkt groot. De bijeenkomsten worden druk bezocht, in totaal door circa vijfduizend deelnemers. De werking, het gebruik en het toezicht op de nieuwe digitale tachograaf komen in de bijeenkomsten aan bod. Daarnaast lichten wij de nieuwe Europese regelgeving rond rij- en rusttijden toe.

VERANDERINGEN IN TOEZICHT

Meer eigen verantwoordelijkheid door systeemtoezicht

De inspectie introduceert systeemtoezicht. Hierbij kijken wij naar de bedrijfsprocessen van een onderneming. Dit om de kwaliteitssystemen, beheersingsmaatregelen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden beter te kunnen beoordelen. Wij doen de eerste ervaring op met een proef bij een transportondernemer. Hieruit blijkt dat de informatie uit de bedrijfsprocessen onvoldoende inzicht geeft in de naleving van rij- en rusttijden. Wij zullen daarom meer prioriteit geven aan systeemtoezicht. Hetgeen verantwoordelijkheid en investeringen vergt van bedrijven. Dit kan in praktische zin vertaald gaan worden in onder andere kwaliteitssystemen, keurmerken en ISO-certificaten.

Netwerk Randstad tegen overbeladen vrachtwagens sluit zich

In november wordt het vierde weigh in motion-videosysteem op de A15 bij Gorinchem in gebruik genomen. Hiermee is het controlesysteem rond de Randstad gesloten en operationeel. Op de A4, A12 en A16 was het systeem al in 2001 ingevoerd. Met het systeem kan de inspectie vaststellen of een vracht-

wagen te zwaar beladen is en welke ondernemer in overtreding is. Als de regels op overbelading stelselmatig overtreden worden, leggen we een bedrijfsbezoek af. Internationaal (Turkije en Polen) is er belangstelling voor dit systeem.

Minder toezichtlast voor bedrijven met radioactieve stoffen

De inspectie start een samenwerkingsproject met de VROM-Inspectie. Doel van deze samenwerking is het verminderen van de toezichtlast voor bedrijven die zich bezighouden met radioactieve stoffen. De winst zit in het uitvoeren van gezamenlijke inspecties. Hoewel de inspectie en de VROM-Inspectie verschillende onderdelen van de bedrijfsvoering controleren, hoeft de ondernemer nu nog maar eenmaal in plaats van tweemaal tijd vrij te maken voor een inspectie.

Gezamenlijk aanpak arbeidsmarktfraude transportondernemers

De inspectie en de Arbeidsinspectie werken samen om de arbeidsmarktfraude door transportondernemers aan te pakken. Als we bij wegcontroles vaststellen dat een chauffeur niet over het verplichte bestuurdersattest beschikt, melden we dit aan de Arbeidsinspectie. Met het bestuurdersattest toont een chauffeur woonachtig buiten de EU aan dat hij een legaal dienstverband heeft met een in de EU gevestigde transportondernemer.

Wij verwachten dat met de openstelling van de Nederlandse arbeidsmarkt voor tot de EU toegetreden landen als Polen en Hongarije, een verschuiving zal plaatsvinden. Werkgevers zullen uit kostenoverwegingen chauffeurs inzetten uit niet-EU-landen, zoals Turkije en Oekraïne.

RESULTATEN UIT VERGUNNINGVERLENING

Aantal ontheffing vervoer gevaarlijke stoffen stijgt

In 2006 verleent de inspectie via een Beschikking wegvervoer 27 ontheffingen (2005: zeventien). Deze ontheffingen hebben alle betrekking op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. De stijging van het aantal ontheffingen kan mede veroorzaakt worden doordat wij vaker controleren en daarmee de bedrijven bewustmaken van hun verplichting een ontheffing aan te vragen. Redenen om ontheffing te verlenen zijn dat een verpakking niet formeel is

goedgekeurd, maar toch onder voorwaarden een gelijkwaardig veiligheidsniveau biedt of om transport mogelijk te maken na een ongeval. In zo'n geval heeft de vervoerder wel gezorgd voor een gelijkwaardig veiligheidsniveau van het transport.

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Eenvijfde gecontroleerde vrachtwagens in overtreding

Het aantal controles dat de inspectie jaarlijks uitvoert, is gebaseerd op EU-verordeningen. In 2006 voeren we 25.035 wegininspecties uit (tabel GOE-2). Bij deze inspecties controleren we op de naleving van arbeidstijden, vergunningen, overbelading en gevaarlijke stoffen. In 20,8% van de controles constateren we een of meer overtredingen. In 9,6% van de overtredingen maken we een proces-verbaal op en in 5,2% van de gevallen nemen we een maatregel. Een maatregel kan zijn het afladen van een te zwaar beladen vrachtwagen, of het opleggen van een rijverbod aan een vrachtwagenchauffeur die te lang achter het stuur heeft gezeten. Ook geven we waarschuwingen en voorlichting.

Aantal overtredingen rij- en rusttijden stijgt

De inspectie controleert 23.899 vrachtwagenchauffeurs op het naleven van de rij- en rusttijden. Wij stellen daarbij 2.921 overtredingen vast. In 1.587 gevallen maken we een proces-verbaal op en in de overige gevallen geven wij een waarschuwing. In 744 gevallen leggen we een rijverbod op. Het geconstateerde overtredingspercentage stijgt tot 11,7% (zie GOE-3).

Om de naleving van rij- en rusttijden te meten, controleren wij eenmalig, van ruim zeshonderd willekeurig geselecteerde bedrijven, de tachograafschijven van een week. Deze bedrijven werken vrijwillig aan deze controle mee. In totaal beoordelen we 27.941 tachograafschijven. De overtredingspercentages per gescande schijf bedragen voor de dagelijkse rijtijd 9,1% (2005: 7,9%), voor de dagelijkse rusttijd 8,4% (2005: 7,3%) en voor de ononderbroken rijtijd 11,5% (2005: 14,1%; tabel GOE-4).

Bij 380 bedrijfsonderzoeken bij transportondernemers controleren we de rij- en rusttijden over een langere periode (twee tot vier weken). Dit zijn gerichte onderzoeken naar aanleiding van klachten, bevindingen van wegininspecties of op

verzoek van de officier van justitie of buitenlandse autoriteiten. Wij stellen bij 244 bedrijfsonderzoeken overtredingen van de rij- en rusttijden vast (tabel GOE-5). In 82 gevallen maken we een proces-verbaal op of leggen we een bestuurlijke boete op.

Eenderde gecontroleerde vrachtwagens te zwaar beladen

De inspectie controleert 771 vrachtwagens op overbelading. 291 Vrachtwagens blijken te zwaar beladen (tabel GOE-6). Dit betekent een overtredingspercentage van 37,7%. Een afname ten opzichte van 2005, toen was het percentage 42,2%. Het Openbaar Ministerie legt sancties op in de vorm van geldboetes.

Bedrijven nemen maatregelen ter voorkoming overbelading

De inspectie bezoekt 250 bedrijven om voorlichting te geven over de veiligheidsrisico's van overbelading, de negatieve economische gevolgen en over de wet- en regelgeving. Wij doen hiermee ook een beroep op de eigen

verantwoordelijkheid van de ondernemers. Overbelading levert hen economisch voordeel op. Toch zijn tweehonderd bedrijven gemotiveerd om aanpassingen te doen. Deze zijn bedrijfsmatig of technisch van aard. Een voorbeeld van een technische aanpassing is het installeren van een aslastmeter op de vrachtwagen waarmee tijdens het laden en lossen te zien is hoe hoog de druk is op de assen. De andere vijftig door ons bezochte bedrijven vinden de kosten van de aanpassingen te hoog terwijl ze de pakkans als laag inschatten.

Inspecties vervoer gevaarlijke stoffen met VROM-Inspectie

Bedrijven die afvalstoffen vervoeren zijn verplicht zich te melden bij Senter Novem. De inspectie maakt samen met de VROM-Inspectie op basis van de gegevens van Senter Novem een risico-analyse voor vervoer van gevaarlijke afvalstoffen. Dit resulteert in tien gerichte bedrijfsbezoeken en het controleren van 62 transporten. Negentien van deze transporten blijken in overtreding. Twee van deze overtredingen hebben betrekking op de wetgeving van het vervoer van afvalstoffen. De overige overtredingen betreffen de wetgeving van het vervoer over de weg. In alle gevallen leggen we een proces-verbaal op. Door de samenwerking delen we kennis en verkrijgen we een beter beeld van dit type vervoer. Voor bedrijven vermindert de toezichtlast als het gaat om het aantal inspecties.

In 2007 zullen we alle weginspecties op het gebied van afval uit gaan voeren met de VROM-Inspectie.

Eenderde gecontroleerde voertuigen met gevaarlijke stoffen in overtreding

Gedurende een week controleert de inspectie tijdens een thema-actie op diverse plaatsen in Nederland vrachtauto's die gevaarlijke stoffen vervoeren. Van de 416 geïnspecteerde voertuigen blijken er 132 (32%) in overtreding. De ernstigste overtredingen betreffen overschrijding van de Arbeidstijdenwet, het verkeerd vastzetten, ontbreken van vakbekwaamheidspapieren en het negeren van het tunnelverbod. Wij leggen in overleg met het Openbaar Ministerie twintig keer een proces-verbaal op en zes keer een rijverbod van acht uur. Bij 84 uit Nederland afkomstige vervoerders die in overtreding zijn, voeren we nader bedrijfsonderzoek uit. Het rapport zal in 2007 gepubliceerd worden.



Een op de zes bedrijfsmatige transporten vuurwerk onveilig

In december controleert de inspectie samen met de Duitse verkeerspolitie en de VROM-Inspectie aan de grens bij Oldenzaal op het bedrijfsmatig vervoer van vuurwerk. Wij controleren 47 transporten. In acht gevallen (16%) maken we proces-verbaal op omdat niet aan transportveiligheid is voldaan. Het gaat daarbij om overtredingen op gebied van stuwage (dozen en kisten zijn niet goed vastgezet waardoor ze kunnen gaan schuiven), etikettering en verpakking. In 2007 zullen we meer op het vervoer van vuurwerk gaan controleren.

Advies over vervoer in beslag genomen vuurwerk

Door opsporingsinstanties wordt in grote hoeveelheden vuurwerk in beslag genomen. Het gaat om tientallen tonnen per jaar. Veelal is bij inbeslagname niet bekend wat de aard en samenstelling van het vuurwerk is, waardoor het niet overeenkomstig wettelijke eisen vervoerd kan worden. De Wet vervoer gevaarlijke stoffen voorziet niet in deze praktijksituatie. De inspectie stelt in 2006 bijzondere ontheffingsvoorwaarden bij dit type vervoer op. We gaan ervan uit dat een en ander eind 2007 wettelijk geregeld is zodat geen nieuwe ontheffingen hoeven worden verleend.

Vervoer van bestrijdingsmiddelen is maatwerk

Grootverpakkingen van bestrijdingsmiddelen blijken niet te zijn toegerust op de Nederlandse situatie. Dit blijkt uit onze controle op het vervoer van bestrijdingsmiddelen. Wij controleren bij 45 handelaren 791 verpakkingen. Bij veertien bedrijven (31%) stellen wij bij 95 verpakkingen (12%) onvolkomenheden vast. Belangrijkste oorzaak van de onvolkomenheden blijkt het verbod te zijn om buitenverpakkingen tijdens het vervoer te openen. In Nederland worden per land- en tuinbouwbedrijf slechts kleine hoeveelheden bestrijdingsmiddelen gebruikt in vergelijking tot het buitenland. Hierdoor worden voor en tijdens het transport de grote buitenverpakkingen (dozen) geopend, om de kleinere binnenverpakkingen (zoals flessen) af te kunnen leveren. Uit ons onderzoek blijkt ook dat de gevaarsetiketten op de binnenverpakkingen vaak te klein zijn en daardoor niet goed worden opgemerkt. Handelaren hebben echter weinig invloed op het formaat van verpakkingen. We bespreken de resultaten van het onderzoek met de brancheverenigingen. Er is behoefte aan een oplossing die zowel werkbaar als veilig is. Daarom adviseren we het ministerie



om de vrijstelling onder voorwaarden opnieuw in te voeren. De wetgeving wordt in 2007 aangepast.

In 2007 zullen we de verbeteringen in de sector volgen.

Vervoer specifiek ziekenhuisafval verbeterd

De inspectie doet in oktober opnieuw onderzoek naar het vervoer van specifiek ziekenhuisafval. Afvalscheiding is aanzienlijk verbeterd in vergelijking tot de uitkomst van een onderzoek dat wij in 2004 uitvoerden. Deze verbetering is naast voorlichting en controles toe te schrijven aan:

- het op de markt komen van drie nieuwe TNO gekeurde verpakkingen voor zwaar infectieus afval, waardoor het door de branche ervaren verpakkingsprobleem bij het vervoer van ziekenhuisafval is opgelost;
- de stijging van het aantal instellingen met een veiligheidsadviseur gevaarlijke stoffen in dienst.

Geen illegaal vervoer huisbrandolie

In het voorjaar van 2006 krijgt de inspectie signalen van milieuambtenaren en campinghouders dat in het zuiden van het land 'overwinteraars' op campings gezamenlijk huisbrandolie inkopen in België. Het zou gaan om vervoer in bestelbusjes in grotere hoeveelheden. Gelet op het veiligheidsrisico dat ontstaat bij het niet volgen van de wettelijke voorschriften bij dit vervoer, stellen we

gedurende het stookseizoen een onderzoek in. Onze eerste bevindingen duiden erop dat in seizoen 2006 dit type vervoer niet of in sterk verminderde mate voorkomt. Een van de mogelijke redenen daarvoor is dat de prijzen van huisbrandolie in België verhoogd zijn.

Internationale samenwerking concentreert zich op rij- en rusttijden

De internationale samenwerking richt zich op de naleving van rij- en rusttijden. Het internationale tankvervoer van gevaarlijke stoffen is onderwerp van inspectie bij de actie 'Tank Check.' In totaal worden circa 188.000 inspecties uitgevoerd in het goederenvervoer door landen die onderdeel uitmaken van de Euro Controle Route (ECR). De ECR werkt daarbij samen met Tispol. In 2006 voert men verspreid over het jaar, in tien actieweken, gezamenlijk wegininspecties uit. De registratie van de gevonden overtredingen is op dit moment in de diverse landen nog onvoldoende om analyse mogelijk te maken. Binnen Europa wordt gewerkt aan verbetering van registratie en aan uitwisseling van informatie. Naast de algemene aandacht voor de rij- en rusttijden, valt op dat er juist opmerkelijke verschillen zijn tussen de deelnemende landen als het gaat op welke onderwerpen de focus ligt. Zo is er in Nederland naast de rij- en rusttijden veel aandacht voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, terwijl men in het Verenigd Koninkrijk bijvoorbeeld sterk gericht is op de technische staat van voertuigen. In 2006 is ook de harmonisatie van het toezicht onderwerp van samenwerking. Resultaat daarvan is dat een indelinglijst van verschillende soorten overtredingen, ingedeeld naar de zwaarte, tot stand is gekomen. Doel daarvan is te komen tot zoveel mogelijk gelijke bejegening van chauffeurs op internationale trajecten, bijvoorbeeld als het erom gaat wanneer wel of niet een rijverbod opgelegd wordt. Als het gaat om de hoogte van geldboetes zullen verschillen blijven bestaan. Dit heeft te maken met het feit dat de hoogte van een boete gerelateerd is aan de verschillende levensstandaard in de deelnemende landen.

Inspectie ondersteunt Turkije met toetreding tot EU

De inspectie ondersteunt Turkije met de voorbereidingen om toe te kunnen treden tot de EU. Wij helpen Turkije met de inventarisatie van de taken en bevoegdheden van alle Turkse diensten die met wegvervoer te maken hebben. Nederland ondersteunt Turkije bij de noodzakelijke voorbereidingen om in een later stadium de Europese wetgeving te kunnen invoeren.

RESULTATEN UIT ONDERZOEKEN

Drie op de vier wegtunnels niet in orde

De inspectie onderzoekt de veiligheidssituatie van achttien wegtunnels. Vier daarvan blijken te voldoen aan de voorschriften, bij elf zijn de vooraanduidingen niet overal zichtbaar aangebracht of niet aanwezig. Bij tien van de achttien tunnels zijn de omleidingroutes niet of niet goed aangegeven. Wij voeren gesprekken met de verantwoordelijken en onderzoeken de veiligheidssituatie om na te gaan of onze adviezen uit 2003 om tunnels te verbeteren zijn opgevolgd.

Geen mildere behandeling Oost-Europese chauffeurs

Op vragen van de Tweede Kamer geeft de inspectie aan dat we chauffeurs uit Oost-Europese landen niet minder vaak controleren dan Nederlandse chauffeurs. Van de in Nederland in 2005 gecontroleerde chauffeurs voor het goederenvervoer over de weg is 40% buitenlands, waarvan een kwart uit Oost-Europa. Daarnaast is onze ervaring dat de Poolse chauffeurs veelal de Duitse taal machtig zijn. Indien er daadwerkelijk sprake is van een taalbarrière maken wij gebruik van een tolktelefoon. Boetes die we opleggen aan buitenlandse chauffeurs innen wij direct. Indien een chauffeur niet over voldoende contante middelen beschikt, leggen wij het vervoer stil totdat de boete is voldaan. Aanleiding voor de vragen van de Tweede Kamer is het rapport 'De Poolse schokgolf' van de Verenigde Eigen Rijders Nederland (VERN). In maart 2006 uitgebrachte rapport schetst een zorgelijk beeld (mening VERN) over personeel en bedrijven uit met name Polen voor wat betreft vakbekwaamheid en de mogelijke effecten daarvan op veiligheid en milieu.

INCIDENTEN

Inspectie assisteert bij ongevallen

Bij ongevallen met vrachtwagens vallen negen doden onder inzittenden en honderdthintig doden onder andere weggebruikers (tabel GOE-7). Bij vijftien incidenten adviseren wij hoe om te gaan met (gevaarlijke) lading en hoe zelfstandig onderzoek uitgevoerd moet worden (tabel GOE-8).



SPOOR

DE STAAT VAN DE VEILIGHEID

In 2006 komt één reiziger om het leven ten gevolge van een spoorongeval. 182 reizigers raken gewond, meestal bij treinbotsingen. Het aantal gewonde reizigers is meer dan drie keer zo hoog als de streefwaarde voor het maximaal aanvaardbare aantal dat de kadernota 'Veiligheid op de rails 2010' stelt: 51. Bovendien is sprake van een stijgende trend. Twaalf weggebruikers laten het leven op overwegen. Het vijfjaargemiddelde is daarmee verder gedaald, tot ruim binnen de beleidsdoelstelling. Een baanwerker komt om het leven door een aanrijding. De veiligheid van deze beroepsgroep blijft een punt van zorg.

Het aantal roodseinpassages is in 2006 met 292 aanmerkelijk hoger dan in 2005 (250). In totaal vijf treinbotsingen hebben een roodseinpassage als primaire oorzaak. De spoorwegbranche werkt aan een technische aanpassing van het treinbeïnvloedingssysteem die in 2009 moet leiden tot minder dan 130 roodseinpassages.

Twee ontsporingen van reizigerstreinen in de zomer zijn het gevolg van gebreken in de infrastructuur, zogenoemde spoorspattingen. Ook het aantal ultrasoongebreken en spoorstaafbreuken neemt toe. ProRail stelt een veiligheidsprogramma op om te komen tot een structurele verbetering van de veiligheid van de infrastructuur.

TAAK

Toezicht op spoor

De inspectie houdt toezicht op alle in de Spoorwegwet 2005 opgenomen spoorwegen in Nederland. Onze toezichtactiviteiten zijn onder te verdelen in vier processen.

► Inspecties

De inspectie voert controles uit naar de toestand van het spoorwegmaterieel, de infrastructuur, de vakbekwaamheid van het personeel en de algemene spoorwegveiligheid.

► Vergunningverlening

De inspectie verstrekt bedrijfsvergunningen en veiligheidsattesten aan spoorwegondernemingen en erkenningen aan werkplaatsen, keuringsinstituten en exameninstituten. Verder delen we toelatingcertificaten uit voor spoorwegmaterieel.

► Veiligheidsonderzoek

De inspectie onderzoekt en rapporteert over spoorwegongevallen en ernstige incidenten.

► Kennis, advies en berichtgeving

De inspectie is het kenniscentrum voor spoorwegveiligheid en adviseert het ministerie. Dit is vooral het geval bij nieuwe projecten, zoals bijvoorbeeld de HSL-Zuid en de Betuweroute. De resultaten van het toezicht zijn openbaar.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

Uitbreiding van spoorsector

Decentrale aanbesteding van regionale spoorlijnen onder verantwoordelijkheid van de provincies levert drie nieuwe personenvervoerders op. Dit zijn:

- Connexxion, op de lijn Amersfoort - Barneveld - Ede-Wageningen;
- Arriva op de lijn Dordrecht - Gorinchem - Geldermalsen;
- Veolia op de lijn Nijmegen - Venlo - Roermond en Kerkrade - Heerlen - Maastricht Randwijck.

Het spoorwegnet wordt uitgebreid met de Utrechtboog. ProRail neemt de HSL-Zuid infrastructuur voor het testbedrijf in beheer.

Hofpleinlijn en Zoetermeerkrakeling los van hoofdspoor

Met de komst van RandstadRail maken de Hofpleinlijn en de Zoetermeerkrakeling geen deel meer uit van het hoofdspoor.

Minder overwegen

Eind 2006 beheert infrastructuurbeheerder ProRail 2.724 overwegen, veertig minder dan eind 2005. Hiervan zijn 1.845 beveiligd (was 1.863) en 879 onbeveiligd (was 901). In 2006 worden elf AKI's (automatische knipperlicht installatie) omgebouwd naar mini-AHOB's (automatische halve overweg bomen).

Eind 2006

Eind 2006 bestaat het domein uit (tabel SPO-1):

- 10 reizigersvervoerders (tabel SPO-2);
- 11 goederenvervoerders (tabel SPO-2);
- 8 overige vervoerders (tabel SPO-2);
- 13 aannemers met zelfrijdend gereedschap (tabel SPO-2);
- 9 erkende instanties voor medische en/of psychologische keuringen (tabel SPO-3);
- 2 personeelvoorziens (tabel SPO-3);
- 2 exameninstituten (tabel SPO-3);
- 1 infrabeheerder.

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

Spoorwegwet aangepast

In 2006 treedt een beperkt aantal veranderingen van de Spoorwegwet in werking. Het betreft de aanpassing van:

- het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen om de Hofpleinlijn en de Zoetermeerkrakeling te onttrekken aan het hoofdspoor in verband met de komst van RandstadRail;
- de Regeling keuring voorvoertuigen in verband met de introductie van het veiligheidssysteem ERTMS/ETCS conform twee Europese interoperabiliteitsrichtlijnen.

VERANDERINGEN IN TOEZICHT

Extra toezicht op decentraal aanbestede lijnen

Met ingang van 10 december maken nieuwe vervoerders intensiever gebruik van decentraal aanbestede lijnen. De inspectie geeft daar specifieke aandacht aan door de veiligheidscultuur van de nieuwe bedrijven door te lichten en de gevolgen van de hogere treinfrequentie op de veiligheid bij overwegen te bekijken.

Aparte afspraken over HSL-Zuid

De HSL-Zuid is een nieuw vervoerssysteem met een specifieke techniek en organisatie. De inspectie maakt daarover separate afspraken. Bijvoorbeeld over de informatievoorziening bij incidenten en kennisoverdracht van nieuwe systemen. De komende jaren krijgt de HSL-Zuid bijzondere aandacht.

Nederland en Duitsland gebruiken elkaars werkplaatsbeoordeling

Een protocol tussen de inspectie en de Duitse spoortoezichthouder, Eisenbahn-Bundesamt, maakt het mogelijk beoordelingen van werkplaatsen voor railvoertuigen te delen. De beoordelingscriteria zijn vergelijkbaar. De lastendruk voor de werkplaatsen neemt hierdoor af. De eerste werkplaats waarvan wij de Duitse erkenning overnemen is de werkplaats DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH Werk, te Cottbus.

RESULTATEN UIT VERGUNNINGVERLENING

ProRail neemt zuidelijk deel HSL-Zuid in beheer

In oktober neemt ProRail het zuidelijk deel van de HSL-Zuid - het gedeelte tussen Rotterdam en de Belgische grens - in beheer. Dit nadat de inspectie het veiligheidsdossier van de bouwer, Infrasppeed, accepteert. Voorwaarde is dat Infrasppeed aanvullende maatregelen uit hun verbeterplan in het veiligheidsdossier verwerkt. De Nederlandse Staat neemt het noordelijk gedeelte van de HSL-Zuid half december 2006 in beheer. De HSL-Zuid mag nu alleen nog gebruikt worden voor testactiviteiten.

Naar verwachting zullen we in 2007 het totale veiligheidsdossier beoordelen, waarin de veiligheid van de infrastructuur, het vervoer en de procesvoering in samenhang moet worden aangetoond. Na een positieve beoordeling zal de HSL-Zuid dan vrijgeven worden voor het gebruik van reizigerstreinen.

Positief advies Utrechtboog

Begin maart adviseert de inspectie positief over de indienststelling van de Utrechtboog die de stations Amsterdam Bijlmer en Utrecht direct verbindt met Amsterdam Zuid/WTC en Schiphol. Het veiligheidsdossier en de aanvullende informatie van beheerder ProRail geven voldoende vertrouwen dat nog openstaande onzekerheden over de werking van het veiligheids- en beheersingssysteem zijn ondervangen. Dit gebeurt op basis van oordelen van onafhankelijke deskundigen. In oktober 2005 adviseerden we nog negatief omdat het veiligheidsdossier onvoldoende op orde was. De ingebruikname van de Utrechtboog werd toen uitgesteld.

Veiligheid Betuweroute beoordeeld

De inspectie beoordeelt het bewijs van veiligheid voor de exploitatie van de Betuweroute. Dit dossier bestaat uit verschillende deeldossiers, waarvan de belangrijkste; de veiligheidsrapporten voor de infrastructuur en het beheer, de gevolgen van wijzigingen in de spoorlay-out, het beveiligingssysteem en het exploitatiemodel, de introductie van het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS en de introductie van materieel.

De beoordeling van de infrastructuur is in 2006 vrijwel afgerond. Enkele vragen en een lijst van verbeterpunten blijven voordat een positief oordeel kan worden uitgesproken. De punten hebben onder andere betrekking op verbindingen van de Betuwelijn met het bestaande spoorwegnet, het aantonen van de juiste werking van het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS en het beheer van de infrastructuur. De beoordeling van het beheer ronden we in 2006 nog niet af. Hierbij zijn onze belangrijkste onderwerpen de veiligheid van baanwerkers, het veilig rijden van treinen en de veiligheid op de aansluitingen.

Naar verwachting zullen we in 2007 een definitief oordeel geven over de veiligheid van de Betuweroute.

Nieuwe vervoerders actief op het spoor

Met ingang van de nieuwe dienstregeling per 10 december 2006 zijn vier nieuwe personenvervoerders actief op het Nederlandse hoofdspoor. De inspectie toetst hun veiligheidssysteem en verleent hen een veiligheidsattest. De nieuwe vervoerders exploiteren de decentraal aanbestede lijnen. Op de Merwede-Lingelijn Dordrecht - Gorinchem - Geldermalsen rijdt vervoerder Arriva, op de Valleilijn Amersfoort - Barneveld - Ede-Wageningen rijdt Connexxion en op de Maaslijn Nijmegen - Venlo - Roermond en op het traject Kerkrade - Heerlen - Maastricht rijdt Veolia. Daarnaast ontvangt NS Internationaal een eigen proefattest voor het vervoer van reizigers. Als nieuwe goederenvervoerder verlenen we aan SNCF een veiligheidsattest.

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Eén op de tien treinen rijdt te hard bij tijdelijke snelheidsbeperking

De inspectie meet in 2006 van 795 treinen de snelheid. Dit om inzicht te krijgen in het nalevingsniveau met betrekking tot de maximumsnelheid en het in kaart brengen van de risico's van snelheidsoverschrijdingen. In gebieden met een tijdelijke snelheidsbeperking stellen we vast dat van de 188 gemeten treinen er negentien (10%) te hard rijden. In zes gevallen rijdt de trein tien tot twintig km/u te hard en in drie gevallen twintig tot dertig km/u te hard. Op andere risicovolle plaatsen (bogen, hellingen, emplacementen en kunstwerken) voeren we 246 metingen uit, waarbij we één overtreding vaststellen. Daarnaast meten we dertien keer de snelheid van een trein die slechts 25 km/u mag rijden. In zeven gevallen blijkt deze de toegestane snelheid met vijf tot tien km/u te overschrijden. Bij de overige 348 metingen stellen we in totaal een overtreding vast. Doordat in 2006 de locaties gedeeltelijk van te voren zijn geselecteerd, is een vergelijking met de inspectie in 2005 niet mogelijk. In 2005 werden bij 202 willekeurige uitgevoerde metingen op 33, door de inspecteur zelf gekozen, plaatsen dertien overschrijdingen van de maximumsnelheid geconstateerd. In 2007 zullen we de snelheidsmetingen met name in de gebieden met een tijdelijke snelheidsbeperking uitvoeren.

Machinisten Maastricht - Luik beheersen het Nederlands onvoldoende

De inspectie stelt in zeven gevallen vast dat de machinist die een trein bestuurt op het Nederlandse gedeelte van het traject Maastricht - Luik de Nederlandse taal onvoldoende beheerst. Het betreft in alle gevallen Franstalige machinisten op treinen van de NMBS die onder verantwoordelijkheid van NS Reizigers tussen Maastricht en Luik rijden. Een machinist moet voldoende Nederlands kunnen spreken en verstaan om bijvoorbeeld met de treindienstleiding te kunnen communiceren. We waarschuwen verschillende keren NS Reizigers en verbieden een machinist om verder te rijden. Op 15 december leggen we een last onder dwangsom op aan NS Reizigers. Bij elke geconstateerde overtreding wordt een bestuurlijke boete van € 500,- verbeurd, met een maximum van € 5.000,-. Na het opleggen van de last onder dwangsom constateren we geen nieuwe overtredingen.

Nalevingsniveau veiligheidsfunctionarissen ligt hoog

Hoewel niet via een aselechte steekproefmethode geselecteerd, concludeert de inspectie dat het nalevingsniveau van veiligheidsfunctionarissen met 93% (140 van de 151 gecontroleerde personen) hoog is. Van de vijftig gecontroleerde treinbestuurders blijkt bij drie de taalbeheersing niet in orde te zijn. Daarnaast kunnen vier treinbestuurders niet direct aantonen dat zij aan alle eisen voldoen. Vier van de 53 gecontroleerde veiligheidsmannen, die verantwoordelijkheid dragen bij het veilig werken aan de infrastructuur, blijken niet direct aan alle eisen te voldoen. De overige 29 gecontroleerde personen in het vervoerproces en negentien personen bij werkzaamheden aan de infrastructuur voldoen wel. Twee keer verbieden we een veiligheidsman zijn werk voort te zetten, totdat de benodigde papieren kunnen worden getoond. Aan drie treinbestuurders geven we een mondelinge waarschuwing omdat de bedrijfspassen niet in orde zijn. In alle gevallen maken we met de betrokken personen en ondernemingen afspraken over de te nemen acties ter verbetering.

Kwaliteit goederenwagens bij vertrek verbeterd

In 2006 controleert de inspectie 121 goederentreinen, bestaande uit 2.499 wagens, op technische gebreken voor vertrek. Bij 81 treinen stellen we 168 gebreken vast (de overige 40 treinen zijn zonder gebreken). We beoordelen deze gebreken door middel van de internationaal afgesproken 'foutensomwaarde' methodiek. Dit is een methode om de ernst van (combinaties van) fouten te classificeren en daaraan beheersmaatregelen te koppelen. Uit onze inspecties blijkt dat de staat van de wagens in 2006 (foutensomwaarde: 2,5%) beter is dan in 2005 (foutensomwaarde: 4,8%, indicatief getal omdat aantal gecontroleerde wagens statisch te laag is). De kwaliteit van de wagens bestemd voor vervoer van materieel en materiaal voor spoorbouw steekt ongunstig af ten opzichte van het brancheresultaat. We treffen daar 47 van de 168 gebreken aan met een indicatieve foutensomwaarde van 4,3%. In twee gevallen wijzen we de onderneming schriftelijk op het niet nemen van adequate maatregelen. Eén spoorwegonderneming krijgt een bestuurlijke waarschuwing omdat gedurende langere tijd wagens zijn ingezet die voor herstel waren aangemerkt.

Remvermogen goederentreinen in orde

De inspectie controleert 87 goederentreinen op voldoende remvermogen. Bij een goederentrein is dat niet het geval. De betrokken onderneming past de software aan waarmee de beremmingstaten worden gemaakt. Bij zes treinen stellen we vast dat het benodigde remvermogen op een verkeerde manier door de vervoerder is vastgesteld. Het remvermogen is echter wel voldoende. Het aantal inspecties is te klein om een statistisch verantwoorde uitspraak te doen over het nalevingsniveau.

Goede naleving rangeerregels

In 2006 stelt de inspectie bij algemene inspecties, in totaal vier overtredingen in de uitvoering van het rangeerproces vast. In één situatie wordt een rangeerdeel achteruit verplaatst zonder dat de begeleider over een goed uitzicht beschikt. We geven de betreffende vervoerder schriftelijk een bestuurlijke waarschuwing. In twee andere situaties is sprake van een lichtere overtreding waarbij onze interventie beperkt blijft tot een mondelinge waarschuwing aan de betreffende rangeermachinisten. In één situatie is de overtreding zo licht dat we niet interveniëren.

Uit inspecties in 2005 is gebleken dat de naleving van rangeerregels is verbeterd ten opzichte van voorgaande jaren en dat het aantal rangeerbewegingen sterk is verminderd. Dit door een verbetering van de efficiëntie van de werkwijze van de vervoerders. Daarom voeren we in 2006 geen aparte, op rangers gerichte inspectie uit.

Emplacement Amsterdam CS voldoet aan de wettelijke eisen

In 2006 ronden we de inspectie naar de infrastructuur van emplacement Amsterdam af. Eind 2005 heeft de inspectie dit onderzoek gestart als reactie op de drie ontsporingen die in 2005 op het emplacement Amsterdam plaatsvonden. Onze conclusies zijn dat:

- de infrastructuur voldoet aan de wettelijke normen en de door ProRail gehanteerde veiligheidswaarden;
- geen sprake is van directe veiligheidsrisico's in relatie tot de technische staat van de onderzochte infrastructuur.

In de wetgeving is een aantal normen gesteld voor de spoorweginfrastructuur. ProRail kent aanvullende normen, maar deze blijken echter nog niet overal uniform te worden toegepast. ProRail is daarom bezig met het verbeteren van de uniforme toepassing van de normering voor onder andere het bepalen van de veilige berijdbaarheid van de infrastructuur. We hanteren, naast de wettelijke normen, de ProRail-normering als uitgangspunt voor onze infrastructuurinspecties. Dit omdat de wettelijke normen alleen algemene kaders bevatten, terwijl de ProRail-normering een nadere concrete invulling geeft. Bij afwijkingen van ProRail-normering kunnen we echter, door het ontbreken van het wettelijk kader, niet handhavend optreden.

Treinen NS Reizigers vertrekken nog te vaak met open deuren

De inspectie controleert 260 treinen van NS Reizigers op de uitvoering van het vertrekproces. Hiervan is 179 stroomlijnmaterieel en 81 getrokken treinen. Bij 21 treinen constateren we dat de trein reeds in beweging komt, zonder dat alle deuren gesloten zijn. Het gaat hierbij om getrokken treinen zonder speciale meldlamp voor de machinist die aangeeft dat de deuren gesloten zijn. Dat is in strijd met de regelgeving zoals die sinds de inwerkingtreding van de Spoorwegwet 2005 geldt.



Verder constateren we dertien keer dat de conducteur het kijkmoment na het sluiten van de deuren niet uitvoert. Tweemaal stellen we vast dat de conducteur geen goed uitzicht heeft langs de trein. Deze laatste twee typen tekortkomingen zijn in strijd met de interne NS-voorschriften. Deze interne voorschriften maken deel uit van het door ons getoetste veiligheidssysteem. Dit zorgsysteem is de basis voor het verplichte veiligheidsattest. NS Reizigers neemt maatregelen om met ingang van 2007 te borgen dat treinen met gesloten deuren vertrekken. We zullen dit in 2007 controleren.

RESULTATEN UIT ONDERZOEKEN

Aantal passages stoptonend sein stijgt met zestien %

In 2006 rijden 429 treinen ten onrechte voorbij een stoptonend (rood) sein. In 137 gevallen betreft het een zogenaemde 'technische' roodseinpassage. Het aantal niet-technische roodseinp passages, waarbij potentieel een risico op botsing of ontsporing aanwezig is, stijgt met 16% van 250 in 2005 tot 292 in 2006. Omdat het vijfjaarsgemiddelde in de periode 2004 - 2006 ongeveer constant is, is het nog te vroeg om te spreken van een trendbreuk. Dit blijkt uit de trendanalyse 2006, die de inspectie jaarlijks opstelt. Dit rapport geeft een overzicht van de ongevallen met letsel en van de indicatoren voor ernstige

ongevallen. De belangrijkste vaststellingen voor 2006 zijn (tabel SPO-3) onderstaand opgenomen.

- Een reiziger komt om het leven bij een ongeval. Dit betreft een dronken man die van het perron valt, voor een passerende trein. Het vijfjaarsgemiddelde van het aantal gedode reizigers is sinds 1995 permanent onder de streefwaarde van het maximaal aanvaardbare risico uit de kadernota. De doelstelling voor 2010 wordt gehaald. In 2006 raken 182 reizigers gewond, waarvan tien zwaar. Dit is aanmerkelijk meer dan de in de kadernota geformuleerde doelstelling van maximaal 51 per jaar in 2010. De trend is negatief. De doelstelling voor 2010 wordt niet gehaald.
- Geen machinisten en hoofdconducteurs komen om het leven bij ongevallen tijdens hun werk. In 2006 raken vijftien machinisten en hoofdconducteurs slechts licht gewond. Voor machinisten en conducteurs ligt het vijfjaarsgemiddelde van het aantal gewonden aanmerkelijk lager dan in de periode 1997-2000.
- Een baanwerker komt om het leven bij ongevallen tijdens het werk. Het vijfjaarsgemiddelde van het risico voor baanwerkers stijgt licht, maar de trend is onveranderd. Het risico is echter hoger dan de streefwaarde van het maximaal aanvaardbare risico.
- Onder rangeerders vallen geen dodelijke slachtoffers. Het vijfjaarsgemiddelde van het risico voor rangeerders neemt af en de trend is positief. Het risico is echter hoger dan de streefwaarde van het maximaal aanvaardbare risico.
- Bij 47 aanrijdingen op overwegen komen twaalf overweggebruikers om het leven en raken er elf gewond (waarvan twee zwaar). Het vijfjaarsgemiddelde vertoont al sinds 1999 een voortdurend dalende trend en is in 2005 duidelijk onder de streefwaarde voor 2010 gekomen. In 2006 zet deze daling verder door, waarmee de doelstelling voor 2010 wordt gehaald. Een van de dodelijke slachtoffers is een gebruiker van een reizigersoverpad. Het vijfjaarsgemiddelde voor deze deelcategorie toont een lichte daling. De doelstelling van permanente verbetering wordt gehaald.
- Twee onbevoegden komen om het leven. De voortdurende stijging van het vijfjaarsgemiddelde van het aantal slachtoffers sinds 1996 stopt daarmee en de trend is onveranderd. Voor deze categorie risicodragers wordt gestreefd naar permanente verbetering. Dit wordt nog niet gehaald.

- Het aantal suicides is 190 en is al enkele jaren ongeveer stabiel. Voor deze categorie risicodragers wordt gestreefd naar permanente verbetering. Dit streven wordt in 2006 niet gehaald.
- Geen personen in de omgeving van het spoorwegsysteem raken gewond of worden gedood. Het doel voor 2010, het continueren van geen dodelijke slachtoffers, wordt gehaald.
- Machinisten rijden 292 keer ten onrechte een stoptonend (= rood) sein voorbij. Dit is 42 meer dan in het jaar daarvoor. De stijging vindt vooral plaats bij het goederenvervoer. Het is nog te vroeg om te spreken van een trendbreuk. De trend is al enkele jaren onveranderd.
- In 2006 komen 34 spoorstaafbreuken aan het licht. Het aantal spoorgebreken opgespoord met ultrasoononderzoek stijgt in 2006 ten opzicht van 2005. Deze stijging vindt geheel plaats in de minst ernstige categorie. Het aantal ernstige gebreken neemt in 2006 af.

Spoorbranche werkt aan verkleinen risico stoptonend sein passages

ProRail, NS Reizigers, Railion, het ministerie en de inspectie (de stuurgroep STS) hebben gezamenlijk de ambitie om het aantal stoptonend seinpassages (STS) met de helft en het risico met 75% te verminderen. De belangrijkste maatregel om dit te bereiken is de invoering van de aanvulling op het Automatische Treinbeïnvloedingssysteem (ATB-EG), het zogenoemde ATB Verbeterde Versie. De stuurgroep STS geeft aan dat de ontwikkeling volgens schema verloopt, hoewel in de loop van 2006 is overgegaan op een andere leverancier. In 2006 stelt de stuurgroep onder andere de selectiemethodiek vast waarmee de betreffende 1.000 seinen geselecteerd zullen worden. Met ingang van 2009 zullen alle treinen en 1.000 seinen van dit systeem zijn voorzien.

Om deze doelstelling te halen:

- beoordelen we gezamenlijk de seinen op de emplacementen, waaronder Amsterdam, Haarlem, Utrecht, Arnhem, Eindhoven, Venlo, Rotterdam, Dordrecht, Den Haag;
- begint ProRail met het uitvoeren van de voorgestelde verbeteringen, zoals sein verplaatsen, sein saneren, dwergsein vervangen door een hoog sein;
- maakt de vigilantietest waarmee de waakzaamheid van de machinisten kan worden beoordeeld bij NS Reizigers en Railion deel uit van de keuring van

machinisten; de test is ook beschikbaar voor andere vervoerders;

- past ProRail de instelvoorschriften van 25 seinen aan waardoor het scenario 'vertrek op geel, confrontatie met rood sein op emplacement' niet meer voor kan komen.

Veiligheidsmanagementsysteem ProRail op papier in orde

De inspectie toetst het veiligheidsmanagementsysteem (VMS) van ProRail.

Inhoudelijk blijkt het VMS aan de eisen van het toetsingskader te voldoen en op overzichtelijke en degelijke wijze de activiteiten voor de planning- en control-cyclus van spoorwegveiligheid te beschrijven. Wel stellen we de volgende zes tekortkomingen vast, die ProRail voor 1 januari 2007 moet opheffen:

- het VMS van ProRail is niet volgens plan geactualiseerd en verbeterd;
- in de functieprofielen zijn geen taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden en opleidingseisen onder andere in relatie tot (spoorweg)veiligheid vastgelegd;
- de status van de eisen en voorwaarden gesteld in de regelgeving voor de procescontractaannemer is niet altijd helder en kan leiden tot verschillende interpretaties;
- voor het (technische) tekeningenbeheer is niet vastgelegd welke afdeling en functionaris verantwoordelijk is voor het controleren van tekeningen die door een opdrachtnemer zijn gewijzigd;
- een adequate wijziging van de (technische) tekeningen is over het algemeen onvoldoende geborgd;
- de kritische processen zijn niet volgens het jaarplan veiligheid geauditeerd.

Op het moment van beoordeling (2e kwartaal 2006) is het VMS op systeemniveau ingevoerd in twee van de zes bedrijfsonderdelen van ProRail. Het VMS is ook nog niet volledig doorgewerkt in de uitvoeringspraktijk. Daarom beperkt onze beoordeling zich tot de beschrijving van het systeem zelf en de uitwerking op systeemniveau.

We hebben nog niet kunnen kijken naar de doorwerking van het systeem in de uitvoering.

Uit de ontsporingen in Zwammerdam (30 juni) en Landgraaf (1 juli) trekken we de conclusie dat de uitwerking van de veiligheidszorg in de praktijk verbeteringen behoeft.

Onvoldoende invulling zorgplicht leidt tot spoorspattingen

In de zomer ontsporen twee treinen in Zwammerdam (30 juni) en Landgraaf (1 juli). Spoorspattingen blijken de directe oorzaak te zijn. In de weken volgend op de ontsporingen worden nog tientallen andere spoorspattingen gesignaleerd, die door adequate beheersmaatregelen geen van alle leiden tot ontsporingen. Na onderzoek oordeelt de inspectie dat de beheerder ProRail onvoldoende haar zorgplicht in acht heeft genomen. We baseren dit oordeel op het feit dat:

- de relatie tussen ProRail en de procescontractaannemers onvoldoende is;
- de omgang met werkvoorbereiding, in het bijzonder met het aspect risicoanalyses, onvoldoende is;
- potentieel gevaarlijke situaties onvoldoende gesignaleerd worden;
- de veilige berijdbaarheid van de infrastructuur niet onder alle omstandigheden gegarandeerd geweest is.

In reactie op onze constatering stelt ProRail de zogenoemde veiligheidsagenda op om het veiligheidsmanagement te verbeteren.

We starten een onderzoek om vast te stellen of het aantal spoorspattingen in 2006, in vergelijking met het buitenland, uitzonderlijk hoog is. Het rapport zullen we in 2007 publiceren.

Risico roodseinpassage na vertrek op geel groot

De inspectie voert een uitgebreide analyse uit naar 1.316 situaties waarbij ten onrechte een stoptonend sein werd gepasseerd in de periode 2001-2005. De analyse geeft aan dat de indien een trein vertrekt vanaf een perron op een geel sein de kans op een botsing, na passage op het emplacement van het volgende rode sein, tien keer zo groot is in vergelijking tot de situatie dat de trein vertrekt op een rood sein en deze ook passeert. We pleiten er dan ook voor om het vertrekken op een geel sein, waarbij het volgende sein op het emplacement nog rood toont, zo veel mogelijk te voorkomen. Dit door alleen rijwegen toe te kennen die een trein in staat stellen om in een treinbeweging het emplacement te verlaten. Omdat deze maatregel de capaciteit van het spoorwegnet en het op tijdrijden van de treinen negatief beïnvloedt, pleiten we er voor om het verband tussen veiligheid, capaciteit en het op tijdrijden nader te onderzoeken. Uit onze analyse blijkt ook dat enkele seinen relatief zeer vaak ten onrechte worden gepasseerd en dat treinbewegingen met leeg materieel relatief vaak bij

het passeren van rode seinen en botsingen zijn betrokken. We dringen er bij de spoorbranche dan ook aan maatregelen te nemen om het risico met betrekking tot deze twee aspecten te verminderen. In 2006 vinden vijf botsingen tussen treinen plaats (Utrecht, Amersfoort, Rotterdam, Arnhem en Maasvlakte) nadat ten onrechte een stoptonend sein is gepasseerd.

INCIDENTEN

Inspectie onderzoekt ongevallen

In 2006 vinden 25 ongevallen plaats waarbij doden (zestien) en/of zwaar gewonden (vijftien) vallen onder onbevoegden, reizigers, personeel en overweggebruikers (tabel SPO-5).

De inspectie stelt een onderzoek in naar negentien incidenten die in 2006 plaatsvinden (tabel SPO-6). Daarnaast publiceren we negentien rapporten van onderzoeken die we instellen naar aanleiding van incidenten in 2004, 2005 en 2006 (tabel SPO-7).





TRAM EN METRO

DE STAAT VAN DE VEILIGHEID

In oktober 2006 wordt het vervoerssysteem RandstadRail in gebruik genomen. Een maand later legt de inspectie het vervoer voor een groot deel stil. Directe aanleiding daarvoor zijn twee ontsporingen kort na elkaar. Bij de ontsporing bij halte Forapark, raken zeventien reizigers gewond.

TAAK

Toezichttaken op tram en metro

De toezichttaak van de inspectie is beperkt tot het metrobedrijf en de interlokale tramlijnen. Onze toezichtactiviteiten zijn onder te verdelen in vier processen.

► Inspectie

De inspectie voert inspecties uit naar de toestand van het materieel, de infrastructuur, de vakbekwaamheid van het personeel en de uitgevoerde processen die relevant zijn voor de veiligheid van tram- en metroverkeer.

► Vergunningverlening

De inspectie beoordeelt volgens de Spoorwegwet 1875 nieuwe infrastructuur voor interlokale tram en metro en geeft vervolgens toestemming om deze te gebruiken.

► Veiligheidsonderzoek

De inspectie onderzoekt en registreert ongevallen en ernstige incidenten met tram en metro.

► Kennis, advies en berichtgeving

De inspectie adviseert het ministerie over de op handen zijnde wetswijziging. De resultaten van het toezicht zijn openbaar.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

RandstadRail in gebruik

In 2006 wordt het domein uitgebreid met de ingebruikname van RandstadRail. De verantwoordelijkheid voor de exploitatie en het beheer van dit systeem ligt bij het stadsgewest Haaglanden en de stadregio Rotterdam.

Eind 2006

Eind 2006 bestaat het domein uit:

- het metrosysteem Rotterdam;
- het metrosysteem Amsterdam;
- de intergemeentelijke tramlijnen en sneltram Amsterdam;
- de intergemeentelijke tramlijnen Den Haag;
- de sneltram Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein;
- RandstadRail.

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

Kaderstellende beleidsnota in voorbereiding

De inspectie en het ministerie bereiden een kaderstellende beleidsnota voor over lokale en bijzondere spoorwegen. Uiteindelijk moet dit leiden tot aanpassing van de wet- en regelgeving voor de spoorwegen die niet tot het hoofdspoor behoren. Het in de huidige wetgeving verankerde onderscheid tussen lokale en interlokale tramlijnen komt te vervallen. Provincies en regionale bestuurlijke samenwerkingsverbanden worden verantwoordelijk voor de aanleg en de exploitatie van dit soort spoorlijnen. De positionering van het toezicht moet voor een belangrijk deel nog worden uitgewerkt. Het is de bedoeling dat het toezicht meer gaat lijken op het toezicht op het hoofdspoor, met als kanttkening dat er geen uitgebreid stelsel van voorschriften komt. De wet zal verantwoordelijkheden op het gebied van veiligheid toedelen aan bedrijven en instellingen die bij het betreffende spoorvervoer zijn betrokken. Er komen zorgplichtbepalingen. Veiligheidsmanagementsystemen worden verplicht. De wet moet een kader bieden voor een gelijk veiligheidsniveau onder een eenvormig regime voor alle vergelijkbare spoorsystemen.

VERANDERINGEN IN HET TOEZICHT

Geen veranderingen

In 2006 treden geen veranderingen in het toezicht op. Zodra de nieuwe wetgeving van kracht is, zal de inspectie een toezichtarrangement opstellen.

RESULTATEN UIT VERGUNNINGVERLENING

RandstadRail in gebruik genomen en weer stilgelegd

Op 29 oktober nemen stadsgewest Haaglanden en stadsregio Rotterdam de Zoetermeerlijn in gebruik. Op 11 november volgt de Hofpleinlijn. Beide lijnen maken deel uit van het vervoerssysteem RandstadRail. Dit lightrailsysteem verbindt Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer. De ingebruikname volgt op een positief oordeel van de inspectie over het veiligheidsdossier en een opname van de lijnen conform de bepaling in de spoorwegwet 1875. Bij de beoordeling en opname signaleren we enkele relatief kleine restpunten, maar deze staan ons

positieve oordeel niet in de weg. Het op korte termijn verhelpen van de restpunten is een voorwaarde voor ingebruikname. In het veiligheidsdossier toont de projectorganisatie RandstadRail aan een veilig vervoerssysteem te bouwen en te exploiteren.

Op 29 november, een maand na de start van de dienst, legt de inspectie een deel van RandstadRail stil. Directe aanleiding zijn twee ontsporingen kort na elkaar op 29 november. Bij de ontsporing op de halte Forapark raken zeventien personen gewond. Eerder zijn er ook al twee ontsporingen geweest. De inspectie en de projectorganisatie RandstadRail onderzoeken de oorzaak van de ontsporingen op 29 november. Een onafhankelijk onderzoek naar onze rol in het ingebruikname proces maakt hier deel van uit. Het onderzoek zal in 2007 worden afgerond.

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Deel sneltram Utrecht - Nieuwegein/IJsselstein stilgelegd

Op 10 augustus 2006 legt de inspectie het vervoer van reizigers op een deel van de sneltram Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein stil. We constateren bij dit deel zeer ernstige slijtage en andere gebreken aan het spoor die zorgen voor onmiddellijk gevaar. Nadat ProRail, de beheerder van de lijn, de nodige reparaties aan het spoor heeft uitgevoerd, staan we het vervoer van reizigers op het bewuste deel van de sneltramlijn op 13 augustus weer toe. Bij latere inspecties op de rest van de lijn constateren we weliswaar nog onvolkomenheden, maar deze zijn niet zodanig dat sprake is van directe veiligheidsrisico's. Met ProRail maken wij afspraken over maatregelen. Deze afspraken hebben betrekking op het garanderen van een goede onderhoudstoestand op deze lijn. We zullen controleren of deze worden nagekomen.

INCIDENTEN

Inspectie onderzoekt twee incidenten

De inspectie stelt een onderzoek in naar twee ongevallen in 2006 (tabel TM-1).



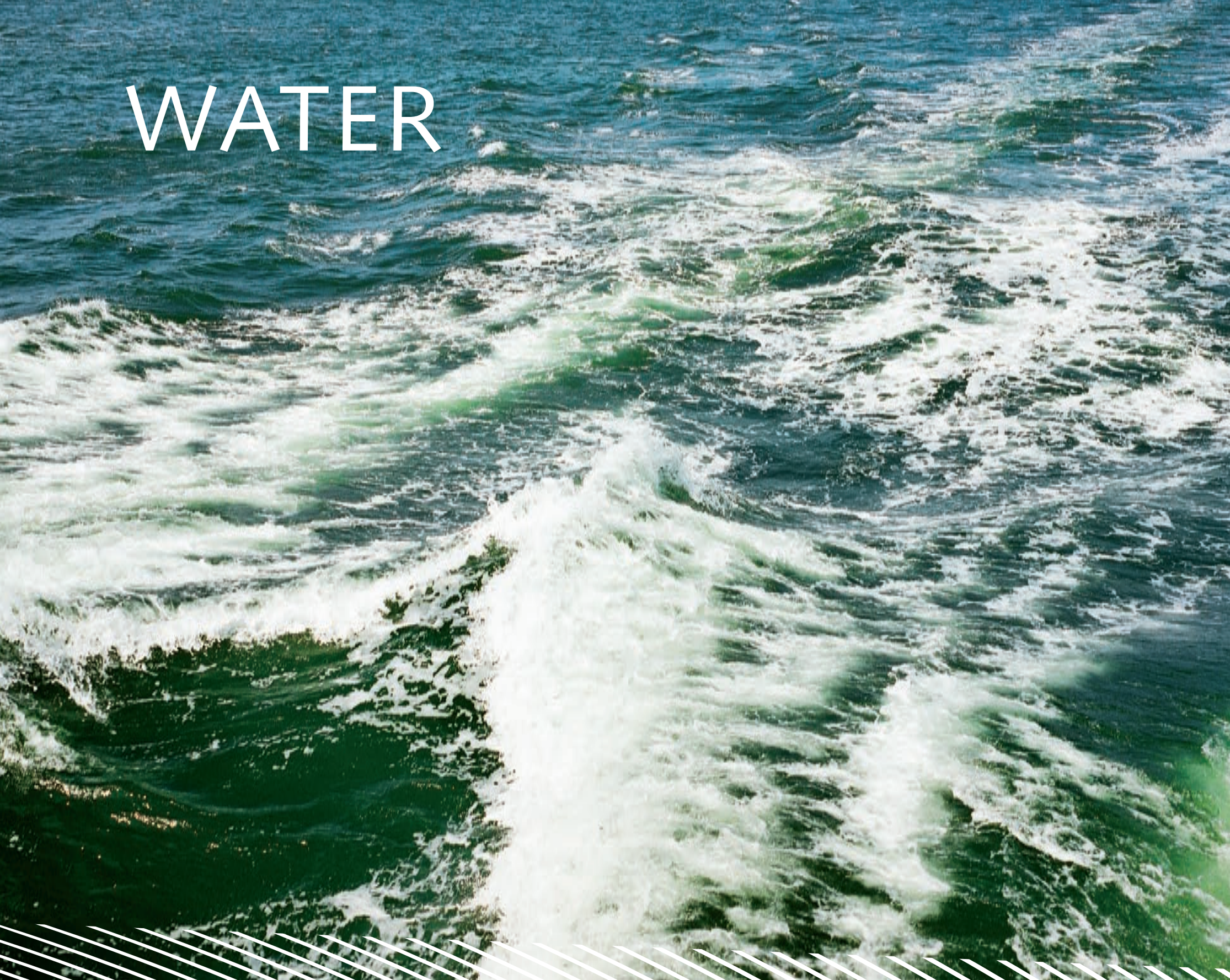
Een metrostel van de RET ontspoord

Op 15 maart ontspoord een stadstram op een wisselcomplex in de Calandlijn in Rotterdam. Bij de ontsporing raakt niemand gewond. De inspectie stelt in haar onderzoek dat de ontsporing wordt veroorzaakt door het berijden van een gestoord wissel. De tongen ervan liggen niet in de juiste positie. De bestuurder van de stadstram berijdt het wissel ondanks een verbod van de dienstleider. Een bijkomende factor is dat de seingeving ter plaatse niet eenduidig is.

Volgens de huidige wetgeving heeft de inspectie geen formele toezichttaak op het deel van het stadstram waar de ontsporing plaatsvindt. Desondanks hebben we besloten het ongeval te onderzoeken. We bevelen de RET aan invulling te geven aan de conclusies van het onderzoek, te weten;

- het ontbreken van een eenduidig verband tussen seingeving en werking van het wissel;
- het niet opvolgen van de opdracht van de dienstleider door de bestuurder;
- strijdig interpreteerbare informatie van twee seinen.

WATER





WATERBEHEER

DE STAAT VAN HET WATERBEHEER

De staat van het Nederlandse waterbeheer is moeilijk in een zin te beschrijven. Recente verbreding van haar takenpakket geeft de inspectie in ieder geval een completer beeld. Het gaat in 2006 onder meer om het toezicht op het werk van beheerders van de waterkeringen, erkende bedrijven bodembeheer en uitvoering en toepassing van alle 'natte wetten' die vallen onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat.

Als selectief toezichthouder legt de inspectie haar prioriteiten waar de grootste risico's in het waterbeheer optreden. Met de waterbeheerders maken we daarvoor een 'risicobeeld waterbeheer'. De uitbreiding van ons toezicht naar de uitvoering van 'natte' V en W regelgeving door medeoverheden waaronder de waterschappen noodzaakt tot een verbreding van het risicobeeld naar de regionale wateren. Het eerder opgestelde risicobeeld waterbeheer richt zich namelijk op de risico's die zich kunnen voordoen in de Rijkswateren. Wij betrekken deze medeoverheden bij het opstellen van het risicobeeld.

Op het gebied van waterbeheer zijn er resultaten en ontwikkelingen die ons zorgen baren. Deze liggen deels aan de regelgeving die niet altijd van even goede kwaliteit is. We zetten ons dan ook in om gedegen adviezen over de handhaafbaarheid van nieuwe of gewijzigde wet- en regelgeving uit te brengen. Daarnaast constateren we nog te vaak onvolkomenheden in de uitvoering en toepassing van de wet- en regelgeving. We zien gelukkig ook dat de waterbeheerders zich de inspectieresultaten steeds meer aantrekken en zich in toenemende mate inzetten voor verbeteringen.

In 2006 doen we ervaring op met inspectieonderzoeken met een kortere doorlooptijd en het opzetten en uitvoeren van vervolgonderzoeken naar aanleiding van eerdere inspectieonderzoeken. In een kort tijdsbestek bekijken wij daarbij in hoeverre gesignaleerde risico's en aanbevelingen worden overgenomen.

TAAK

Toezicht op waterbeheer

De inspectie houdt toezicht op de uitvoering van het waterbeheer in Nederland door Rijkswaterstaat en medeoverheden (waterschappen en provincies).

Onze toezichtactiviteiten zijn onder te verdelen in drie processen.

► Inspecties

De inspectie toetst of de waterbeheerders de wet- en regelgeving en het beleid op de juiste wijze toepassen. We voeren zelf geen inspecties uit bij bedrijven en instellingen. Dat doen de waterbeheerders. De waterbeheerders in Nederland voeren het integrale waterbeheer uit. Ze voeren zelf werken uit ten behoeve van veiligheid, onderhoud en dergelijke, en zien daarbij toe op de naleving van water(milieu)wet- en regelgeving in de Rijkswateren en de regionale wateren.

► Vergunningverlening

De inspectie ziet toe op de wijze waarop de waterbeheerders landelijke wet- en regelgeving toepassen bij het verlenen van vergunningen voor activiteiten aan en in het oppervlaktewater. De waterbeheerders zijn verantwoordelijk voor deze taakuitvoering richting burgers en bedrijven en dienen daarbij de landelijke beleidskaders en aanvullende, door de inspectie opgestelde kaders, in acht te nemen. Als Rijkswaterstaat opdrachtgever is voor een vergunningplichtig werk of een activiteit aan of in de rijkswateren, verschaffen wij de vergunningen op basis van de water(milieu)wet- en regelgeving. We noemen dit vergunningverlening voor de 'eigen werken' van Rijkswaterstaat.

► Kennis, advies en berichtgeving

Naast de toezichtrol vervult de inspectie ook een adviesrol. We zijn bijvoorbeeld intensief betrokken bij de totstandkoming van wet- en regelgeving. We brengen specifieke deskundigheid in, onder meer in de vorm van handhaafbaarheidstoetsen, die bijdraagt aan de kwaliteit van deze wet- en regelgeving en het gehele waterbeheer.

Wijziging verdeling taken en bevoegdheden inspectie en Rijkswaterstaat

De verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen de inspectie en

Rijkswaterstaat bij het verlenen van vergunningen en het handhaven daarvan, wijzigt per 1 september 2006. De bevoegdheden en taken op het gebied van zowel milieu- als niet-milieuwetten en tussen vergunningverlening en handhaving ten aanzien van derden zijn geüniformeerd. Het onderscheid tussen 'natte' milieuwetten en niet-milieuwetten vervalt. Daarnaast krijgt Rijkswaterstaat op basis van een direct mandaat van de minister naast de bevoegdheid voor vergunningverlening ook de bevoegdheid voor handhaving ten aanzien van derden. We zijn dus niet meer tot in het concrete geval verantwoordelijk voor deze handhaving. Bij de vergunningverlening en handhaving voor de eigen werken blijft Rijkswaterstaat de voorbereidingen doen, maar wij blijven hiervoor eindverantwoordelijk. We zien voortaan via inspecties bij Rijkswaterstaat toe op de uitvoering en toepassing van alle waterwetten door Rijkswaterstaat. We zijn hierdoor minder direct betrokken bij de uitvoering, maar dragen hieraan bij door kaderstelling. Het toezicht op Rijkswaterstaat krijgt daardoor nog meer het karakter van systeemtoezicht.

Inspectie ook toezichthouder certificering binnen het bodembeheer

Sinds 31 oktober is de inspectie belast met bestuursrechtelijk toezicht op gecertificeerde/geaccrediteerde en door de ministers van VROM en VenW erkende bedrijven werkzaam binnen het bodembeheer. Het betreft onder andere baggeraars, bodemsaneerders, adviesbureaus, laboratoria en aannemers. Deze taak voeren wij uit met de VROM-Inspectie.

De nieuwe taak is het gevolg van het op die datum in werking treden van het Besluit uitvoeringskwaliteit bodembeheer, ook wel de Kwalibo-regeling genoemd. We werken intensief samen met de VROM-Inspectie om dit systeemtoezicht vorm te geven. Zo wordt een gezamenlijke sanctiestrategie, een toezichtloket en een gezamenlijke database met erkende bedrijven opgezet. De regeling treedt gefaseerd in werking. Dit betekent dat de wettelijke vereisten die aan de uitvoering van werkzaamheden (bijvoorbeeld het uitvoeren van bodemsaneringen) worden gesteld op verschillende tijdstippen van kracht zullen worden. Verplichtingen die op grond van andere regelgeving al bestonden (bijvoorbeeld Bouwstoffenbesluit) zullen ook onder het besluit vallen. Vanaf januari 2007 zal een aantal nieuwe verplichtingen ontstaan, inclusief overgangstermijn.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

Eind 2006

In 2006 verandert de samenstelling van het domein niet. Aan het einde van dit jaar bestaat het domein uit:

- Rijkswaterstaat;
- 12 provincies;
- 26 waterschappen.

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

Europese normen prioritaire stoffen onhaalbaar

De inspectie stelt vast dat het voorstel voor de EU-richtlijn prioritaire stoffen onhaalbare normen bevat en daarmee tot handhavingsproblemen leidt. Daarnaast signaleren we afstemmingsproblemen met termijnen die de Kaderrichtlijn water stelt voor het voldoen aan de normen. Bij invoering van de richtlijn in Nederlandse wetgeving zullen we opnieuw een handhaafbaarheidstoets moeten uitvoeren.

Definities en bevoegdheidsverdeling Besluit bodemkwaliteit moeten beter

De inspectie voert een handhaafbaarheidstoets uit op het concept Besluit bodemkwaliteit. We wijzen op een gebrek aan eenduidige definities. Hier liggen nadrukkelijk punten voor verbetering. Het besluit geeft bovendien een overlappende bevoegdheidsverdeling met het oog op ketenhandhaving en dat leidt tot onduidelijkheid en rechtsonzekerheid voor de onder toezichtgestelde. In bepaalde gevallen bestaat vrijstelling van meldingsplicht, dat aanleiding tot fraude kan geven.

Doorlichting ontwerp Waterwet op interbestuurlijke toezichtarrangementen

De inspectie en het ministerie lichten samen het ontwerp van de Waterwet door op interbestuurlijke toezichtarrangementen voor de Commissie Oosting. In het rapport komen twee principes aan het licht bij de inrichting van interbestuurlijke toezicht. Het eerste principe, Toezicht volgt Beleid, laat zien dat toezicht op de uitvoering van beleid wordt gehouden door de bestuurslaag, die tevens de

beleidsverantwoordelijkheid op zich neemt. Het tweede principe, Toezicht getrappt, Tenzij, heeft betrekking op de interventiebevoegdheid: het Rijk ziet toe op de provincie, de provincie op het waterschap, tenzij er bovenregionale belangen of internationaal-rechtelijke verplichtingen in het geding komen. Dan heeft het Rijk een rechtstreekse interventiebevoegdheid richting waterschap.

Bijdrage inspectie aan Waterwet

In 2005 leverde de inspectie een bijdrage aan de tekst voor de Waterwet en oefende op de concept-wetstekst een handhaafbaarheidstoets uit. De Raad van State brengt in 2006 een advies uit aan de minister over de concept-Waterwet. Wij nemen deel aan de verwerking van het advies in een aangepast wetsvoorstel. In 2006 werken wij met het ministerie aan de opstelling van het Waterbesluit. Deze Algemene maatregel van bestuur zal onder andere nadere invulling geven aan de vergunningplicht. Medio 2007 zal er een definitief besluit vastgesteld worden.

VERANDERINGEN IN TOEZICHT

Kortere inspecties en vervolgonderzoeken

De inspectie doet ervaring op met inspectieonderzoeken met een kortere doorlooptijd. Deze onderzoeken richten zich niet op processen, maar op de vraag of bepaalde producten (bijvoorbeeld vergunningen en handhavingsactiviteiten) voldoen aan onze kwaliteitseisen. Voorbeelden van dergelijke onderzoeken zijn die naar de implementatie van 'Professionalisering van de milieuhandhaving' en naar de aanpassing van de koelwatervergunningen. Daarnaast beginnen we met vervolgonderzoeken naar aanleiding van eerder uitgevoerde inspectieonderzoeken. Een voorbeeld daarvan is het Besluit risico zware ongevallen, waarbij we kijken naar hoe risico's en aanbevelingen die wij hebben beschreven worden benaderd.

Vanaf 2003 voeren we inspectieonderzoeken uit volgens een audit-systematiek. Dit zijn omvangrijke inspecties met een lange doorlooptijd naar de ondertoezichtstaande processen in het waterbeheer.

Verzoek aan Rijkswaterstaat overzicht 'natte' eigen werken

De inspectie vraagt Rijkswaterstaat om begin 2007 een overzicht van de eigen werken te leveren. Dit verzoek zal jaarlijks terugkeren en is nodig om tijdig een volledige invulling te kunnen geven aan onze verantwoordelijkheden als verlener van vergunningen eigen dienst. De samenwerking tussen Rijkswaterstaat en de inspectie lijkt op dit punt steeds beter te verlopen. We krijgen in toenemende mate eigen dienstzaken aangeboden ter regulering (vergunningen, meldingen). Toch weten wij niet zeker of alle vergunnings- en meldingsplichtige zaken bij ons bekend zijn.

In 2007 zullen we een inspectieonderzoek uitvoeren naar de volledigheid en juistheid van het geleverde overzicht.

Inspectie levert bijdrage aan internationale handhavingstoets

De inspectie leidt samen met de VROM-Inspectie een project dat het doel heeft om een checklist te genereren voor het beoordelen van de uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid van nieuwe internationale (EU-)regelgeving.

De checklist is getest in een workshop met deelnemers van zeventien EU-lidstaten. Dit leidt tot aanscherping en verduidelijking van de checklist en aanbevelingen voor het gebruik. De checklist wordt in december 2006 aangenomen door de plenaire vergadering van IMPEL, het informele EU-netwerk voor de implementatie en handhaving van milieuwetgeving.

Samenwerking met Hongaarse inspectie

De inspectie en de Hongaarse Nationale Inspectie voor Milieu, Natuur en Water tekenen een samenwerkingsovereenkomst. Deze is een toevoeging aan de bestaande watersamenwerking tussen het ministerie en de Hongaarse waterautoriteiten. Deze samenwerking bestaat al sinds 1984 en is zeer succesvol door het uitwisselen van kennis en ervaring. Zo is de Hongaarse ervaring met hoogwater en overstromingen van groot belang voor Rijkswaterstaat. Ook op inspectie terrein kunnen kennis en ervaring worden uitgewisseld. Daarnaast zien we de samenwerking als een goede gelegenheid voor het bespreken van ontwikkelingen in Europese regelgeving. Beide inspecties zullen in EU IMPEL-kader het onderwerp water op de kaart zetten.



RESULTATEN UIT VERGUNNINGVERLENING

Aantal vergunningen Rijkswaterstaat blijft stijgen

De inspectie geeft 149 beschikkingen eigen dienst Rijkswaterstaat af, waarvan het grootste deel in het kader van de Wet bodembescherming (Wbb) en de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) (tabel WAT-1). Dit is een flinke toename ten opzichte van voorgaande jaren en vooral toe te schrijven aan het gestegen aantal aanvragen in het kader van de Ontgrondingenwet (Ow), de Wbb en de Wbr. De grote toename in Ow-beschikkingen is naar verwachting incidenteel, hierbij gaat het met name om ontgrondingen ten behoeve van vijftien zandsuppleties. Vanaf 2007 zal deze activiteit onder slechts één beschikking vallen. De stijging in het aantal beschikkingen in het kader van de Wbb en Wbr wordt veroorzaakt door de toename van onderhoudsactiviteiten en de nog steeds groeiende bewustwording bij Rijkswaterstaat dat beschikkingen voor eigen werken bij ons aangevraagd moeten worden.

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Inspectiekaders geven richting aan het toezicht

De inspectie stelt inspectiekaders op om aan te geven aan welke kenmerken de uitvoering van wet- en regelgeving en beleid moet voldoen. Het inspectiekader maakt deel uit van het toetskader waarlangs wij de uitvoering van het waterbeheer beoordelen.

We brengen de volgende inspectiekaders uit.

► Zelftoets en algemene beoordelingsmethodiek

Met dit inspectiekader geven we antwoord op de vraag of de 'zelftoets gebruik grond- en hulpstoffen in de papierindustrie' ook voor andere bedrijfstakken dan de papierindustrie gebruikt kan worden. De toepassing van deze zelftoets blijkt alleen bruikbaar in de papierindustrie.

► Inspectiekader voor verspreiding zoute baggerspecie

Het in 2004 gepubliceerde nieuwe verspreidingsbeleid voor zoute baggerspecie, de chemie toxiciteittoets is in dit inspectiekader nader uitgewerkt. Het inspectiekader draagt zorg voor het eenduidig omgaan met het verspreiden van zoute baggerspecie bij de verschillende diensten van Rijkswaterstaat.

► Implementatie IPPC-richtlijn

Een inspectiekader is opgesteld om met de waterbeheerders een handreiking te maken voor de uitvoering van de verplichtingen die voortkomen uit de IPPC-richtlijn. Deze verplichtingen moeten uiterlijk in oktober 2007 zijn doorgevoerd in vergunningen voor zogenoemde IPPC-bedrijven.

Inspectie ontwikkelt standaard gedoogbeschikking zoute baggerspecie

De inspectie ontwikkelt een standaard voor een tijdelijke gedoogbeschikking om zoute baggerspecie als bouwstof te kunnen toestaan binnen hetzelfde gebied als waar de specie vandaan komt. Deze beschikking is bedoeld voor slechts een klein aantal specifieke gevallen en anticipeert op de eisen die het nieuwe Besluit bodemkwaliteit aan actief bodembeheer stelt. Dit besluit wordt in 2007 verwacht. Het huidige Bouwstoffenbesluit staat het gebruik van te zoute baggerspecie in zoet oppervlaktewater, ook al is het gebiedseigen specie, niet toe. Het gevolg is dat Rijkswaterstaat baggerspecie uit het IJsselmeer (met zout

uit de voormalige Zuiderzee), niet in het IJsselmeer als bouwstof kan gebruiken. De baggerspecie zou moeten worden gereinigd, opgeslagen, gebruikt in zout/ brak water of elders moeten worden gestort. Voor de werken zou Rijkswaterstaat 'zoete' specie van elders moeten aanvoeren.

Rijkswaterstaat levert vaker verbeterplannen aan

Bij elke audit bij Rijkswaterstaat vraagt de inspectie om een verbeterplan. Dat beschrijft de aanpak om de geconstateerde risico's te beperken of weg te nemen. De afgelopen jaren duurde het opstellen van een dergelijk plan enkele weken tot langer dan een jaar. Onder onze druk verbetert Rijkswaterstaat de totstandkoming van verbeterplannen. Ook onze aanbevelingen worden beter opgevolgd. We ontvangen twee verbeterplannen en in 2007 verwachten we er meer.

Professionalisering milieuwethandhaving onvolledig

De inspectie concludeert dat Rijkswaterstaat de 'Professionalisering van de milieuwethandhaving' nog niet goed ingevoerd heeft. We kijken naar de



sanctiestrategie, de handhaafbaarheidtoets en het gebruik van het toezichtplan. Hoewel alle Rijkswaterstaatsdiensten een kwaliteitshandboek hebben, verloopt de milieuhandhaving niet volgens de procedures en checklists. De sanctiestrategie wordt desondanks behoorlijk goed toegepast. Opvallend is de slechte dossiervorming: veel stukken ontbreken. De best scorende regionale diensten zijn Zeeland, Noordzee, Zuid-Holland en Noord Nederland. Zij gebruiken het kwaliteitshandboek voor interne verbetering van werkprocessen. De slechtst scorende regionale diensten zijn Noord-Brabant, Utrecht en Limburg. Binnen het project Vervolg professionalisering van de milieuhandhaving van Rijkswaterstaat worden onze aanbevelingen overgenomen. In 2005 is het project Professionele milieuhandhaving uitgevoerd. Bij de zelfevaluatie en verificatie van de kwaliteitscriteria uit dit project scoorden alle Rijkswaterstaatsdiensten en de inspectie toen honderd procent.

Aanpassing koelwatervergunningen door Rijkswaterstaat nog ondermaats

De inspectie stelt vast dat Rijkswaterstaat slechts eenderde van de noodzakelijk te verlenen of te wijzigen koelwatervergunningen aanpast aan de nieuwe 'Beoordelingssystematiek warmtelozingen'. Vooral de vergunningverlening aan de complexe bedrijven en in het bijzonder aan de elektriciteitsproducenten blijft achter. Oorzaak hiervan lijkt de uitvoering en beoordeling van de benodigde modellering. Daarnaast blijkt dat in een aantal gevallen bedrijven en Rijkswaterstaat geen initiatief hebben genomen. Het uitgangspunt is dat alle lozingen moeten worden beoordeeld en niet alleen die gevallen waarbij het bedrijf zelf mogelijkheden ziet voor verruiming. Rijkswaterstaat zal dus in voorkomende gevallen lozingen moeten beoordelen en waar nodig de vergunning moeten aanpassen. Uit de vergunningen die wel aangepast zijn, komt naar voren dat in veel gevallen de lozingseis voor de warmtevracht niet eenduidig, handhaafbaar of naleefbaar is geformuleerd.

In 2005 is de nieuwe beoordelingssystematiek warmtelozingen van de Commissie Integraal Waterbeheer ingevoerd. De staatssecretaris gaf aan dat deze vóór de zomer van 2006 ingevoerd zou moeten zijn zodat er niet meer gedoogd hoeft te worden. In 2005 stelden we al een inspectiekader en handreiking voor dit onderwerp op.

Gedoogbeschikking voor lozen koelwater Hemwegcentrale

In de zomer ontvangt de inspectie meerdere gedoogverzoeken voor warmtelozingen, maar houdt vast aan de nieuwe beoordelingssystematiek warmtelozingen van de Commissie Integraal Waterbeheer. Alleen een gedoogbeschikking aan de Hemwegcentrale voor het lozen van koelwater verlenen we in 2006, al wordt van deze beschikking geen gebruik gemaakt. De energiesector is goed op de hoogte van de nieuwe aanpak, maar blijkt niet voorbereid te zijn op kritische situaties. Zowel wij als Rijkswaterstaat zullen daarom doorgaan met het uitdragen van het beleid voor warmtelozingen aan de energiesector.

Aanpak diffuse waterverontreinigingen Rijkswaterstaat nog onvoldoende

Bij drie Rijkswaterstaatsdiensten Utrecht, Noord-Holland en Limburg is op papier een duidelijke doorvertaling van het emissiebeleid uit de Vierde Nota Waterhuishouding (NW4). De inspectie stelt vast dat bij twee van de drie onderzochte regionale diensten van Rijkswaterstaat (Utrecht en Limburg) de voorgenomen aanpak van diffuse waterverontreinigingen niet plaatsvindt. Rijkswaterstaat heeft geen afspraken gemaakt over te leveren prestaties op het gebied van het terugdringen van diffuse waterverontreinigingen. Een reden hiervoor is dat de aanpak van diffuse bronnen niet is opgenomen in de prestatieafspraken. Hierdoor blijft de verwachte en gewenste waterkwaliteitsverbetering uit en wordt er geen invulling gegeven aan de milieudoelstellingen in het Emissiekader NW4. Het niet in uitvoering brengen van de aanpak van diffuse bronnen is aan te merken als een aanmerkelijk milieurisico. Zowel de inspectie als het ministerie zouden kunnen aandringen dat het onderwerp diffuse bronnen expliciet in de prestatieafspraken met Rijkswaterstaat opgenomen wordt. We leggen de conclusies ook voor aan de regionale diensten van Rijkswaterstaat die niet bij de inspectie zijn betrokken. Op een dienst na geven zij aan zich te herkennen in het beeld.

Implementatie chemie toxiciteitstoets niet uniform

De kustdiensten van Rijkswaterstaat (Noord-Holland, Zuid-Holland, Zeeland, Noord-Nederland en Noordzee) passen de zogenoemde chemie toxiciteitstoets (CTT) in hun vergunningverlening toe. We beoordelen hoe deze omgaan met



het nieuwe beleid voor de verspreiding van licht verontreinigde zoute baggerspecie. Het onderzoek beslaat de periode tussen het van kracht worden van het nieuwe CTT-beleid en het uitbrengen van ons inspectiekader. Gedurende de looptijd van dit inspectieonderzoek dient zich evenwel een nieuwe beleidswijziging voor de verspreiding van zoute baggerspecie aan. Het nieuwe Besluit bodemkwaliteit zou de vergunningplicht voor de verspreiding van zoute baggerspecie grotendeels laten vervallen, alsook een gedeelte van de kwaliteitscriteria gekoppeld aan de CTT.

Wij hebben de betrokken diensten op de hoogte gesteld van onze bevindingen. Een overkoepelend rapport zal in 2007 worden gepubliceerd, waarbij we rekening houden met de te verwachten beleidswijzigingen.

Rijkswaterstaat beheert gegevens waterkeringen onvoldoende

De inspectie beoordeelt de wijze waarop Rijkswaterstaat borgt dat de waterkeringen onder hun beheer voldoen aan de veiligheidsnorm gesteld in de Wet op de waterkering. Uit de leggers, overzichtskaarten en beheerregisters blijkt het beheer van gegevens van de waterkeringen onvoldoende op orde. Zo is bijvoorbeeld de exacte ligging van de waterkering en de eisen waaraan de kering moet voldoen onvoldoende bekend. Daardoor ontbreekt de juridische basis voor toestaan of verbieden van activiteiten door derden (zoals plaatsen van windmolens of leggen van kabels) rondom de kering.

Veiligheid eenderde waterkeringen niet te toetsen

De inspectie stelt de landelijke rapportage toetsing (LRT) op voor de vijfjaarlijkse toetsing van de primaire waterkeringen in het kader van de Wet op de waterkering. Uit de toetsing blijkt dat 24% van deze waterkeringen (duinen en dijken) niet voldoet aan de wettelijke norm voor veiligheid. Het betreft onder andere de Afsluitdijk. Wij kunnen bovendien 32% van de waterkeringen niet beoordelen (waaronder de Maeslantkering), omdat er hiaten zijn in de beschikbare gegevens over de toestand van de waterkeringen. Bij de vorige toetsing in 2001 voldeed 19% niet en was in 41% van de gevallen geen oordeel mogelijk. Wij vinden dat dit laatste percentage te weinig is gedaald. Daarnaast constateren we dat de provincies hun rol van toezichthouder op de waterkeringbeheerders in het proces van de toetsing op te divers invullen. We

starten een evaluatie van de LRT om te analyseren wat beter kan. Het evaluatierapport verschijnt in 2007.

Inspectieonderzoek naar IPPC

De inspectie voert samen met de VROM-Inspectie een inspectie uit naar de stand van zaken in Nederland naar de invoering van de IPPC-richtlijn. De verplichtingen die uit deze richtlijn voortvloeien zijn in 2005 opgenomen in de Wet milieubeheer (Wm) en Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo). Voor de vergunningverlening en handhaving van die wetten zijn provincies, gemeenten, waterschappen en de regionale diensten van Rijkswaterstaat bevoegd gezag. De beide inspecties zijn verantwoordelijk voor het intrabestuurlijk en interbestuurlijk toezicht op de uitvoering door die bevoegde gezagen. Omdat de bedrijven waarop de bevoegde gezagen toezicht houden veelal beschikken over zowel een Wm- als een Wvo-vergunning (deze vergunningen samen vormen de IPPC-vergunning) is voor een gezamenlijke inspectie gekozen. De twee inspectiediensten kijken naar drie aspecten:

- ▶ het aantal IPPC-inrichtingen in Nederland;
- ▶ de juistheid en volledigheid van vergunningen voor IPPC-inrichtingen;
- ▶ de werkwijze die door het bevoegd gezag wordt gevolgd om vergunningen van IPPC-inrichtingen te actualiseren.

In de rapportage, die begin 2007 wordt verwacht, zullen de twee inspectiediensten aanbevelingen doen die bijdragen aan het halen van de deadline van oktober 2007.

Verdere daling aantal risicovolle riooloverstorten

De inspectie stelt vast dat er op 1 juni nog 79 risicovolle overstorten resteren, waarvan er twaalf niet aan de norm voldoen (tabel WAT-2). Voor de helft van deze overstorten blijkt dat er inmiddels afspraken zijn gemaakt over de sanering en vergunningverlening. Deze afspraken zullen in 2007 leiden tot een adequate vergunning en/of definitieve sanering. Voor de overige gevallen hebben de betrokken waterbeheerders aangegeven dat zij bestuurlijke handhavingsmiddelen in zullen zetten om sanering af te dwingen. Problemen met de risicovolle overstorten zijn nu beheersbaar en dermate klein geworden, dat de minister geen afzonderlijke rapportage meer aan de Tweede Kamer zal sturen.

We richten ons op die waterbeheerders (waterschappen en Rijkswaterstaat) waarvan onze inspectie van 2005 uitwees dat in hun beheergebied nog niet gesaneerde risicovolle riooloverstorten aanwezig waren.

Waterschappen stellen kritische opstelling inspectie op prijs

In 2006 voert de inspectie voor het eerst inspecties bij waterschappen uit. Deze geven aan onze aanbevelingen te willen gebruiken om kritisch het eigen handelen te beoordelen. Ons toezicht wordt als een goede zaak gezien. Dit geldt in het bijzonder voor die inspectieonderzoeken, waarbij het onderwerp de vergunningverlening en handhaving van de eigen dienst betreft. Dit is één van de redenen waarom de Unie van Waterschappen de minister destijds verzocht een vorm van toezicht in te stellen. Dit type toezicht zorgt ervoor dat de waterschappen open naar buiten kunnen treden met hun resultaten. De waterschappen geven wederhoor op tussenproducten, deelrapporten en het eindrapport. Niet geïnspecteerde waterschappen reageren veelvuldig op de gepubliceerde rapporten.

Waterschappen beoordelen rioleringsplannen onvoldoende

De inspectie en de VROM-Inspectie stellen in een gezamenlijk inspectieonderzoek vast dat de beoordeling van gemeentelijke rioleringsplannen (GRP's) door waterschappen onvoldoende is. Resultaten van de inspectie zijn:

- de actualisatie van de GRP's blijft achter;
- de verantwoording van de colleges van Burgemeester en Wethouders aan de gemeenteraden over rioleringszorg schiet tekort, waardoor gemeenteraden hun interne toezichtstaak niet voldoende uitvoeren;
- bij het opstellen, beoordelen en uitvoeren van de GRP's worden de instrumenten die aan het waterschap ter beschikking staan om invloed uit te oefenen op de waterkwaliteit onvoldoende benut.

Volgens de Wet milieubeheer zijn gemeenten verplicht een GRP op te stellen waarin het rioleringsbeleid wordt geconcretiseerd. In het plan wordt de visie van de gemeente weergegeven met betrekking tot het aanleggen van een geoptimaliseerd rioleringsstelsel en het zorgvuldig beheren van dit stelsel. Daarnaast zijn de gemeenten verplicht om bij het opstellen van de GRP's de waterschappen om advies te vragen.

Geen effectieve handhaving Lozingenbesluit open teelt en veehouderij

Het onderzoek dat in 2005 door de Algemene Inspectiedienst (AID) en de waterschappen is uitgevoerd naar de naleving van het Lozingenbesluit open teelt en veehouderij schetst een te rooskleurig beeld van de naleving. Bovendien is de handhaving niet effectief. Een verbetering van de samenwerking tussen de waterschappen en de AID is noodzakelijk. Dit concludeert de inspectie in de verificatie van de nalevingsmeting. De relatie tussen naleving in de sector en het uitblijven van een verbetering van de waterkwaliteit kan niet op basis van de uitkomsten van de nalevingsmeting worden verklaard. Hiernaar moeten de waterschappen nader onderzoek doen.

Goede basis waterschappen voor toezicht op eigen rioolwaterzuivering

Waterschappen hebben een solide basis voor vergunningverlening en handhaving van de rioolwaterzuiveringsinstallaties (RWZI's) die lozen op eigen oppervlaktewater. Dit stelt de inspectie vast op basis van een onderzoek naar de vergunningverlening en handhaving door waterschappen voor de (eigen) RWZI's. Wel is een aantal aspecten dat nadere aandacht behoeft, zoals:

- het tijdig actualiseren van de vergunningen;
- het nadrukkelijk meenemen van waterkwaliteit in de afweging van de vergunning;
- het opstellen van toezichtplannen met duidelijke nalevingsniveaus;
- scheiding van handhaving en vergunningverlening op bestuurlijk niveau.

Informatiesystemen ontoereikend voor opstellen nalevingsbeeld

De huidige informatiesystemen, Wvo-info en WIS, die Rijkswaterstaat gebruikt, zijn beperkt bruikbaar om het nalevingsniveau vast te stellen. Dit blijkt uit een onderzoek van de inspectie. Door de tekortkomingen is het onmogelijk om kwantitatieve gegevens over het nalevingsniveau te achterhalen en om een nalevingsbeeld op te stellen. Wvo-info en WIS voldoen aan de eisen van reproduceerbaarheid, kwaliteit, trendanalyse en signalering. Geen van beide systemen voldoet aan de eisen van eenduidigheid, actualiteit en representativiteit. Wvo-info voldoet daarnaast wel aan de eisen van herleidbaarheid, onderscheidbaarheid en ontsluitbaarheid. WIS voldoet hier niet aan.

Nalevingsmetingen zijn belangrijk om bijvoorbeeld de prioriteiten aan de handhaving vorm te geven en op een goede manier om te gaan met risico's in het werkveld.

Naleving Wet bodembescherming laat te wensen over

De inspectie meet bij Rijkswaterstaat de naleving van de regels op het gebied van sanering waterbodems. Dit gebeurt op grond van de Wet bodembescherming. De bij Rijkswaterstaat beschikbare gegevens zijn niet kwantitatief. Daarom is alleen een kwalitatieve inschatting van de naleving mogelijk. In het systeem van Rijkswaterstaat treffen we de volgende overtredingen aan:

- minder waterbodem verwijderd dan nodig is;
- verstrekking van onjuiste informatie of het achterhouden van informatie;
- het werken zonder beschikking (maar vooral het werken in strijd met de beschikking);
- het achterwege laten van het opstellen van een evaluatierapport.

De door ons geïnterviewde medewerkers van Rijkswaterstaat die belast zijn met handhaving en vergunningverlening schatten in dat overtreders zich om economische redenen niet aan de wettelijke bepalingen houden. Daarnaast wordt de wet- en regelgeving niet geaccepteerd en wordt de controle- en pakkans als klein ingeschat. Ook de wijze van aanbesteden, de betrokkenheid van bevoegd gezag bij de uitvoering van waterbodemsaneringen en de vaak te krappe tijdsplanning van deze werken worden genoemd als reden van de overtredingen.

Nalevingstekort 'natte' Wet beheer rijkswaterstaatswerken

De inspectie stelt bij de drie beoordeelde regionale diensten van Rijkswaterstaat een nalevingstekort vast op het gebied van de 'natte' Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr). Het gaat om Limburg, Oost-Nederland en Zuid-Holland. We proberen met behulp van verschillende onderzoeksmethoden een nalevingsbeeld op te stellen voor de 'natte' Wbr. Omdat de hele 'natte' Wbr voor dit onderzoek te breed is voor een nalevingsmeting, kiezen we voor de afbakening 'gebouwen in het rivierengebied'.

Het nalevingstekort schatten we met behulp van de 'trapschatting' van de Tafel van Elf. De twee (theoretische) hoofdmotieven voor niet-naleven zijn de beperkte kennis van de regels en de geringe acceptatie van wet en regelgeving. Daarnaast zijn er drie nalevingsbevorderende motieven te onderscheiden: de controlekans, de sanctiekans, en de sanctie-ernst. De organisatie van de handhaving blijkt niet uniform georganiseerd. Bij twee (Oost-Nederland en Zuid-Holland) van de drie diensten blijkt de handhaving door capaciteitstekort of het ontbreken van planmatige handhaving niet op orde.

Versnipperde wetgeving belemmert milieutoezicht binnenvaart

Inspectieonderzoek naar emissies door de binnenvaart toont aan dat verontreiniging veroorzaakt wordt door lozing van vetten, ladingrestanten en bilgewater. Juridische en organisatorische knelpunten staan een goede uitvoering van het milieutoezicht door Rijkswaterstaat op de binnenvaart in de weg. Het is van groot belang dat deze knelpunten worden opgelost. Emissies door de binnenvaart kunnen dan worden voorkomen en aangepakt. Onderzoek toont ook aan dat de wet- en regelgeving voor schepen niet in alle wateren en bij alle leeftijden van schepen gelijk is. Zowel de sector als de toezichthouders worden belemmerd door de versnipperde wetgeving. Er is een aanbeveling voor het ministerie om te zorgen voor één wettelijk regime voor inrichtingseisen en gedragsregels.

RESULTATEN UIT ONDERZOEK

Nieuwe methode geeft snel inzicht in naleving wetgeving

In opdracht van de inspectie is een methode ontwikkeld om in een kort tijdsbestek de naleving van (een onderdeel van) een wet te kunnen inschatten. Gebruik van deze quick scan naleving geeft inzicht in zowel het nalevingspercentage als de motieven en indicatoren voor (niet-) naleven. De inspectie gebruikt deze methode voor de nalevingsmeting voor de Wet bodembescherming.



KOOPVAARDIJ

DE STAAT VAN DE VEILIGHEID

De inspectie draagt een groot deel van het certificeren van zeeschepen over aan private internationale klassenbureaus. Wel blijven wij eindverantwoordelijk en houden toezicht op de klassenbureaus en de door hen gecertificeerde schepen. We richten het onderzoek naar ongevallen opnieuw in, waarbij de nadruk komt te liggen op het vinden van structurele oorzaken van onveiligheid. We sluiten hierbij aan bij nationale en Europese ontwikkelingen.

Na een aantal ernstige en dodelijke ongevallen in 2005 en 2006 met luikenwagens breiden we ons toezicht uit met dit onderwerp.

Een deel van de Nederlandse koopvaardijvloot leeft internationale beveiligingsregelgeving op een aantal aspecten onvoldoende na. Gebeurt dit te vaak dan riskeert Nederland een plek op de zwarte lijst van een ander land.

Uit inspectieresultaten van Port State Control blijkt dat de kwaliteit van buitenlandse schepen die Nederland aandoen is verbeterd. De regelgeving met betrekking tot het afvoeren van olieafval uit de machinekamers van zeeschepen blijkt door zowel buitenlandse als Nederlandse schepen zeer goed nageleefd te worden. De jaarlijkse ranglijst van het Paris Memorandum of Understanding laat zien dat het aantal kwaliteitsvlaggen in 2005 is toegenomen. Geconcludeerd kan worden dat de veiligheid wereldwijd gezien toeneemt, terwijl die in Nederland op een goed niveau blijft.

Het toezicht op vuurwerk in de Rotterdamse havens geeft een gunstiger beeld dan in voorgaande jaren. Het overtredingspercentage is weliswaar hoger, de werkelijke risico's zijn kleiner.

TAAK

Toezicht op koopvaardij

De inspectie houdt toezicht op Nederlandse rederijen, de kwaliteit en kwantiteit van de bemanning, de technische staat van Nederlandse en buitenlandse schepen, de bedrijfsvoering aan boord en aan wal, goederen (waaronder gevaarlijke stoffen) en klassenbureaus. Onze toezichtactiviteiten zijn onder te verdelen in vier processen.

► Inspectie

De inspectie moet voldoen aan veiligheidsverplichtingen en aan inspectie-eisen die voortvloeien uit de internationale verdragsverplichtingen van de International Maritime Organization en de Europese Unie.

► Vergunningverlening

De inspectie houdt toezicht op de certificering van schepen. De certificering zelf hebben wij grotendeels uitbesteed aan zeven erkende klassenbureaus. We verzorgen de inschrijving in het scheepsregister en geven zelf een aantal niet-uitbesteedbare certificaten af.

► Veiligheidsonderzoek

De inspectie voert in opdracht van de Raad voor de Scheepvaart het vooronderzoek uit naar ongevallen. Het betreft ongevallen met Nederlandse vissersvaartuigen en ongevallen met buitenlandse koopvaardijsschepen binnen de 12 mijlszone.

► Kennis, advies en berichtgeving

De inspectie draagt bij aan de totstandkoming van (inter)nationale wetgeving en bevorderen eerlijke concurrentie in de koopvaardij. Tevens adviseren en informeren we de nationale en internationale stakeholders over toezicht in de zeevaartketen op basis van praktijk- en wetkennis.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

Holland-Amerika Lijn kiest voor Nederlandse vlag

Een opmerkelijke uitbreiding van de Nederlandse vloot is die met twee passagiersschepen van de Holland-Amerika Lijn.

Eind 2006

Eind 2006 bestaat het domein uit 1.330 zeeschepen, 62% daarvan zijn schepen groter dan 500 Gross Tonnages (tabel KV-1, KV-2).

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

Wet voorkoming verontreiniging door schepen vernieuwd

De inspectie voert een zogenoemde uitvoerings- en handhavingstoets uit op de vernieuwde Wet voorkoming verontreiniging door schepen en het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen. Beide zullen op 1 januari 2007 van kracht worden en zijn de Nederlandse vertaling van aangescherpte internationale regels om onder andere luchtverontreiniging te verminderen.

Het doel van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen is de zee- en luchtverontreiniging door lozingen van schadelijke stoffen (olie, chemicaliën, sanitair afval, scheepsvuilnis en uitstoot van vluchtige stoffen) door zeeschepen te voorkomen. De wet geldt voor vrijwel alle zeeschepen, met uitzondering van onder andere marineschepen. De wet geeft lozingsvoorschriften en stelt eisen aan de technische inrichting en aan de bedrijfsvoering van het schip.

VERANDERINGEN IN TOEZICHT

Inspectie draagt verlening certificaten over aan klassenbureaus

De inspectie draagt het verlenen van 37 certificaten per 2 augustus geheel of gedeeltelijk over aan zeven private klassenbureaus. Wij blijven wel eindverantwoordelijk voor de certificering. Het certificaat is het bewijs dat een koopvaardijsschip aan nationale en internationale regels voor veiligheid, milieu en arbeidsomstandigheden voldoet. Klassenbureaus hebben nu ook het mandaat om de meeste certificaten zelf af te geven. Door het uitbesteden van het verlenen van certificaten kunnen we, gebaseerd op risicoanalyses, meer aandacht schenken aan onderwerpen zoals veiligheid, milieu, terrorismebestrijding, vervoer van gevaarlijke stoffen aan boord van zeeschepen en kennisbehoud.

De certificering van tankers en passagiersschepen blijft vanwege de maatschappelijke risico's bij ons. Nieuwbouwprojecten die voor 1 augustus bij ons zijn aangemeld, worden nog door onszelf afgerond. We houden toezicht op

de klassenbureaus en de door de klassenbureaus gecertificeerde schepen onder andere door steekproefsgewijze inspecties. Extra capaciteit zal worden ingezet op het toezicht op erkende organisaties en vlaggenstaatsinspecties.

Certificering door de klassenbureaus is efficiënter omdat de klassenbureaus grote internationale organisaties zijn die wereldwijd werken. Reders kunnen voortaan voor het grootste deel van de certificaten bij één loket terecht.

Inspectie geeft verdere invulling aan toezicht op security in havens

Op grond van de bevindingen in 2005 stelt de inspectie haar toezichtstrategie in 2006 bij. We passen voor het eerst het tweedelijntoezicht op de havengemeenten toe, om de kwaliteit van de havenbeveiliging te beoordelen. Met betrekking tot de meer landinwaarts gelegen havens blijkt uit de bevindingen tot dusver dat de invoering van de Havenbeveiligingswet en de verordening achter loopt ten opzichte van de grotere zeehavens. We verkrijgen hiervan een completer beeld door bezoeken af te leggen. De verwachting is dat in het eerste kwartaal van 2007 een voorlopige rapportage over deze havens wordt afgerond. Zodra de invoering van de betreffende wetgeving in deze havens afgerond is, zal het toezicht worden geïntegreerd met regulier toezicht. De havens zijn bezig met de invoering van de nieuwe EU-richtlijn havenbrede beveiliging. In dit kader moet onder andere het havengebied worden afgebakend, een risico-analyse van dat havengebied opgesteld alsook een port security plan. Een belangrijke rol hierbij speelt de port security officer. In de praktijk wordt deze vaak vervuld door de havenmeester. Vanaf 2008 zullen we ook de bepalingen van deze richtlijn, tevens ondergebracht in de Havenbeveiligingswet, in ons toezicht meenemen.

RESULTATEN UIT VERGUNNINGVERLENING

Afgifte aantal monsterboekjes stijgt

De inspectie geeft onder andere monsterboekjes en vaarbevoegdheidsbewijzen af aan bemanningsleden van zeeschepen. Sinds 2004 is een stijgende lijn te zien in het aantal afgegeven monsterboekjes (tabel KV-3). De afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen laat pas in 2006 weer een stijgende lijn zien, na een aantal jaren van verminderde afgifte. Deze toename is het gevolg van herziene bemanningseisen in 2002 waardoor het merendeel van de

vaarbevoegdheidsbewijzen in 2007 zal moeten worden vernieuwd. De aanloop daartoe is in 2006 al enigszins merkbaar. Daarnaast volgt de afgifte van deze persoonsdocumenten de toe- en afname van het aantal geregistreerde zeevarenden.

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Minder overtredingen

Naast inspecties in het kader van Port State Control en een aantal thema-inspecties voeren we 1.818 (2005: 1.737) inspecties op Nederlandse en buitenlandse schepen uit (tabel KV-4). Bij 304 (16,7%; 2005: 19,9%) inspecties stellen we overtredingen vast. Dit is een daling ten opzichte van 2005.

Luikenwagens gevaarlijk voor opvarenden

Luikenwagens zijn een groot gevaar voor opvarenden van koopvaardischepen. Twee ongevallen met luikenwagens in 2006 met in totaal een dode en een zwaar gewonde (2005: een ongeval met een dode) zijn voor de inspectie aanleiding om het gebruik van luikenwagens op te nemen in het inspectieprogramma. Bij de 74 schepen die we inspecteren stellen we in negentien gevallen een overtreding vast. Deze overtredingen zijn aanleiding tot het geven van mondelinge waarschuwingen en voorlichting. Tijdens de inspecties lichten we de bemanning, indien nodig, in over het veilig werken met de luikenwagen. We benadrukken dat bij het gebruik van een luikenwagen de procedures gevolgd moeten worden. Daarnaast vragen we aandacht voor het belang van goed werkende signaleringsmiddelen, zoals een alarmbel en een zwaailicht. In de periode 2002-2006 onderzoeken we zeven soortgelijke ongevallen, waarbij drie doden vallen (tabel KV-5).

Hogere kwaliteit buitenlandse schepen die Nederland aandoen

De inspectie voert in het kader van de Europese Port State Controle richtlijn 1.387 inspecties uit aan boord van buitenlandse koopvaardischepen die een Nederlandse haven aandoen. Tijdens deze inspecties houden we 72 van deze schepen aan (tabel KV-6, KV-7) en bannen we het Panamese vrachtschip 'Mona Rosa' (tabel KV-8). Dat de kwaliteit van de schepen die Nederland aandoen beter is geworden in vergelijking met voorgaande jaren blijkt uit het dalende



aanhoudingspercentage (2006: 5,2%; 2005: 5,6%) terwijl het aantal gecontroleerde schepen hetzelfde blijft (2006: 1.387; 2005: 1.380). De indruk bestaat dat schepen die niet aan de eisen voldoen, Europese havens mijden. Buitenlandse autoriteiten voeren 975 inspecties uit op 571 Nederlandse schepen. Hierbij worden 28 schepen (3% van de schepen) worden aangehouden (tabel KV-9, KV-10, KV-11). Dit is hetzelfde als in 2005 toen bij 1.017 inspecties 577 Nederlandse schepen werden gecontroleerd en er ook 28 (3% van de schepen) werden aangehouden.

Naleving olie-afvalinstallaties op schepen hoog

In het voorjaar van 2006 controleert de inspectie samen met de andere leden van het Paris Memorandum of Understanding, de installaties voor olieafval op koopvaardischepen. Wij controleren of technische installaties goedgekeurd zijn, operationeel zijn en op de voorgeschreven wijze gebruikt worden. We inspecteren in Nederland 344 buitenlandse schepen, waarvan we er zes (1,74%) aanhouden. Van de 182 door andere landen geïnspecteerde Nederlandse schepen worden er drie (1,65%) aangehouden. Hiermee wijken de Nederlandse schepen niet af van de buitenlandse schepen die we inspecteren. Als de tekortkomingen zijn opgeheven, heffen we de aanhouding op.

Buitenlandse schepen leven wetgeving havenontvangstinstallaties beter na

De inspectie controleert aan boord van 1.323 buitenlandse en 172 Nederlandse schepen de afgifte van scheepsafval en ladingsrestanten aan de zogenoemde havenontvangstvoorzieningen (tabel KV-12). In 9% van de gevallen stellen we vast dat afgifte van scheepsafval slecht is geregeld. We verbieden de schepen te vertrekken voordat het scheepsafval op een juiste manier is afgegeven. In vergelijking met 2005 leven de buitenlandse schepen de regels beter na (2006: 90%; 2005: 84%). Dit geldt ook voor de Nederlandse schepen (2006: 95%; 2005: 97%). De inspecties aan boord van de buitenlandse schepen combineren die van Port State Control.

De kosten voor de afgifte van scheepsafval blijken voor de scheepsbemanning een belangrijke afweging te zijn om wel of niet af te geven. Volgens veel kapiteins zijn de kosten voor afgifte in omliggende landen lager.

Aantal kwaliteitsvlaggen neemt toe

Het aantal kwaliteitsvlaggen neemt in 2005 toe waardoor het aantal maritieme naties op de zogenoemden 'zwarte' of 'grijze' lijst is verminderd (tabel KV-13). Dit blijkt uit de nieuwe ranglijst van het secretariaat van Paris Memorandum of Understanding on Port State Control waarbij de inspectie en 25 andere inspectiediensten (Europa en Canada) zijn aangesloten. Geconcludeerd kan worden dat de veiligheid wereldwijd gezien toeneemt, terwijl deze in Nederland op niveau blijft. Op de zwarte lijst van 2005 staan achttien vlaggenstaten; drie minder dan vorig jaar. De slechtst presterende landen blijven Noord-Korea, Albanië, Tonga en Honduras. Op de 'witte' lijst staan nu 34 staten, drie meer dan vorig jaar. Gepromoveerd van 'grijs' naar 'wit' zijn Azerbeidzjan, België, Cyprus, Gibraltar, Malta, Saoedi-Arabië en Spanje. Finland, Frankrijk, het eiland Man en het Verenigde Koninkrijk voeren de witte lijst aan. De grijze lijst vertegenwoordigt de middenmoot.

Nederland daalt en stijgt op ranglijsten

Na een aantal jaren op de zesde en zevende plaats te hebben gestaan, daalt Nederland in 2006 tot de 16e plaats op de witte lijst van Paris Memorandum of Understanding (tabel KV-14). Dit omdat het aantal aanhoudingen ten opzichte van de goed presterende vlaggen relatief is toegenomen.

Op de witte lijst van Tokyo Memorandum of Understanding stijgt Nederland van de twintigste (2005) naar de veertiende plaats in 2006.

Onvoldoende naleving beveiligingsregels Nederlandse koopvaardij

De Nederlandse koopvaardij leeft de internationale beveiligingsregelgeving (ISPS-code) op een aantal aspecten onvoldoende na. Zo heeft 21% van de geïnspecteerde schepen zijn toegangscontrole aan boord niet op orde en voldoet 17% niet aan de eisen voor beveiligingsoefeningen (tabel KV-15). De inspectie constateert dit op basis van controles op Nederlandse schepen van 1 juli 2005 tot en met 1 juli 2006 in Nederlandse havens. Afhankelijk van de ernst van de overtredingen moet de scheepsbeheerder direct of binnen een vastgestelde termijn corrigerende maatregelen nemen, mogelijk met een terugmelding aan ons. Zwaardere sancties zijn mogelijk wanneer hier onvoldoende invulling aan wordt gegeven. In Amerika worden twee Nederlandse schepen aangehouden (tabel KV-16).

Veiligheid scoort slecht op baggerschepen

Overbelading en onvoldoende bemanning zijn de voornaamste tekortkomingen die de inspectie en het Korps landelijke politiediensten (KLPD) aantreffen tijdens een handhavingsactie. De actie is gericht op schepen die voor zandwinning gebruikt worden en vindt plaats op en rond de Westerschelde. Schepen voor zandwinning vormen een kleine, specifieke groep. Vijf van de zeven schepen zijn overbeladen, wat een ernstig veiligheidsrisico vormt. Op drie van deze schepen ontbreekt het voorgeschreven minimum aantal bemanningsleden om het werk op veilige wijze uit te voeren. De bemanning op één schip leeft de regels voor arbeid- en rusttijden niet na. Op twee schepen worden geen onregelmatigheden geconstateerd. Het KLPD maakt procesverbaal op. Wij gelasten de kapiteins van de overbeladen schepen naar de haven te gaan om te lossen, alvorens hun werk voort te zetten. Dat het werken aan boord van baggerschepen risicovol is, blijkt uit het omslaan van het Nederlandse baggerschip Nautilus van Boskalis in Congo (Point Noir) in Afrika. Bij dit ongeval, eind november, vallen drie doden. We onderzoeken het ongeval.

In 2007 zullen we opnieuw een dergelijk controle, zowel op de Westerschelde als op andere plaatsen, uitvoeren.



Te hoge concentraties fosfine in zeevaartcontainers

De inspectie treft bij reguliere inspecties in de eerste helft van september drie containers met te hoge concentraties fosfine aan. Bij één van deze containers is de concentratie acuut dodelijk en mag daardoor niet verplaatst worden zonder maatregelen te nemen. Uit ons onderzoek blijkt dat de hoge concentratie fosfine veroorzaakt wordt doordat een deel van de verpakkingen van de aluminium fosfidepillen, niet hermetisch afgesloten is, terwijl dat wel vereist is. Het fosfine-gas uit de pillen kan dan vrijkomen. Fosfine wordt vaak gebruikt om ladingen te gassen om te voorkomen dat schadelijke insecten levend met een container meereizen. In samenwerking met de VROM-Inspectie vinden we een oplossing om de lading veilig te vervoeren. Deze wordt in de container omgepakt in hermetisch gesloten drukvaten, zodat verder vervoer per rail naar de eindgebruiker in Roemenië veilig kan plaatsvinden. Omdat deze niet is verpakt volgens de regels moeten ontheffingen worden aangevraagd in de te passeren landen. Bedrijven die dit soort containers ontvangen of uitpakken, hebben een procedure waarin staat dat containers voor het openen eerst gemeten moeten worden. Via vakbladen raden wij de sector aan om extra zorgvuldig te zijn bij het openen van dit soort containers.

Het vervoer van fosfinehoudende lading wordt vanaf 2007 opgenomen in het Prisma-systeem. Hiermee kan de vervoersstroom in de gaten gehouden worden. De hieruit geselecteerde containers gaan we inspecteren in samenwerking met de VROM-Inspectie.

Prisma effectief inspectieprogramma

Het inspectieprogramma Prisma, dat de inspectie in samenwerking met de Douane in augustus 2005 is gestart, blijkt effectief te zijn voor het opsporen van containers met gevaarlijke stoffen. Van de 511 geselecteerde containers die mogelijk gevaarlijke stoffen bevatten, worden in 400 van deze containers ook daadwerkelijk deze stoffen aangetroffen (tabel KV-17). De overige 111 geselecteerde containers zijn niet aangeleverd om te inspecteren of bevatten geen gevaarlijke stoffen. Bij 239 van de containers met gevaarlijke stoffen stellen we in totaal 603 overtredingen vast. Acht van de vierhonderd containers die gevaarlijke stoffen bevatten, waren echter niet aangemerkt als container met gevaarlijke lading. Het is van groot belang dat op een schip bekend is waar zich gevaarlijke lading bevindt. Anders kunnen risico's voor bemanning, schip en andere betrokkenen in de logistieke keten ontstaan. De brand aan boord van het onder Panamese vlag varende containerschip 'Hyundai Fortune' in maart 2006 en het vastlopen van de 'Forwairet' in september 2005 tonen dat aan. In 2007 zal het samenwerkingsverband tussen de inspectie en de douane uitgebreid worden doordat ook de VROM-Inspectie gebruik gaat maken van het Prisma-systeem. De toepassing van Prisma wordt dan ook uitgebreid naar de Amsterdamse haven (Ceres) en het Waal- en Eemhavengebied in Rotterdam.

Meer overtredingen met vuurwerktransport met minder risico's

De inspectie controleert in de Rotterdamse haven 466 inkomende containers op de aanwezigheid van vuurwerk (tabel KV-18). We stellen 22 (4,7%) overtredingen vast. De overtredingen betreffen, net als in voorgaande jaren, het te laag classificeren van vuurwerk. Het overtredingspercentage is weliswaar hoger dan in 2005 (2,6%) maar de risico's van de overtredingen zijn in 2006 kleiner. In 2006 ligt de nadruk veel meer op classificatie overtredingen bij vuurwerk bestemd voor de Zuid-Europese markt. In voorgaande jaren hadden de overtredingen in een aanzienlijk aantal gevallen betrekking op te laag

geclassificeerd professioneel vuurwerk dat in werkelijkheid tot de hoogste gevarenklasse behoort. De sancties voor deze overtredingen zijn meestal een maatregel op grond van de Algemene wet bestuursrecht, waardoor alles opnieuw verpakt moet worden. De overtreding wordt dan hersteld, maar het opnieuw verpakken kost de overtreder veel tijd en geld. We selecteren de te controleren containers op basis van de ladingpapieren. In andere havens dan Rotterdam wordt nauwelijks vuurwerk aangevoerd.

Inspectie heeft aandacht voor gevaarlijke stoffen

De inspectie controleert op gevaarlijke stoffen tijdens risicogestuurde inspecties (Prisma) en op zeeschepen, stukgoedcontainers, tankcontainers en roll-on roll-off trailers. Overtredingspercentages laten in 2006 over het algemeen een stijgende lijn zien, met name op het gebied van vervoersdocumenten en etikettering. De meeste overtredingen (58%, tabel KV-19) betreffen afwezigheid en onjuistheid van documenten rond gevaarlijke stoffen op zeeschepen. Het gaat om een stijging van 12% sinds 2004. In de juistheid van etikettering van stukgoedcontainers zijn 35% overtredingen opgetekend (tabel KV-20). Dit vertaalt zich als een stijging van 7% procent sinds 2004. Bij verpakkingen met stukgoedcontainers daalt het aantal overtredingen met 12%. Overtredingen liggen op 2% van de gevallen, waar dit in 2004 nog 14% was. In 2007 vindt een thema-inspectie plaats waar de meeste overtredingen plaatsvinden, namelijk op zeeschepen en roll-on roll-off trailers (tabel KV-21, KV-22).

RESULTATEN ONDERZOEKEN

Afwijkingen in constructie en bouw van serie tankcontainers

Na een incidentmelding treft de inspectie een lekkende tankcontainer met brandbare vloeistof aan. Bij verder onderzoek bij het bedrijf treffen wij nog negentien containers aan die allemaal vergelijkbare afwijkingen vertonen. Extern onderzoek wijst uit dat de lekkage wordt veroorzaakt door afwijkingen in het ontwerp en de productie van de tankcontainers. Deze leiden tot scheuren in het frame en uiteindelijk in de tankwand van deze specifieke serie tankcontainers. Inmiddels zijn alle bedrijven bezocht die over dergelijke containers kunnen beschikken, maar ze werden niet aangetroffen.

INCIDENTEN

Probo Koala vertrekt met ladingsrestanten

Op 3 juli geeft het schip 'Probo Koala', varend onder Panamese vlag, in de haven van Amsterdam ladingsrestanten ter verwerking af. Omdat de eigenaar het niet met de afvalverwerker eens is over de kosten van verwerking, worden de ladingsrestanten weer aan boord genomen. De ladingsrestanten worden later, op 19 augustus, in Ivoorkust op het land gestort.

Het Openbaar Ministerie doet strafrechtelijk onderzoek naar dit incident. Het onderzoek is nog niet afgerond. De inspectie werkt samen met andere toezichthouders en ministeries aan diverse acties zoals het verbeteren van de procedure afhandeling ongewone gebeurtenissen en een ketenonderzoek afvalstoffen.

Ongevallen in 2006

In 2006 voert de inspectie bijna de helft meer vooronderzoeken uit naar aanleiding van ongevallen (2006: 63; 2005: 44, tabel KV-23). Het aantal uitspraken door de Raad voor de Scheepvaart stijgt van zeven naar elf. Het aantal ernstige ongevallen op Nederlandse schepen in 2006 is vergelijkbaar met die in 2005 (tabel KV-23, KV-24). Wel vallen er in 2006 zes doden (2005: drie).



VISSERIJ

DE STAAT VAN DE VEILIGHEID

Hoge brandstofprijzen, slechte vangsten en quotavermindering leiden tot inkrimping van de visserijvloot. De inspectie constateert dat er minder aandacht is voor het onderhoud.

In 2006 voeren wij de helft meer onderzoeken uit naar aanleiding van ongevallen dan in 2005. Het aantal uitspraken door de Raad voor de Scheepvaart verdubbelt zelfs. Bij de ongevallen zijn drie doden te betreuren, er vallen vijf gewonden. Dit is een daling in vergelijking met 2005. Het aantal gemelde ongevallen daalt, maar er zijn aanwijzingen dat niet alle ongevallen gemeld worden.

TAAK

Toeziht op visserij

De inspezie houdt toeziht op de Nederlandse visserij. Onze toezihtactiviteiten zijn onder te verdelē in vier processen.

► Inspecties

De Kustwacht inspecteert in opdracht van de inspectie Nederlandse vissersvaartuigen op door ons aangegeven onderwerpen. Zelf komen we niet aan boord van varende vissersvaartuigen.

► Vergunningverlening

De inspectie is voor bijna alle zeevissersvaartuigen de keurende instantie en voert hiervoor certificerende inspecties uit van de constructie en de technische installatie van het schip. Voor dertien trawlers groter dan 75 meter treden we niet als certificerende instantie op, maar vervult een van de zeven erkende klassenbureaus deze rol. De inspectie houdt toeziht op die bureaus.

► Veiligheidsonderzoek

De inspectie voert in opdracht van de Raad voor de Scheepvaart het vooronderzoek uit naar ongevallen. Het betreft ongevallen met Nederlandse vissersvaartuigen en ongevallen met buitenlandse vissersvaartuigen binnen de twaalfmijlszone.

► Kennis, advies en berichtgeving

De inspectie draagt bij aan de totstandkoming van (inter)nationale wetgeving en bevordert eerlijke concurrentie in de visserijsector. Tevens adviseert en bericht de inspectie de nationale- en internationale stakeholders over toeziht in de zeevaartketen op basis van praktijk- en wetkennis.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

Omvang visserijvloot blijft krimpen

De hoge brandstofprijzen, slechte vangsten en quotavermindering leiden tot het inkrimpen van de visserijvloot (tabel VIS-1). Drie trawlers zijn uitgevlagd, waardoor het aantal is gedaald van zestien naar dertien. Daarnaast constateert de inspectie dat grote kotters worden verkocht, waarna kleinere (onder de

twaalf meter) vaartuigen worden aangekocht. De exploitatie van deze kleine vaartuigen is een stuk goedkoper omdat deze geen certificaten nodig hebben. Door de verminderde inkomsten is er minder aandacht voor het onderhoud. Dit blijkt bij onze inspecties aan boord van de vissersschepen. Met name oudere schepen vergen daardoor meer onderhoud.

Bijna alle vissersschepen Halon-vrij

Eind 2006 hebben nog twee vissersschepen een Halon-installatie aan boord. Op de overige van de oorspronkelijke 173 in aanmerking komende Nederlandse vissersschepen is deze installatie vervangen. De overige schepen beschikken al over een milieuvriendelijke vaste brandblusinstallatie voor de machinekamer.

Eind 2006

Eind 2006 bestaat het domein uit(tabel VIS-1):

- 373 vissersvaartuigen, waaronder 13 trawlers;
- 29 vaartuigen voor sportvisserij;
- 3 vaartuigen voor visserij onderzoek;
- 31 garnalen schepen (met een verklaring in plaats van een certificaat).

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

Nevenactiviteiten leiden tot onveiligheid vissersschepen

Ongeoorloofde nevenactiviteiten met vissersschepen leiden tot onveilige situaties. Het kapseizen van de koter HD147 die illegaal voor bergingswerkzaamheden wordt gebruikt, is hiervan een voorbeeld. Een van de opvarenden komt om het leven. Het Korps landelijke politiediensten meldt de inspectie in 2006 acht maal ongeoorloofde activiteiten. Wij schrijven de bewuste rederijen aan en informeren de sector over de gevaren.

RESULTATEN UIT VERGUNNINGVERLENING

Kleinere afgifte vergunningen

In 2006 verstrekt de inspectie 1.196 certificaten en verklaringen voor zowel de visserij-schepen als de bemanningen (tabel VIS-2). De vermindering ten opzichte van 2005 (1.286) is een logisch gevolg van de krimpende visserijvloot.

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Dertig procent overtreding op vissersvaartuigen

Het Korps landelijke politiediensten en de Kustwacht voeren in 2006 voor het eerst controles aan boord van vissersschepen uit. Daarbij beoordelen ze of juiste documenten beschikbaar zijn en gevestigd wordt in gebieden waar dat is toegestaan. Bij 156 controles leggen zij 49 processen-verbaal (31%) op en geven zij tien keer een waarschuwing. De overtredingen zijn in 43 gevallen onderbemand varen, in zes gevallen is geen correct certificaat of diploma aan boord. De tien controles van de sportvisserij leveren een proces-verbaal op. Bij het vernieuwen van de certificaten houden we rekening met deze resultaten. We worden geïnformeerd over de inspectieresultaten, waarna we de Kustwacht aangeven waar de risico's liggen.



INCIDENTEN

Afname doden en gewonden

In 2006 vinden vier ongevallen plaats waarbij drie doden en zeven zwaar gewonden vallen onder opvarenden van vissersvaartuigen (tabel VIS-3 en VIS-4). Dit is een afname in vergelijking tot 2005 waarin vier doden en acht zwaar gewonden vielen.



BINNENVAART

DE STAAT VAN DE VEILIGHEID

De veiligheid in de binnenvaart staat onder druk. De Inspectie registreert negen doden, waar er in voorgaande jaren slechts enkelen waren. Het aantal incidenten, aan- en schadevaringen neemt ook toe. Dit is voor een deel toe te schrijven aan betere registratiemethoden. Incidenten komen daardoor steeds beter in beeld. In een nieuw uitwisselingsprogramma delen de inspectie, het Korps landelijke politiediensten en de Zeehavenpolitie informatie rond incidenten, ongevallen en inspectieresultaten. In de komende jaren zal blijken of 2006 betiteld moet worden als een uitzonderlijk jaar wat betreft veiligheidsincidenten of dat sprake is van een trend. De sterke stijging van het aantal gewonden en doden komt niet door intensievere waarneming omdat we in voorgaande jaren ook altijd van deze ernstige incidenten op de hoogte gesteld werden. Doel van de opbouw van deze gegevens is om te komen tot trendanalyses die bijdragen aan gericht toezicht en passende maatregelen. Het aantal aanvragen voor registraties van nieuwbouwschepen verdubbelt in 2006. Dat het de binnenvaart economisch voor de wind gaat, is daarvan de voornaamste reden. Met andere inspectiepartners en het bedrijfsleven werken wij concreet samen. Behalve belangwekkende zaken als informatie-uitwisseling komt daar ook de risico top-5 uit voort.

TAAK

Toezicht op de binnenvaart

De inspectie houdt toezicht op alle binnenvaartschepen in Nederland. Onze toezichtactiviteiten zijn onder te verdelen in drie processen.

► Inspecties

De inspectieactiviteiten zijn gericht op het verhogen en waarborgen van de vervoersveiligheid door direct en indirect toezicht uit te oefenen op alle betrokkenen in de vervoersketen van het vervoer in het domein.

► Vergunningverlening

De inspectie ziet toe op de technische veiligheid van binnenvaartschepen door schepen te keuren en te meten. Dat doen we zowel bij nieuwbouw als periodiek bij bestaande schepen, gemiddeld elke vijf jaar bij verlenging van het certificaat. Pas nadat een certificaat is verstrekt kunnen we de vergunningrechten toekennen.

► Kennis, advies en berichtgeving

De inspectie adviseert het ministerie over inhoudelijke onderwerpen.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

Mogelijk milieuvriendelijker brandstof

De binnenvaartsector benadert de inspectie om mee te werken aan de ontwikkeling van een milieuvriendelijke scheepsmotor. Deze loopt op waterstof en maakt gebruik van brandstofcellen. Om te kunnen beoordelen of de veiligheidsmaatregelen van het schip en het bunkeren van brandstof voldoende zijn, zal in 2007 een toetsingskader worden opgesteld. Waterstof wordt gezien als een van de belangrijkste componenten van toekomstige schone en duurzame energie. Bij verbranding komt alleen water vrij.

Invoering dubbelwandige tankers

De binnenvaartsector stelt de inspectie een overgangsregeling voor om dubbelwandige tankschepen in te voeren. Daarbij gaat het om de vervanging van enkelwandige schepen voor het vervoer van vloeibare watergevaarlijke stoffen. Dubbelwandige schepen zijn veiliger doordat ze de gevolgen van

incidenten beperken. Het voorstel past binnen de nieuwe internationale regelgeving die vanaf 2009 gaat gelden met een overgangsbepaling tot 2020 voor 80% van het vervoer. Tussen 2012 en 2020 zal gefaseerd worden overgegaan van enkelwandige naar veiliger dubbelwandige tankers. De inspectie en het ministerie vinden de overgangsregeling realistisch. Tankschepen die nu in aanbouw zijn, worden al dubbelwandig uitgevoerd.

Boord-boord-overslag onveilig door gebrekkige regelgeving

De inspectie maakt zich naar aanleiding van het incident met de binnenvaart-tanker 'Stolt Rom', zorgen over de toename van de zogenoemde boord-boord-overslag. Diverse rederijen en verladers geven aan dat boord-boord-overslag de voorkeur heeft voor veel terminals en in de nabije toekomst sterk zal toenemen. Hierbij wordt rechtstreeks de lading van het ene schip in het andere schip, meestal een combinatie van een koopvaardij- en een binnenvaartschip, overgeslagen terwijl ze bij elkaar langs liggen. Uit logistiek oogpunt zeer efficiënt, maar minder veilig. Bij dit soort van overslag is een deel van de regelgeving rond gevaarlijke stoffen ongeldig of niet toe te passen. Mogelijkheden om veilige vluchtwegen aan te brengen ontbreken bijvoorbeeld, zodat men in noodsituaties alleen het schip kan verlaten door overboord te springen. Het is zeeschepen toegestaan tijdens de belading overtollige ladingdampen naar de buitenlucht te laten ontsnappen. Blootstelling aan deze giftige dan wel brandbare gassen vormt een risico.

Veiligheidsniveau verschilt per sector

De inspectie constateert dat in de binnenvaart het niveau van veiligheid per deelsector verschilt.

In de tankvaart is de aandacht voor veiligheid en milieu zeer hoog. Het toenemend belang van maatschappelijk verantwoorde bedrijfsvoering en de rol van de media maken de markt zeer alert. In de vervoersketen van en naar het achterland en tussen de havens worden door verladers en de binnenvaart-rederijen of schippers dezelfde voorschriften gehanteerd waardoor de keten over het algemeen goed op elkaar aansluit en zelfsturend lijkt geworden.

In de bulkvaart is veiligheid en milieu een veel minder groot thema dan in de tankvaart. Bevrachters vereisen een goede staat van het schip. Persoonlijk

contact en een vaak lange relatie maakt dat er doorgaans op wordt vertrouwd dat schippers en rederijen hun zaken op orde hebben. Zelfstandig voert de bevrachter geen controles uit. Ook stuurt hij geen inspecteurs ten behoeve van de keuring van de technische staat, veiligheidsvoorzieningen of handhaving van veiligheid- en milieuvoorschriften.

In de containervaart lijkt met de toenemende groei van de containeroverslag en de bijkomende problemen de documentatie een steeds groter probleem te worden. De vele organisaties maakt dat documentatie niet altijd op orde is. De passagiersvaart dient zich aan strikte regelgeving te houden. De eigenaar van het schip (zelfstandige schipper of rederij) is verantwoordelijk voor het onderhoud en ziet toe op de technische staat van het schip. Bij de meerdaagse vaart leggen de reisorganisaties in de contracten de veiligheidsvoorschriften vast. Deze hebben een belangrijke verantwoordelijkheid bij toezicht en naleving van de regels. Inspecties worden zelfstandig door hen uitgevoerd. Zij eisen bijvoorbeeld periodieke brandoefeningen.

Eind 2006

Eind 2006 bestaat de binnenvaart uit:

- motorvrachtschepen, waarvan een kwart voor containervervoer;
- motortankschepen;
- vrachtduwbakken;
- passagiersschepen;
- sleep- en duwboten;
- overige vaartuigen.

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

Milieunormen veranderen tijdens de bouw

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart bepaalde dat schepen die vanaf 2003 nieuw gebouwd zijn emissiearme motoren moeten hebben. Schepen die in 2006 zijn aangemeld voor nieuwbouw moeten voldoen aan de maximale emissie-eis van 9,2 gram NOx/kWh.

Vanaf 1 juli 2007 moet de score zich bevinden onder 6,0 gram NOx/kWh.

Gevolg is dat de oorspronkelijk bestelde of zelfs al gekochte motoren die buiten de emissienormen vallen niet kunnen worden goedgekeurd door de inspectie.

Verdere taakoverdracht aan markt positief ontvangen

De inspectie verkent met de marktpartijen (klassenbureaus en particuliere instellingen) onder welke voorwaarden taken op het gebied van keuring, certificering en meting kunnen worden overgedragen. De sector en de branche zijn welwillend. Eerder namen zij ook al taken over. Wij delen de mening van de sector dat de inspectie na overdracht wel voldoende kennis moet behouden om goed toezicht te kunnen uitoefenen. Bij de inspectie komen meer mensen vrij die zich kunnen inzetten voor onderzoek van ongevallen en toezicht op veiligheid.

VERANDERINGEN IN TOEZICHT

Gezamenlijke vaststelling en aanpak top-5 risico's

De inspectie stelt samen het Korps landelijke politiediensten en de Zeehavenpolitie en de sector zelf, de top-5 van grootste risico's in de binnenvaart vast. In willekeurige volgorde:

- onderhoud van schepen, met als gevolg een scala aan tot risico's leidende gevolgen;
- communicatie (aan boord, tussen schepen en tussen wal en schip) met als gevolg dat door onbegrip menselijk falen optreedt;
- stabiliteit en stuwage met als ultiem gevolg het omslaan van een binnenschip;
- aan- en schadevaringen;
- vervoersdocumentatie, met als mogelijk gevolg een onjuiste inzet van hulpdiensten ter bescherming van de bevolking.

Rode draad bij de risicoanalyse is de menselijke factor. De vaststelling van de top-5 volgt op de gezamenlijke conclusie dat de veiligheid in de binnenvaart naar een hoger niveau moet. Bedrijfsleven en overheid verplichten zich, met behoud van de eigen verantwoordelijkheden, om deze top-5 risico's te verkleinen. Dit betekent bijvoorbeeld dat de inspectie en het Korps landelijke politiediensten in hun inspectieprogramma's extra aandacht besteden aan deze risico's. Bij de training en opleiding van nautische verkeersleiders van Rijkswaterstaat en in de opleidingsprogramma's van binnenvaartscholen zal specifiek aandacht besteed worden aan de top-5. Ook verzekeringsmaatschappijen geven de vijf punten nadruk in hun preventieprogramma's.



Begin oktober 2007 zal onder het motto 'Geef me de Vijf', een symposium worden gehouden. Bedrijfsleven en overheid melden dan hoe zij gevolg hebben gegeven aan het reduceren van die vijf grootste veiligheidsrisico's. De gezamenlijke aanpak is het resultaat van de zogenoemde Kennistafels Binnenvaart die we in 2005 en 2006 organiseren.

RESULTATEN UIT VERGUNNINGVERLENING

Grotere afgifte vergunningen

In 2006 geeft de inspectie meer vergunningen af dan in 2005. In totaal 1.609 documenten (2005: 1.134) in het kader van de Wet vervoer binnenvaart (tabel BIN-1) en 8.649 documenten (2005: 8.330) in het kader van de Wet vaartijden en bemanningssterkte (tabel BIN-2).

Meer aanvragen nieuwbouwschepen

Het aantal aanvragen voor nieuw te bouwen binnenvaartschepen neemt enorm toe in 2006. Het zijn er 365, tegen 170 en 161 in de twee voorgaande jaren. Het gunstige economisch tij en hoge vrachtprijzen zijn zeker van invloed op de bedrijvigheid. Duidelijk is ook de sterke stijging in de bouw van dubbelwandige tankschepen, die enkelwandige vervangen.

Lange wachttijden voor keuring schepen

Veelvuldig komen in 2006 zeer lange wachttijden voor bij de (her)keuring van schepen. De gebruikelijke zes weken lopen gedurende delen van het jaar op tot wel tien weken. De hausse aan nieuwbouw betekent een langere wachttijd in het keuringsproces. Het aantal nieuwbouwschepen zal ook in 2007 weer aanzienlijk zijn. Lange wachttijden gedurende het piekseizoen vanaf het voorjaar tot in de herfst zullen opnieuw onvermijdelijk zijn. De inspectie zet alle zeilen bij om de wachttijden terug te brengen. We willen daarom zo spoedig mogelijk koersen op een taakoverdracht aan klassenbureaus en particuliere instellingen.

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Aanwezigheid tweede vluchtweg afgedwongen

Eind 2006 voldoen nagenoeg alle terminalexploitanten waar gevaarlijke stoffen worden geladen en gelost aan de verplichting van een tweede vluchtweg. De inspectie heeft dat met last van dwangsommen weten te bereiken nadat eerder bleek dat ongeveer de helft van de ruim honderd geïnspecteerde walinstallaties over slechts één vluchtweg beschikte. In negen gevallen legt de inspectie een dwangsom op van € 100.000,-. Het hebben van twee vluchtwegen is verplicht voor walinstallaties waar gevaarlijke stoffen worden geladen of gelost. Er moeten minimaal twee voorzieningen zijn aangebracht die zodanig zijn ingericht dat een vlucht naar de veiligheid gewaarborgd is. De verplichting is opgenomen in internationale regelgeving (ADNR). Aanleiding voor de verplichting was een ongeval in 1999 in Duitsland. De tweede vluchtweg werd in 2005 opgenomen in internationale regelgeving (ADNR).

Vaartijdenboeken onjuist ingevuld

Bij 40% van de ongeveer driehonderd controles die de inspectie uitvoert naar de correcte invulling van het vaartijdenboek komen stelselmatig onjuistheden voor. Bij twee ondernemingen komt het tot een bedrijfsonderzoek, waarbij wij ook de bedrijfsadministratie doorzoeken. Resultaten daarvan verwachten wij in 2007 te publiceren. De aard van de overtredingen, met name het met te weinig bemanning varen, baart ons zorgen. Immers door te weinig bemanning, kan het aanwezige personeel oververmoeid raken.

Veelvuldig containers zonder juiste documenten

Samen met het Korps landelijke politiediensten, Zeehavenpolitie Rotterdam en Rijkswaterstaat voert de inspectie controles uit op het Schelde-Rijnkanaal en in de Rotterdamse havens. Gekeken wordt naar de aanwezigheid van de juiste documentatie van containers met gevaarlijke lading. In totaal controleren we gezamenlijk 74 schepen, die in totaal 5.617 containers vervoeren. In 39 gevallen maken we proces-verbaal op wegens diverse overtredingen van het ADN (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation du Rhin). Het nalevingsbeeld komt overeen met eerdere controles.

In 2007 is weer een handhavingsactie op deze vaarweg voorzien.

Werkzaamheden particuliere instellingen moeten beter

De inspectie voert enkele audits per jaar uit op de kwaliteit van de werkzaamheden die door particuliere instellingen, worden uitgevoerd. Het betreft onder meer de cascokeuringen die in 1998 voor het eerst uit handen werden gegeven. Onze bevindingen over 2006, met name de gebrekkige administratieve afhandeling, wijzen uit dat bijsturing nodig is. Meldingen, administratie en opbouw van wetenschappelijke kennis moeten beter. Doel is om voor de toekomst een correcte en eenduidige uitvoering van inspecties te waarborgen.

RESULTATEN UIT ONDERZOEKEN

Geknikte No Limit leidt tot internationale discussie sterkteberekening

Het knikken van het schip 'No Limit' in de sluis van IJmuiden in 2004 leidt tot een internationale discussie over sterkteberekeningen.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid adviseert in haar onderzoeksrapport uit 2006 de directe calculatiemethode te gebruiken voor sterkteberekeningen van beunschepen groter dan tachtig meter. De Raad plaatst vraagtekens bij de berekeningsmethode die tot nu toe is gebruikt. Die methode, die al decennia lang wordt gehanteerd door de inspectie en internationale klassenbureaus, had volgens de Raad niet mogen leiden tot het nagenoeg breken van de 'No Limit'. Zelf erkenden we al in september 2004 dat we fouten bij de toepassing van de rekenmethode hebben gemaakt. We verwachten in de tweede helft van 2007 met definitieve conclusies te komen.



Onderzoek naar instabiliteit containerschepen

De inspectie onderzoekt negentien binnenschepen die containers vervoeren op de aanwezigheid van een verdacht ballastsysteem. Aanleiding voor ons onderzoek is het omslaan van twee binnenvaartschepen in 2006 van hetzelfde type. Met name door het incident met het binnenvaartschip 'Ferox' twijfelen we aan de deugdelijkheid van het ballastsysteem en de kennis van de binnenschipper die met deze systemen moet omgaan. Uit onderzoek aan boord blijkt dat door onjuist handelen het ballastsysteem de instabiliteit heeft vergroot. Het praktijkonderzoek volgt op het bureauonderzoek dat we in 2005 hebben uitgevoerd. De belangrijkste conclusie uit dit onderzoek is dat blijkt dat scheepseigenaren onvoldoende kennis hebben van stabiliteitsmaterie. Ook een eerder rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, wijst als een van de voornaamste risico's in de binnenvaart de stabiliteit van het containervervoer aan.

Onderzoek veiligheid veerponten

De inspectie onderzoekt de veiligheid van veerponten. Aanleiding voor ons onderzoek zijn signalen dat door geldgebrek reders met minder dan wel kwalitatief mindere bemanning willen varen. Om inzicht te krijgen in de risico's

die veerpontexploitanten in hun taakuitvoering lopen, voeren we een schriftelijke enquête uit, waarop een respons komt van bijna 60%. De veerponten realiseren gezamenlijk jaarlijks zo'n 200.000 afvaarten. In de periode 2004-2006 vinden onder andere negentien aanvaringen met beroepsvaart en achttien aanvaringen met pleziervaart plaats, waarbij een gewonde valt. Uit opgaaf van de veerpontexploitanten zelf en gegevens van Rijkswaterstaat blijkt dat de ongevallen verschillend van aard zijn. Gemeten aan het aantal afvaarten (600.000 over drie jaar) lijkt het aantal en het soort incidenten verwaarloosbaar. De veerpontexploitanten geven aan zich te ergeren aan het gedrag van de pleziervaart. Met name jetski's en waterskiërs maken de exploitatie lastig. In 2007 zullen we de definitieve resultaten bekend maken.

Veiligheid waterbussen schiet te kort

De inspectie onderzoekt de veiligheid van de snelle veerponten, de zogenoemde waterbussen, die tussen de Drechtsteden onderling en tussen Dordrecht en Rotterdam varen. Waterbus B.V. is de exploitant van deze verbindingen. Aanleiding is een viertal ongevallen vlak na elkaar. Ons onderzoek geeft aan dat de veiligheid te kort schiet. De directie van Waterbus B.V., de enige exploitant van snelle veerponten tussen de Drechtsteden onderling en tussen Dordrecht en Rotterdam, erkent de tekortkomingen en neemt maatregelen om de veiligheid van de passagiers en bemanning te waarborgen. Wij blijven erop toezien de veiligheid van de waterbus op orde is en blijft.

INCIDENTEN

Aantal doden en geregistreerde incidenten stijgt

In 2006 vallen negen doden en 29 gewonden ten gevolge van ongevallen met binnenvaartschepen in Nederland en Nederlandse binnenvaartschepen in het buitenland (tabel BIN-3 en BIN-4). Het aantal doden is hoger dan in 2005 (zeven doden en veertig gewonden). Mede door een verbeterde uitwisseling van gegevens tussen de inspectie, de Zeehavenpolitie en het Korps landelijke politiediensten registreren we in 2006 238 incidenten met binnenvaartschepen in Nederland en Nederlandse binnenvaartschepen in het buitenland (tabel BIN-3). Hoewel het aantal doden en geregistreerde incidenten stijgt, wordt binnen de beleidsnorm van maximaal 275 significante ongevallen in de binnenvaartsector

gebleven. Relatief de meeste ongevallen doen zich voor op de route Rotterdam - Duitsland (tabel BIN-5). Menselijk falen blijkt het grootste aandeel in de oorzaak van de incidenten te hebben (tabel BIN-6).

In 2007 zullen we dit verder onderzoeken.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

BEZOEKADRES Nieuwe Uitleg 1
2514 BP Den Haag

POSTADRES Postbus 90653
2509 LR Den Haag

TELEFOON 088 - 4890000 (ivw0000)

FAX 070 - 4562424

INTERNET www.ivw.nl

EMAIL informatiecentrum@ivw.nl