



Inspectie Verkeer en Waterstaat

Jaarplan 2007

Inhoudsopgave

1	Samenvatting	5
2	Voorwoord	8
3	Doelstellingen en prioriteiten 2007	9
3.1	Burgers en bedrijven	10
3.2	Toezichtontwikkeling en professionalisering	20
3.3	Professionalisering van de organisatie	27
3.4	Professionalisering medewerkers	32
4	De domeinen	34
4.1	Lucht	35
4.1.1	Hoofdpunten	35
4.1.2	Luchthavens en Luchtruim	38
4.1.3	Luchtvaartoperationele bedrijven	43
4.1.4	Luchtvaarttechnische bedrijven	48
4.2	Land	51
4.2.1	Hoofdpunten	51
4.2.2	Busvervoer	52
4.2.3	Taxivervoer	55
4.2.4	Goederenvervoer	59
4.2.5	Spoor	64
4.2.6	Tram en metro	69
4.3	Water	70
4.3.1	Hoofdpunten	70
4.3.2	Waterbeheer	71
4.3.4	Visserij	80
4.3.5	Binnenvaart	81
5	Ondersteunende processen en taken	87
5.1	Organisatie, personeelsbeleid, ziekteverzuim en cultuur	87
5.2	Toezicht Beheereenheid	93
5.3	Directie Toezichtontwikkeling, Communicatie en Onderzoek	95
5.4	Directie Bedrijfsvoering	97
	Lijst met afkortingen	98
	Wet- en regelgeving	100

1 Samenvatting

De inspectie bevordert de veiligheid en een schoner milieu in de lucht, in en op het water en op het land. Elk jaar plant de inspectie haar werkzaamheden op grond van nationale en internationale wet- en regelgeving en eigen risico-inschattingen. Aan de hand van risicoanalyses, metingen van naleving-niveaus, resultaten van controles en incidentenonderzoeken past de inspectie haar toezicht aan. Wij maken onze bevindingen openbaar en adviseren nationale en internationale beleidsmakers. Sinds 2007 zijn wij een baten-lastendienst. Dat betekent dat wij gericht op meetbaar resultaat werken met heldere producten en diensten. De thema's dit jaar zijn samenwerking, dienstverlening en innovatie.

De banden met diverse toezichthouders halen wij dit jaar aan. Burgers en bedrijven krijgen dankzij samenwerking van verschillende inspectiediensten in hun werkgebied in toenemende mate te maken met één aanspreekpunt voor toezicht. Toezichthouders kunnen via gezamenlijke risicoanalyses en het koppelen van verschillende (digitale) informatiesystemen hen meer gericht en gecoördineerd benaderen. Uiteindelijk kan dit ook leiden tot een onderlinge herschikking van taken. Professionaliteit van het toezicht en de maatschappelijke belangen staan daarbij voorop. In 2007 starten verschillende toezichthouders met aanspreekpunten in het wegvervoer en op de luchthaven Schiphol. Ook beginnen de voorbereidingen om met rail en voor het vervoer over water hetzelfde te doen.

De inspectie draagt bij aan minder vergunningen en lasten en een betere dienstverlening. Waar mogelijk schaffen wij worden vergunningen af, voegen wij ze samen of verlengen wij looptijd. In toenemende mate digitaliseren wij de aanvragen voor vergunningen, certificaten of andere officiële documenten. In 2007 digitaliseren wij de aanvraag van onder meer het vaarbevoegdheidsbewijs en het certificaat dat de minimaal vereiste bemanning voor een veilige bedrijfsvoering aan boord registreert. Verder werken wij aan een betere dienstverlening aan reders en schippers in binnen- en buitenland. Reders hebben reeds meer flexibiliteit doordat wij de uitgifte van certificaten overlaten aan marktpartijen met wereldwijde vestigingen. Meer uitbesteding betekent wel dat wij deze klassenbureaus vaker controleren. Want Nederland staat als maritieme natie voor kwaliteit én veiligheid. Ook de dienstverlening aan de burgers wordt verbeterd.

Met innovaties wil de inspectie hardnekkige problemen in het verkeer en vervoer gericht aanpakken, zoals verkeerde of overbelading, oververmoeidheid en onvoldoende naleving van de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Een automatisch weegsysteem op de rijkswegen, Weigh in Motion-video, stelt ons in staat om overbelading bij vrachtwagens op een preventieve manier aan te pakken. Notoire overtreders krijgen een bedrijfsbezoek. Met de in mei 2006 geïntroduceerde digitale tachograaf en de toekomstige introductie van de boordcomputer voor taxi's hebben wij een meer precies instrument in handen voor de registratie van rij- en rusttijden. Met het onlangs ingestelde proeftraject automatische nummerplaat registratie krijgen wij een nauwkeurig beeld van de vervoersbewegingen in de taxisector. Met de toekomstige invoering van de digitale vrachtbrief kunnen wij het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen verbeteren. Ook de experimenten met keurmerksystemen zijn innovaties in het toezicht. Ze stellen de eigen verantwoordelijkheid van de markt voor veiligheid, milieu en arbeidsomstandigheden centraal. Wij blijven echter een oogje in het zeil houden. In de touringcar- en taxisector zijn de resultaten met keurmerken bemoedigend. Uiteindelijk wil men het keurmerk ook toepassen in andere sectoren zoals binnenvaart en het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Voor de luchtvaart staat 2007 in het teken van organisatorische en technologische veranderingen. De overheid heeft de laatste jaren grote reorganisaties achter de rug. De sector had zware economische tegenwind. Om het hoge luchtvaartveiligheidsniveau in Nederland vast te houden zijn nieuwe

initiatieven nodig die de samenhang tussen de verschillende overheidsinstanties vergroten en de zwakke schakels in de markt versterken. Luchtverkeersleiding Nederland, de inspectie en het ministerie van Verkeer en Waterstaat werken daarom nauwer samen op vakgebieden zoals luchtruim, luchthavens en luchtvaartmaatschappijen. Wij schenken extra aandacht aan de veiligheid bij bedrijven die gespecialiseerd zijn in de afhandeling van vliegtuigen op de platforms. Door vergrijzing van het onderhoudspersoneel en onvoldoende instroom van nieuwe monteurs dreigt er echter een tekort aan gekwalificeerd personeel om deze vliegtuigen te onderhouden. Wij zullen moeten bepalen wat dit in 2007 inhoudt voor het toezicht. Ook in 2007 intensiveren wij het toezicht op de microlichte vliegtuigen. Uit ons onderzoek blijkt dat de veiligheidscultuur in dit segment te wensen overlaat en dat de kwalificaties van een aantal piloten achter liggen op de technologische ontwikkeling van dit type vliegtuigen. Extra aandacht is er voor hechte samenwerking met de Militaire Luchtvaart Autoriteit. Het doel is hier om te komen tot een meer gecoördineerde aanpak van het toezicht in het schaarse Nederlandse luchtruim. Wij verliezen verder het internationale karakter van de luchtvaart niet uit het oog. Landen als Kenia, Suriname en de Antillen krijgen onze ondersteuning bij de versterking van de luchtvaartveiligheid.

In de scheepvaart is een hoog technisch veiligheidsniveau bereikt. Hierdoor eist het aandeel ongelukken en aanvaringen door menselijke fouten wel een steeds groter deel van de aandacht op. In de binnenvaart zal de inspectie veel aandacht besteden aan onderhoud en inspecties door de bemanning zelf. In de binnenvaart is roeruitval een van de belangrijkste oorzaken van aanvaringen of ongelukken. Hierbij ligt de oorzaak vaak bij slecht onderhoud, maar ook naleving van arbeids- en rusttijden is van belang. Gebrekkige stabiliteit en belading van container- en tankschepen is vaak terug te voeren tot een menselijke rekenfout. Verder is er aandacht voor communicatie aan boord en met de wal omdat in de binnenvaart aan boord van Nederlandse schepen steeds meer buitenlanders werken. In de zeevaart krijgen door nieuwe internationale regelgeving de werkomstandigheden aan boord extra aandacht. Ook is er door nieuwe internationale regelgeving aandacht voor de overslag van lading, het transport van gevaarlijke stoffen en brandstof en de gevolgen daarvan voor de luchtkwaliteit in de haven en de beveiliging van haventerreinen.

In het personenvervoer over de weg liggen de grootste risico's bij het internationale busvervoer over lange afstanden op ongebruikelijke tijden zoals in de nacht. Vaak is sprake van bedrijven die er een zwaar belaste ritplanning op nahouden. Op de nationale markt is er extra aandacht voor de touringcarbedrijven met onvoldoende ritplanning, administratie en onderhoud van het wagenpark. Voor taxivervoer ligt de nadruk op de controles in de grote steden. Daar controleert de inspectie, ook incognito, op betrouwbaarheid (ondernemingsvergunningen), vakbekwaamheid (chauffeurspas), het juiste gebruik van taximeter en nieuwe tariefkaart en klachten- en geschillenregeling. Door overcapaciteit op de taximarkt en langere wachttijden op taxistandplaatsen verspreidt overlast zich naar andere gemeenten. Tevens zijn er aan de grenzen klachten over illegaal taxivervoer door buitenlandse ondernemers. Ook bij evenementen zoals carnaval, de TT van Assen en de Vierdaagse in Nijmegen is toezicht nodig. Tevens blijft het toezicht op taxibusjes met rolstoelinzittenden nodig. Punten van aandacht zijn hier het goed vastzetten van de rolstoelen, gordelgebruik en losliggende objecten die passagiers kunnen bezeren.

Op het gebied van spoor heeft de inspectie op dit ogenblik de handen vol aan de beoordeling van de veiligheid van Betuweroute en HSL Zuid. In 2007 spelen de oplevering van diverse lightrail projecten zoals RandstadRail en Merwede-Lingelijn. Het gaat hier om de inzet van lichter en dus kwetsbaarder materieel waarbij wij de bestaande eisen op het gebied van veiligheid handhaven. Voor het bestaande spoor heeft ProRail samen met ons een veiligheidsmonitor infrastructuur ontwikkeld. Hierdoor heeft ze een instrument waarmee ze de ontwikkeling van spoorstaafgebreken, slijtage en spoorligging beter kan onderkennen. Op verzoek van de Tweede Kamer kunnen meer gelijkvloerse kruisingen tussen spoor en wegen openblijven of opengesteld worden als de spoorbeheerder en wegbeheerder overeenstemming bereiken over de veiligheidsmaatregelen. Wij geven advies als hierbij een patstel-

ling ontstaat. De meest voorkomende oorzaak van botsing op het spoor blijft vooralsnog dat machinisten een rood sein negeren. Wij volgen daarom nauwgezet of de sector voldoende maatregelen neemt om het tij te keren. Maatregelen zijn onder meer training van machinisten, verbetering van de zichtbaarheid van seinen en technische aanvullingen op het beveiligingssysteem.

Bij het toezicht op de wijze waarop de waterbeheerders hun taken uitvoeren staat het waarborgen van de (hoogwater)veiligheid, het duurzaam gebruik van watersystemen, rechtsgelijkheid en rechtszekerheid voor gebruikers en burgers centraal. Het toezicht met betrekking tot het waterbeheer vult de inspectie 'lean and mean' en is selectief op basis van een met de waterbeheerders gecommuniceerd risicobeeld. Qua trend is een verschuiving naar meer aandacht voor waterkwantiteits- en veiligheidsvraagstukken waarneembaar. In 2007 ligt de nadruk op de samenwerking met andere rijksinspecties (o.a. VROM) in gezamenlijke programmering en front office-activiteiten, de regulering van de eigen werken van Rijkswaterstaat, de evaluatie van de 2e ronde toetsing primaire waterkeringen en de invulling van nieuwe taken voortvloeiend uit het Besluit uitvoeringskwaliteit bodembeheer (KWALIBO). Internationaal ligt de nadruk op de implementatie van internationale richtlijnen in de praktijk van het Nederlandse waterbeheer en samenwerking via IMPEL.

Leeswijzer

In hoofdstuk 3 komen de inspectiebrede ontwikkelingen en prioriteiten voor 2007 aan de orde. Hoofdstuk 4 bevat de concrete (productie)planning voor de primaire processen en taken per domein van toezicht. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op ondersteunende processen en taken in 2007: de organisatie, de bedrijfsvoering en concernbrede ondersteunende projecten en taken.

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

2 Voorwoord

In dit jaarplan voor 2007 beschrijft de inspectie haar toezichtactiviteiten in 2007.

De Tweede Kamer richt zich meer en meer op de 'overlast' die bedrijven van toezichthouders zeggen te ervaren. Daarom heeft de Kamer aangegeven de toezichtlast (reëel en/of gevoeld) te willen verminderen.

Tegen deze achtergrond heeft het kabinet op 1 september 2006 besloten rijksbreed het toezicht op een andere manier vorm te gaan geven onder het motto "Eenduidig Toezicht". De Inspectie VenW geeft in de loop van 2007 uitvoering aan Eenduidig Toezicht door front offices Schiphol en Wegvervoer in te richten.

In de loop van 2008 zal een front office "Vervoer over water" worden ontwikkeld. De voorbereidende werkzaamheden hiervoor vinden grotendeels plaats in 2007.

In onze programmering voor 2007 staat meer dan tot nu toe het perspectief van de burger en de ondertoezichtstaanden centraal. Deze uitgangspunten vloeien voort uit het meerjarenprogramma Toezicht in Beweging en de Ontwikkelagenda 2006 – 2010. Dit betekent onder meer dat wij nog meer energie willen steken in het duidelijk maken van wat wij doen om de transportveiligheid voor de burger te bevorderen.

In 2007 geeft de inspectie vervolg aan de in 2006 ingezette verstevigde samenwerking met beleid zoals deze ook centraal wordt gesteld in de Veranderopgave Verkeer en Waterstaat, in combinatie met een vergrote resultaatgerichtheid.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat werkt in de trits beleid, uitvoering en inspectie. Uitvoering en inspectie hebben dagelijks contact met de bedrijfssectoren en/of de burger en met beleid en zijn daarmee belangrijke leveranciers van gegevens uit het werkveld voor beleidsvorming. Dat geldt niet alleen nationaal, maar in toenemende mate ook internationaal.

Vandaar dat het leveren van expertise door de inspectie aan het departement als belangrijke taak afzonderlijk in dit jaarplan is opgenomen, naast de primaire taken van toezicht.

Het jaarplan 2007 is het eerste jaarplan van de inspectie als baten-lastendienst. Wat dat betreft was 2006 een proefjaar, waarin we al hebben kunnen 'oefenen'. Resultaat daarvan is dat in dit jaarplan de producten geïntegreerd en naar de belangrijkste aandachtsvelden en prioriteiten staan gerangschikt, herkenbaar naar werkvelden en taken.

Dit jaarplan gaat ons allen aan. Primair natuurlijk de medewerkers van de inspectie, maar zeker ook het beleidsdepartement, de sector, de politiek, de consument en de samenleving.

In dit jaarplan zijn de producten van 2007 opgenomen. Omdat deze niet allemaal in 2007 zullen worden afgerond zal een deel van het onderzoek en resultaten in 2008 tot publicatie leiden.

Het jaarplan is in overleg met de beleidsdirectoraten van het ministerie Verkeer en Waterstaat tot stand gebracht. Wij hebben hen naar hun beleidswensen gevraagd en deze wensen hebben wij gekoppeld aan de resultaten van onze werkzaamheden vanuit inspecties, handhaving en risicoanalyses en ons onafhankelijk oordeel daarover. Wij hebben ons daarbij met name ook laten inspireren door de gedachten en wensen die leven bij andere departementen, in de politiek en in brede zin in de samenleving.

Johan de Leeuw,
Inspecteur-generaal Inspectie Verkeer en Waterstaat

3 Doelstellingen en prioriteiten 2007

Kerntaken Inspectie Verkeer en Waterstaat

Verkeer en Waterstaat streeft naar een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. De inspectie heeft als kerntaak het bevorderen van een veilig en duurzaam gebruik van de weg, water, lucht en rail door toezicht op en handhaving van wet- en regelgeving. De onafhankelijke positie van de inspectie biedt ons de mogelijkheid om op eigen initiatief signaal- en effectrapportages uit te brengen aan de minister en het kerndepartement. Daarnaast berichten wij op transparante wijze over de resultaten van ons werk aan de maatschappij.

Taken en grondslag

De taken die de inspectie uitvoert, zijn voor een deel verankerd in de nationale en internationale wet- en regelgeving en verdragen. De inspectie onderscheidt binnen de drie clusters lucht, land en water, de volgende domeinen van toezicht.

- **cluster lucht:**
 - o Luchthavens en luchtruim;
 - o Luchtvaartoperationele bedrijven;
 - o Luchtvaarttechnische bedrijven;
- **cluster land:**
 - o Taxivervoer;
 - o Busvervoer;
 - o Goederenvervoer;
 - o Spoor;
 - o Tram en metro;
- **cluster water:**
 - o Waterbeheer;
 - o Koopvaardij;
 - o Visserij;
 - o Binnenvaart.

Per domein van toezicht zijn in dit jaarplan de concrete producten en diensten beschreven op het terrein van (1) vergunningverlening/toelating en continuering, (2) inspecties/handhaving en (3) kennis, advies en berichtgeving. Daarnaast kennen wij nog een aantal apart te onderscheiden producten en projecten, zoals de digitalisering van het toezicht (E-government).

Organisatie en medewerkers

De afgelopen jaren is de inspectie omgevormd van een aantal naast elkaar staande inspectiediensten naar een eigentijdse geïntegreerde toezichtorganisatie. De nieuwe organisatie is medio 2005 herkenbaar ingedeeld naar domeinen van toezicht. De formatie is momenteel circa 950 fte's. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft vorig jaar aan de Tweede Kamer het voornemen gemeld om de inspectie per 1 januari 2007 baten-lastendienst te laten worden. Inmiddels staat niets meer in de weg om per 1 januari baten-lastendienst te zijn. Ook als baten-lastendienst blijven integraal onderdeel uitmaken van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Financieel

De totale kosten van de inspectietaken bedragen ruim € 98 miljoen. De producten van de inspectie worden gefinancierd door agentschapsbijdragen uit de beleidsartikelen op de begroting van Verkeer en Waterstaat en door ontvangsten van derden, voor vergunningen en certificaten.

KOSTEN INSPECTIETAKEN	GERAAAMDE KOSTEN 2007 INSPECTIE VENW (*€ 1.000)
Cluster Lucht	26.400
Cluster Land	32.661
Cluster Water	27.555
Specifieke Inspectietaken	11.466
Totaal Inspectie VenW	98.082

Prioriteiten

De inspectie heeft voor 2007 concernbrede activiteiten als prioriteiten bepaald, die zich richten op:

1. burgers en bedrijven;
2. toezichtontwikkeling en professionalisering van werkprocessen;
3. professionalisering van organisatie en medewerkers

Deze prioriteiten komen bij alle toezichteenheden terug en in de kaders zijn illustratief voorbeelden beschreven¹:

Ad 1. Burgers en bedrijven

- Eenduidig Toezicht en samenwerking inspecties en collega-autoriteiten;
- internationaal optreden en samenwerking;
- minder regels en lasten en betere dienstverlening.

Ad 2. Toezichtontwikkeling en professionalisering van werkprocessen:

- ontwikkeling toezicht;
- samenwerking inspectie en beleid;
- gevaarlijke stoffen.

Ad 3. Professionalisering organisatie en medewerkers:

- resultaatgerichte sturing als baten-lastendienst met de jaarplancycclus;
- kwaliteitszorg;
- ontwikkeling medewerkers.

3.1 BURGERS EN BEDRIJVEN

Eenduidig Toezicht en samenwerking inspecties en collega-autoriteiten

Op 1 september 2006 heeft het kabinet besloten tot de start van het project Eenduidig Toezicht om uitvoering te geven aan de op 23 februari 2006 door de Tweede Kamer aanvaardde motie-Aptroot c.s. (Kamerstukken II, Vergaderjaar 2005-2006, 29362, nr. 77). In die motie vraagt de Tweede Kamer om de oprichting van één inspectie- en controledienst voor het bedrijfsleven per 1 januari 2009. De achtergrond daarvan is vermindering van de onnodige last die bij bedrijven door het toezicht wordt veroorzaakt. Het kabinet richt zich met het project Eenduidig Toezicht op het per domein van toezicht reduceren van de toezichtlast voor bedrijven en instellingen verminderen en de en het verbeteren van de efficiency van inspecties en de kwaliteit en effectiviteit van het toezicht. In de domeingerichte aanpak worden sectoren geselecteerd waar veel toezichtlast voorkomt. In elk domein wordt naar oorzaken daarvan gezocht en worden oplossingen uitgewerkt. Bedrijven en instellingen in een domein krijgen te maken met één aanspreekpunt, dat op een inzichtelijke manier het toezicht organiseert en naar buiten optreedt met één gezicht. De werknaam voor deze nieuwe functie is 'front office'. De inspectie richt in de loop van 2007 twee front offices in: Schiphol en Wegvervoer. In de loop van 2008 zal de front office "Vervoer over Water" worden ingericht. De voorbereidende werkzaamheden hiervoor vinden grotendeels plaats in 2007.

¹ Deze activiteiten worden niet meer genoemd bij de activiteiten binnen de afzonderlijke domeinen om dubbelingen te voorkomen.

De ontwikkeling van de front offices zal voor de inspectie in 2007 een belangrijke activiteit worden. Elk domein van toezicht heeft zijn eigen karakteristieken en zijn eigen mate van (beleving van) toezichtlast. De vorm en inhoud van de te ontwikkelen front offices zal daarom ook per domein verschillen en een ander capaciteitsbeslag vragen. In het projectplan Eenduidig Toezicht geeft het kabinet aan dat er per front office in ieder geval een aantal activiteiten en producten moet worden geleverd.

In ieder geval zal er een meting van de toezichtlast in het domein plaatsvinden, een gezamenlijk werkprogramma worden opgesteld en een gezamenlijke risicoanalyse voor het domein worden gemaakt waarbij de afzonderlijke risicoanalyses van de betrokken inspecties met elkaar gedeeld worden. Het eerstverantwoordelijke lid van het inspectiebestuur levert een projectleider. Na het in kaart brengen van de toezichtlast wordt per domein en in overleg met betrokken toezichthouders en de branchepartijen bepaald welke functionaliteiten de front office moet ontwikkelen. Verder zullen met de partners in het project afspraken worden gemaakt over een personele bijdrage aan de opbouw van de front office.

Voorbeelden front offices

Samenwerking Toezicht Schiphol

De ontwikkeling van een efficiëntere en effectievere samenwerking tussen (rijks)toezichthouders op en rondom Schiphol wordt door de inspectie vormgegeven door middel van het interdepartementale project Samenwerking Toezicht Schiphol. In 2007 zullen de eerste resultaten van dit project verder geconcretiseerd en geïmplementeerd worden, zowel op bestuurlijk, juridisch alsmede operationeel gebied. Belangrijk onderdeel hiervan is het in 2006 uitgevoerde verkennende onderzoek inzake de vorming van een Front Office Schiphol. Dit onderzoek geeft uitsluitsel over de vorm en inhoud van zo'n aparte overheidsorganisatie die een eenduidig toezichtgezicht moet gaan vormen voor de bedrijven of instellingen op en rondom Schiphol. Verder zal een inspectie brede applicatie ten behoeve van het samenbrengen en onderling uitwisselen van relevante inspectie informatie, gerelateerd aan het domein Schiphol worden gerealiseerd. Tenslotte zal een Schiphol brede risicoanalyse worden uitgevoerd.

Front office Wegvervoer

Het kabinet heeft de Tweede Kamer toegezegd dat in de loop van 2007 het Front Office Wegvervoer wordt geopend. Voor het reduceren van de toezichtlast in het wegvervoer (goederen- én personenvervoer) is begin 2006 al het project ICT wegvervoer opgestart met verschillende toezichthouders (Inspectie VenW, VROM, AID, Arbeidsinspectie, maar ook de douane en het KLPD). Dit ICT georiënteerde project is een goede opmaat geweest voor de ontwikkeling van een Front Office Wegvervoer. De digitale koppeling en ontsluiting van gegevens wordt door de toezichthouders in het front office gebruikt voor een meer gecoördineerde en gerichte benadering naar bedrijven. Gerichte en eenduidige informatievoorziening, gezamenlijke planning en uitvoering van bedrijfs- en weginspecties, ondersteund door een domeinbrede risicoanalyse, zullen in nauw overleg met de branche worden vormgegeven om de reductieambitie voor toezichtlast te realiseren en tot een effectiever en efficiënter opererende overheid te komen in het wegvervoer. De vorming van het Front Office Wegvervoer is het speerpunt voor het jaar 2007.

Front office Vervoer over Water

In het IG-beraad is besloten dat de inspectie leidend zal zijn voor het domein "Water". Een front office Vervoer over Water zal eind 2007 in de steigers staan. De start zal in 2006 liggen. Conform het kabinetsstandpunt zal de inspectie ook andere Rijksinspecties en andere instellingen zoals politie, Havenbedrijf bij het proces van de vorming van een front office betrekken. Op deze wijze krijgen de bedrijven die tot dat (sub-)domein behoren slechts met één herkenbaar 'gezicht' op het terrein van toezicht te maken. De activiteiten van de front offices hebben in ieder geval betrekking op gedigitali-

seerde informatie-uitwisseling, risicoanalyses en het komen tot één inspectieprogramma. Dat zal in de back offices van de inspecties leiden tot onder andere gezamenlijke inspecties, onderaanneming, detacheringen, taakoverdracht.

Naast de samenwerking tussen de Rijksinspecties en andere instellingen, werkt de inspectie in toenemende mate samen met andere toezichthouders en collega-autoriteiten. Het opzoeken van deze samenwerking en wijze van werken biedt kansen voor effectiever en doelmatiger toezicht.

Voorbeelden samenwerking inspecties en andere autoriteiten

Samenwerking VROM-Inspectie

De VROM-Inspectie en de inspectie hebben naast hun reguliere samenwerking de handhavingsactiviteiten geïntensiveerd op het gebied van internationale overbrenging van afvalstoffen (EVOA). De werkzaamheden op dit werkveld zijn wat betreft de focus, locatie en tijd van de inspectie duidelijk complementair aan elkaar en leveren behalve meer menskracht ook ogen en oren op, op plekken die anders buiten beeld zouden zijn. De prioriteit van de handhaving liggen, evenals andere jaren, op export naar niet-OESO-landen en nieuwe EU-lidstaten. Naast speciale aandacht voor prioritaire afvalstromen (non ferro, kunststof, papier en karton met restfracties, petrochemie, slakken en as, rubber, chemie en handelaren naar specifieke bestemmingen) is onze aandacht gericht om via transportcontroles zicht te hebben op de gehele breedte van de EVOA-naleving.

De samenwerking met de VROM-Inspectie (VROM-I) bouwen wij verder uit op het gebied van waterbeheer. Onze rol op de provinciescans van de VROM-I breiden wij uit. Daarnaast richten wij in het kader van de uitvoering van de 'Kwalibo'-regeling een meldpunt in waar toepassingen van grond, bagger en bouwstoffen en waar meldingen van overtredingen geregistreerd worden. Tot werken wij, onder de vlag van het IG-beraad, samen met de VROM-I aan verdere ontwikkeling van het toezicht-instrumentarium.

Samenwerking Arbeidsinspectie

De samenwerking met de Arbeidsinspectie (AI) krijgt een impuls na de ondertekening van een convenant in 2006. De inspectie voegt, in samenspraak met de AI, Arbogerelateerde aspecten toe aan de bedrijfs- en transportinspecties. Speciale aandacht gaat uit naar ongevalanalyse in relatie tot arbeidsomstandigheden en de controles in het Openbaar Vervoer. De Inspecteurs krijgen hiervoor een aparte opleiding c.q. bijscholing. Inspecteurs hebben enkele jaren geleden reeds een Arbo-opleiding gevolgd.

Samenwerking met de Onderzoeksraad voor Veiligheid

In deze zin van een verbetering van de samenwerking past ook de overeenkomst met de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) waarin onder andere is aangegeven wat de verhouding en werkverdeling is tussen de inspectie en de OVV. De relatie en afstemming met de OVV maken dat wij inspectie een actievere rol op het gebied van ongevalsonderzoek gaan innemen. Inspectie en OVV streven naar een complementaire werkverhouding. In sommige gevallen betekent dit dat wij een onderzoek instellen naar een voorval en de OVV op basis daarvan al dan niet besluit tot een eigen, verdergaand, onderzoek ter lering. In andere gevallen kunnen wij participeren in een onderzoek onder de vlag van de OVV. Ook is het mogelijk dat de OVV bepaalde onderzoeken aan ons overlaat. Het algemeen belang is er dan mee gediend dat de wij ook daadwerkelijk een onderzoek instellen. Het in de zomer van 2006 gesloten afstemmingsprotocol tussen ons en de OVV verwoordt dit ook zodanig. Tegelijkertijd laat dit onverlet dat wij ook vanuit de eigenstandige, onafhankelijke verantwoordelijkheid onderzoeken kunnen verrichten naar voorvallen. Deze ontwikkeling past binnen de lijn van de verdere professionalisering van de incidenten- en crisismanagementorganisatie die wij in 2006 hebben ingezet. Door deze professionalisering zijn wij beter in staat oorzaken te achterhalen, eventuele trends vast te stellen en risicoanalyses uit te voeren.

Samenwerking met Openbaar Ministerie

Het convenant inspectie - Openbaar Ministerie wordt in 2007 bekrachtigd. Ook zullen de mogelijkheden worden onderzocht tot aansluiting van Rijkswaterstaat hierbij. Aan het einde van 2007 evalueren wij het convenant en de implementatie ervan.

Samenwerking met Korps landelijke politiediensten

De samenwerking met de Korps landelijke politiediensten (KLPD)/ Luchtvaart- en waterpolitie en het OM, is geïntensiveerd met als doel een complementair slagvaardig interventiebeleid. De handhavingstrategie vormt hiervoor de input.

Samenwerking provincie, gemeente en LNV

Nederland is rijk aan vele groene wet- en regelgeving zoals de Flora- en Faunawet. Deze wet- en regelgeving heeft soms grote gevolgen voor het al of niet toestaan van tijdelijke of incidentele luchtvaartactiviteiten buiten de aangewezen luchthavens. In nauwe samenwerking met de eigenaren van deze wet- en regelgeving zet de inspectie een traject om de gevolgen beter in kaart te brengen ten behoeve van een betere inbreng in het proces van de vergunningverlening voor deze tijdelijke of incidentele luchtvaartactiviteiten.

TweedelijNSToezicht op provincies

In de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) wordt het toezicht op de milieutaken voor de luchtvaart op kleine luchthavens belegd bij de provincies. In 2007 wordt het tweedelijNSToezicht op de provincies ingevuld.

TweedelijNSToezicht op gemeenten

In het kader van de Havenbeveiligingswet houden wij toezicht op gemeenten die als eerstelijNSToezichthouder kijken of de regels nageleefd worden.

Handhavingsplatforms personenvervoer

De samenwerking tussen de verschillende (handhaving)diensten - Belastingdienst, UWV, politie en Openbaar Ministerie en de inspectie - wordt steeds verder verbeterd. Er zijn elf landelijke handhavingsplatforms ingesteld. In de handhavingsplatforms Den Haag, Rotterdam, Amsterdam, Noord-Holland en Zeeland zijn vernieuwde convenanten gesloten.

De inspectie is initiatiefnemer van de platforms. Deze blijken een goed aanknopingspunt voor informatie-uitwisseling, afstemmen van controles en het opzetten van gezamenlijke controles. Verder besteden wij veel aandacht aan voorlichting aan de politie. Wij zullen in 2007 regelmatig presentaties verzorgen op politieacademies en politiebureaus.

Samenwerking met de Militaire Luchtvaartautoriteit

De samenwerking met het ministerie van Defensie richt zich voor sector lucht in 2007 op het gebruik van het luchtruim en de luchtverkeersdienstverlening, en op het gebied van certificatie, opleidingen en inspecties.

Vorming National Supervisory Authority (NSA)

In het Nederlandse luchtruim worden luchtvaartnavigatiediensten verzorgd in de hoge en lage luchtlagen. De verlening van luchtvaartnavigatiediensten in de lagere luchtlagen is nationaal geregeld. Duitsland en de Beneluxlanden hebben met Eurocontrol een gemeenschappelijke luchtvaartnavigatiedienst opgericht voor de luchtverkeersbegeleiding in de hoge luchtlagen.

In de nieuwe situatie wordt de certificering van en het toezicht op alle luchtvaartnavigatiedienstverleners (hoge en lage luchtlagen en de meteodiensten) belegd bij de door de nationale lidstaten op te richten NSA's. De Europese Commissie legt de normering op die vervolgens wordt verwerkt in de nationale wetgeving.

De Nederlandse NSA werkt samen met de NSA's in de buurlanden zodat een level playing field ontstaat die standaardisatie, een efficiënter gebruik van het luchtruim en een verbeterde veiligheidsborging mogelijk maakt.

De komst van de NSA betekent voor de inspectie:

- Nederland vervult een voortrekkersrol in Europa. De mate van voortvarendheid waarbij Nederland dit weet in te vullen zal een voorsprong geven aan de Nederlandse luchtvaartnavigatiedienstverleners. De Nederlandse NSA vervult ook een voortrekkersrol bij het verder harmoniseren van werkmethodeken en procedures voor het certificeren van en toezicht houden op de verleners van luchtvaartnavigatiediensten in Duitsland en de Benelux. Op het gebied van toezicht op het Eurocontrol Maastricht Upper Area Control Centre werkt de inspectie samen met de NSA's in de buurlanden. In gezamenlijk verband voeren wij inspecties en audits uit. Wij zetten samen met de luchtvaart autoriteiten in de buurlanden op deze wijze de eerste voorbereidende stappen naar verdergaande internationale samenwerking in Europa. De eerste resultaten van een naleving- en effectmeting op de gemeenschappelijke Europese normen voor de luchtvaartnavigatiedienstverleners zullen, via de Nederlandse bewindspersoon, aan de Europese Commissie worden gemeld. Het toezicht is effectief en efficiënt en er wordt getracht om, binnen de Europese kaders, de toezichtlast voor de burgers en de sector beperkt te houden.
- De NSA is belegd bij de inspectie. DGTL levert de resultaten uit het financieel-bestuurlijke toezicht aan bij de inspectie. De NSA taken betreffen een (overigens reeds geaccordeerde) taakuitbreiding van de inspectie. In 2007 moet de NSA volledig zijn ingericht en zijn ingebed in de organisatie. Door de NSA wordt regulier toezicht uitgevoerd op de dienstverleners op basis van een combinatie van een risico en naleving gebaseerd toezichtprogramma.
- Inmiddels is Eurocontrol-Maastricht Upper Area Control gecertificeerd en zijn er aanvragen voor certificering ingediend, dan wel in voorbereiding door LVNL, KNMI, MeteoConsult en Weathernews.

Internationaal optreden en samenwerking in Europa en met Koninkrijksdelen

Internationale ontwikkelingen zijn belangrijk voor de inspectie. De Kaderstellende Visie op Toezicht 2005 bevestigt dit nog eens: permanente aandacht voor en het vroegtijdig inspelen op internationale ontwikkelingen is een kerntaak voor wetgever, beleidsmaker en toezichthouder. Toezichthouders dienen in een vroegtijdig stadium betrokken te worden bij de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van Europese wetgeving om de naleefbaarheid en de handhaafbaarheid te beoordelen en te waarborgen.

De inspectie zet zich de komende jaren in om haar rol als toezichthouder te nemen in het internationale speelveld. Wij zullen onze plaats in de netwerken innemen, steeds daar aanwezig zijn waar onze invloed nodig is. Wij werken ook in het internationale aan onze bekendheid, zowel met onze visie op toezicht als met de mensen die het toezicht maken. De toezichthouder is betrokken: op de juiste plaats, op de juiste tijd, met de juiste mensen, met de juiste informatie.

Prioriteiten zijn:

1. borging van de handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid van Europese regelgeving;
2. Europese autoriteiten;
3. samenwerkingsverbanden.

Ad 1. Borging van de handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid van Europese regelgeving

Europese regelgeving beïnvloedt de inhoud en wijze van toezicht. Een van de indicatoren daarvoor is de toename van controle- en rapportageverplichtingen in nieuwe richtlijnen en verordeningen. Deze verplichtingen strekken zich uit van controlepercentages tot voorschriften over de inspectiemethoden en de benodigde kennis en vaardigheden van inspecteurs.

E inspectie beoordeelt in 2007 structureel en tijdig de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van nieuwe Europese regelgeving. In een vroeg stadium maken wij aan de beleidsdirecties duidelijk wat de consequenties van nieuwe voorstellen zijn voor het toezicht en wat de kosten zijn die dit met zich

meebrengt. Met name het beoordelen van de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid in de ontwikkel-fase van de Europese regelgeving is een aandachtspunt. Dit geldt ook voor de beïnvloeding van de Europese besluitvorming in een vroegtijdige fase, dat wil zeggen voordat de Europese Commissie haar voorstellen heeft gepubliceerd.

Ad 2. Europese autoriteiten

De inspectie richt zich in 2007 op het nader uitwerken van de werkrelatie met de EMSA, EASA en ERA. De werkzaamheden van de agentschappen worden immers voor een belangrijk deel bepaald door onderwerpen die zijn gerelateerd aan veiligheid en technische specificaties van standaards. Dit betekent dat wij in de respectieve raden van bestuur of beheer het voortouw nemen in de vertegenwoordiging.

Een goede afstemming binnen het ministerie over de voorbereiding en de follow-up van de Europese besluitvorming is belangrijk, waarbij de aandacht van de beleidsdirecties verschuift in de bovengeschetste constructie in de richting van de politieke en bestuurlijke context in Brussel. De beleidsdirecties leveren daarmee tactische en beleidsinformatie die bijdraagt aan een effectieve inzet ten aanzien van de agentschappen.

Wij verkennen de wijze waarop een heldere organisatorische en inhoudelijke koppeling met deze instellingen tot stand dient te komen via onder andere:

- het opstellen van toekomstscenario's inspectie op het terrein van de luchtvaart;
- het doorrekenen in scenario's wat de consequenties zijn van de ontwikkeling van de EASA als Europese luchtvaartautoriteit in 2010 en van de samenwerking tussen de National Supervisory Authorities (NSA) van buurlanden;
- het verkennen van de samenwerking met EMSA op het terrein van het toezicht op klassenbureaus en Notified Bodies.

Typering Europese agentschappen EASA, EMSA en ERA

EASA - Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart:

- belangrijke regelgevende, uitvoerende, adviserende en controlerende taken, alsmede standaardisatie binnen Europa;
- hoge mate van autonomie;
- certificering;
- eigen onderzoekstaak, inspecties en audits;
- voert taken die vallen onder het verdrag van Chicago uit namens de lidstaten;
- met ambtelijk comité als voorportaal naar de Commissie;

EASA wordt gecategoriseerd als een regelgevend agentschap met beslissings- en uitvoeringsbevoegdheden. Ze heeft onder meer de bevoegdheid om zelf rechtsbesluiten te nemen die bindend zijn voor derden. Het gaat daarbij niet om algemeen verbindende voorschriften maar om het nemen van beslissingen voor individuele gevallen. Bijvoorbeeld het afgeven van beschikkingen. Naast beslissingsbevoegdheden heeft EASA ook uitvoerende bevoegdheden. Momenteel liggen er voorstellen van de Europese Commissie de taken van EASA uit te breiden, met onder andere de onderwerpen luchthavens en luchtruim. Deze uitbreiding raakt met name het werkterrein van de inspectie.

EMSA - Europees Agentschap voor maritieme veiligheid

- vooral adviserend;
- minder 'dwingend' takenpakket, zij het dat de Europese Commissie taken aan haar delegeert;
- onderzoekstaak op het terrein van de erkenning van zogenoemde klassenbureaus;
- uitvoerende taken op het gebied van oliebestrijding.

ERA - Europees spoorbureau:

- belangrijke regelgevende, uitvoerende, adviserende en controlerende taken

- relatie met nationale veiligheidsinstanties
- geen eigen onderzoeken
- met een ambtelijk comité als voorportaal naar de Europese Commissie.

ECR is geen Europees agentschap, maar vervult wel een rol in de internationale afstemming.

ECR - Euro Controle Route

Voor het wegvervoer bestaat nog geen Europees agentschap. Wel vindt internationale samenwerking in de vervoersketen plaats, die gericht is op het leggen van focus en het harmoniseren van inspecties. Uitwisseling van medewerkers, gegevens en methodieken wordt in ECR verband georganiseerd. In 2007 zal de samenwerking binnen ECR op meer (toezicht)beleidsmatig gebied worden gestimuleerd. Met name de introductie van bedrijfscontroles digitale tachograaf blijkt een gezamenlijk interessegebied te zijn. Nederland neemt daarin een vooraanstaande positie in.

Samenwerking met pre-accessie landen via ad-hoc bilaterale contacten tussen inspecties of meer structureel in het kader van EU-twinning (Turkije) zijn gericht op het creëren van een geharmoniseerd systeem van toezicht binnen de EU. Ze hebben tevens tot resultaat dat de inspectie aansluiting krijgt bij de autoriteiten van de landen die een substantieel deel van het goederenvervoer en het personenvervoer over de Nederlandse wegen voor hun rekening nemen. Met het oog op het waarborgen van de veiligheid en gelijke concurrentievoorwaarden is toezicht op de buitenlandse vervoerders een maatschappelijk belangrijke rol van de inspectie.

Ad 3. Samenwerkingsverbanden

Afstemming en samenwerking met toezichthouders over de inhoud, organisatie en wijze van toezicht is noodzakelijk. De inspectie streeft daarmee naar harmonisatie van toezicht op de veiligheid met behoud van de reeds door ons ontwikkelde pijlers: doelregelgeving, bestuurlijke handhaving bij voorkeur (strafrecht als ultimum remedium). Het spectrum van de samenwerking reikt van het uitwisselen van kennis over de organisatie van het toezicht en inspectiemethoden tot het gezamenlijk uitvoeren van inspecties en voor elkaar verrichten van werkzaamheden. Door presentaties over het Nederlands toezichtbeleid wordt beoogd onze visie en missie breed uit te dragen. Tevens benutten wij de samenwerking voor het uitvoeren van een internationale benchmark van de effectiviteit en efficiëntie van ons toezicht.

De inspectie zet in op multilaterale en bilaterale samenwerkingsverbanden. De samenwerking met de zusterinspecties in de EU-lidstaten wordt geïntensiveerd. Zij zijn de partners in het borgen van de handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid van regelgeving, alsmede de harmonisatie van het toezicht. Zij maken dan ook evident deel uit van het internationale krachtenveld van de inspectie. De bilaterale contacten met de buurlanden worden als eerste aangehaald. Duitsland, België, Engeland en Frankrijk bevinden zich in de binnenste ring van partners. Dit laat onverlet dat er motieven zijn om landen in de andere ringen te benaderen. Zo is het EU-voorzitterschap reden om de relatie met Portugal (EU-voorzitter in de tweede helft van 2007) te intensiveren. Zweden heeft in 2006 de relatie met ons opgezocht. Deze relatie wordt in 2007 naar verwachting verder uitgediept. Hetzelfde geldt voor Hongarije. Daarnaast onderzoeken wij of en in hoeverre structurele samenwerkingsverbanden buiten de EU vorm gegeven kunnen worden (Verenigde Staten, China, toetredende EU-landen). Dit zal thematisch worden opgepakt. Zo wordt het contact met China over samenwerking op het terrein van het toezicht op het binnenvaart- en zeevervoer van gevaarlijke stoffen verder uitgewerkt.

De inzet op twinningprojecten geven wij conform het departementale beleid selectief vorm. Opgedane ervaringen in reeds lopende projecten, zie hieronder nader geduid, nemen wij mee in de besluitvorming over de inzet. In 2007 wordt het toetskader voor deelname aan twinning nader vastgelegd. In het onderstaande zijn de in 2007 doorlopende projecten weergegeven.

- *Versterking maritieme administratie Bulgarije*

In het kader van de toetreding van Bulgarije tot de EU is met de Bulgaarse inspectie een samenwerking aangegaan. Deze wordt gecontinueerd, zowel bij de internationale beleidsontwikkeling

als bij operationele (inspectie) zaken (training, samenwerking op ILO gebied, security in de havens;

- **Toezicht op goederenvervoer weg Turkije**

Met het oog op de toekomstige toetreding van Turkije tot de EU trekt Nederland een twinning project waarin Duitsland en Nederlandse inspecties door middel van een gericht opleidingstraject van Turkse inspecteurs, kennisoverdracht over het toezicht op het goederenwegvervoer realiseert.

- **Antillen**

Als gevolg van de ontwikkeling van de staatkundige structuur in het Koninkrijk besteedt de inspectie in 2007 veel aandacht aan de eilanden Saba, St. Eustatius en Bonaire (de K3) die onderdeel zullen worden van Nederland. De overige twee eilanden van de Nederlandse Antillen krijgen de status aparte binnen het Koninkrijk, zoals Aruba dat al kent. We zullen het voortouw nemen bij de interne samenwerking binnen het ministerie om dit traject goed uit te voeren. Door deze verandering in de staatkundige structuur zullen de verantwoordelijkheden met betrekking tot de veiligheid van de luchtvaart en scheepvaart nu door de inspectie moeten worden vormgegeven. In de huidige situatie werd 'slechts' ondersteuning gegeven aan de Nederlandse Antillen die diezelfde verantwoordelijkheden zelf diende waar te maken. Gezien de duidelijk aanwezig risico's in de luchtvaart en de scheepvaart in de K3, dient de inspectie een structuur in te richten die de risico's voldoende beheerst. Vooralsnog moet worden geconstateerd dat er door de Nederlandse Antillen tot op heden weinig invulling hieraan is gegeven. De budgettaire gevolgen voor de inspectie zijn onduidelijk, in overleg met BZK zal naar mogelijkheden moeten worden gezocht om deze gevolgen af te dekken.

De versterkingsprogramma's voor de maritieme administraties van de Nederlandse Antillen en Aruba zijn al in volle gang met als doel de zelfstandigheid en de kwaliteit ervan te verhogen. Hierbij zijn het aanpakken van de risico's die kunnen worden toegekend aan het Koninkrijk prioritair. Een verdere versnippering van de verantwoordelijkheden van het toezicht binnen het Koninkrijk zal moeten worden voorkomen. In 2007 zal een tussenrapportage inzicht geven in de stand van zaken en de vooruitgang.

Minder regels en lasten en betere dienstverlening

De inspectie draagt bij aan de invulling en uitvoering van het VenW-brede programma gericht op vermindering van regels en lasten voor burgers en bedrijven en op een betere dienstverlening. Meer in het bijzonder gaat het daarbij om:

- het programma Beter Geregeld, waarmee de VenW-regelgeving in overeenstemming wordt gebracht met hedendaagse eisen. onderdeel daarvan is een kritische blik op de beoogde publieke belangen (doorlichting c.f. Sorgdrager). ook is het proces verbeterd waarin de noodzakelijke regelgeving wordt voorbereid, o.a. door het opstellen van startnota's die het begin van een regelgevingstraject markeren waarbij alle opties nog open zijn;
- het programma Minder lastig voor bedrijven, gericht op vermindering van de administratieve lasten voor bedrijven;
- het programma Minder lastig voor burgers, gericht op vermindering van de kosten van overheidsverplichtingen voor burgers;
- het programma Vereenvoudiging vergunningen, gericht op vermindering van de last die burgers en bedrijven van de overheid ondervinden om toestemming te krijgen voor tal van activiteiten die zij willen ondernemen;
- programma's om de kwaliteit van de dienstverlening van de uitvoeringsorganisaties en inspectie te verbeteren, zoals Toezicht in Beweging, E-government en de digitalisering van vergunningverlening.

Om deze zaken integraal aan te pakken is op 12 september 2006 de zogenaamde pakketbrief en het bijbehorend uitvoeringsprogramma aan de Tweede Kamer gezonden. De brief bevat de hoofdpunten uit de doorlichtingen van de domeinen personenvervoer, binnenvaart en infrastructuur. In het

bijbehorende uitvoeringsprogramma worden de doorlichtingen en de bijbehorende acties gespecificeerd. Door uitvoering van de pakketbrief draagt de inspectie bij aan:

- het verminderen van het aantal vergunningstelsels en vergunningen;
- een vermindering van de administratieve lasten van bedrijven, en
- een betere dienstverlening.

Voorbeelden minder regels en lasten en betere dienstverlening

Busvervoer

In 2006 heeft de minister het rapport Vereenvoudiging Vergunningen aangeboden aan de Tweede Kamer ter terugdringing van de administratieve lasten. Met name in het domein bus zijn een twee vergaande suggesties gedaan:

samenvoegen nationale CPV-vergunning met internationale CV-vergunning;
afschaffen van de nationale CPV-vergunning onder beperking.

Binnenvaart

Op het domein binnenvaart is een aantal concrete verbetervoorstellen gedaan, binnen de beperkte marges die de wetgeving biedt omdat nagenoeg alle vergunningen op internationale regelgeving (EU en de CCR). De verbetervoorstellen hebben betrekking op:

- het afschaffen van een aantal vergunningen;
- het verminderen van de administratieve lasten door het verlengen van de tijdsperiode tussen periodieken van een aantal(jaarlijkse) verplichtingen;
- het digitaliseren van de verstrekking van het vaarbewijs, het dienstenboekje en het vaartijdenboek (onderzocht wordt of het vaartijdenboek kan worden vervangen door een digitaal instrument (bijv. een tachograaf));
- het voorstel van de branche, onderzoeken of het dienstboekje en het vaartijdenboek digitaal kunnen worden bijgehouden.

Zeevaart

Op het domein zeevaart wordt de regeldruk verlaagd door digitalisering en wordt de samenwerking en afstemming van betrokken inspecties vergroot. Ook wordt in samenwerking met het OM een interventiebeleid opgesteld. Door digitalisering van de aanvraag en de verlening van het monsterboekje, het vaarbevoegdheidsbewijs en het bemanningscertificaat van de gegevens ten behoeve van de geneeskundige verklaring door artsen en door uitbreiding van het aantal viseringsbladen bij het certificaat ingevolge het Besluit aangroeiwerende verfsystemen, worden de administratieve lasten voor bedrijven substantieel verlaagd (met circa 1,5 miljoen euro).

Luchtvaart

Bij de evaluatie en mogelijke wijziging van de Regeling luchtvaartvertoningen in 2006. Hierbij zal worden gezien in hoeverre de voorwaarden voor vergunningverlening kunnen worden afgeschaft, de verantwoordelijkheid bij de sector kan worden neergelegd en volstaan kan worden met doelregulering met meldingsplicht ten behoeve van de handhaving. Grote evenementen zijn hiervan uitgezonderd, met dien verstande dat de mogelijkheid tot toezicht te allen tijde blijft bestaan. De vereenvoudiging kan een reductie van € 45.000 opleveren van administratieve lasten voor het bedrijfsleven en verminderingen van het aantal vergunningen per jaar met 50. De reductie van leges bedraagt € 27.000. De voorziene datum van inwerkingtreding is afhankelijk van de uitkomst van de evaluatie. Ten tweede betreft het stroomlijning van de overheidsinterventies voor de luchtvaart, waardoor de overheidsinterventies (blijven) bijdragen aan een goede concurrentiepositie voor de Nederlandse luchtvaart door een consistent en coherent overheidsoptreden.

Digitalisering van het toezicht / E-government

Burgers en bedrijven krijgen door digitalisering steeds meer te maken met een andere manier van toezicht en een betere dienstverlening. De inspectie is met prioriteit het programma E-government gestart om met behulp van ICT enerzijds risicogestuurd toezicht te ondersteunen en anderzijds de administratieve lasten voor burgers en bedrijven te verminderen. Het digitaliseringprogramma maakt deel uit van de Veranderopgave van het ministerie. Door éénmalige opslag van gegevens, uniformering van werkprocessen en informatie-uitwisseling met andere inspectiediensten worden zowel de kwaliteit van de dienstverlening verhoogd als ook het toezicht gericht op die gebieden waar de risico's het grootst zijn. In 2007 werken we toe naar het integraal en digitaal ondersteunen van onze medewerkers op gebieden:

1. toelaten en continueren;
2. inspecteren;
3. kennis, advies en berichtgeving.

Ad 1. Toelaten en continueren

De inspectie geeft honderden verschillende vergunningen uit aan haar klanten. We werken aan een moderne innovatieve dienstverlening aan klanten. In 2005 en 2006 is de basis gelegd voor een integrale ICT-oplossing gebaseerd op SAP. Klanten kunnen vanaf eind 2006 de eerste vergunningen via het internet aanvragen. In 2007 breiden we dit aantal uit, waarbij elk proces kritisch tegen het licht wordt gehouden en zonodig herontworpen. Stapsgewijs zullen vervolgens in clusters onze vergunningen in 2007 worden gedigitaliseerd en toegevoegd aan het digitale loket. Op deze wijze dragen we actief bij aan een andere overheid: betere, continue dienstverlening, kortere doorlooptijden, betere digitale informatie aan klanten, terugdringen administratieve lasten en kritisch zijn over nut en noodzaak van vergunningen en onderliggende informatievragen (in lijn met taskforce Kraaijenfeld).

Ad 2. Inspecteren

De inspectie houdt toezicht op verschillende domeinen. De toezichtlast die ontstaat voor bedrijven en medewerkers moet daarbij proportioneel zijn. Dit betekent onder meer dat de we selectief en risicogestuurd te werk gaan. Daarbij werken we, in het kader van het overheidsbrede programma Eenduidig Toezicht, actief samen met andere toezichthouders in het domein. Om dit mogelijk te maken wordt de informatiehuishouding verder op orde gebracht en worden de inspecteurs uitgerust met moderne digitale hulpmiddelen met toegang tot:

- wet- en regelgeving op maat;
- kenmerken van de bedrijven en de te inspecteren objecten;
- eigen inspectieresultaten en relevante handavingsinformatie van ketenpartners;
- signalerings- en registratiemogelijkheden voor het eenmalig en uniform vastleggen van inspectiebevindingen.

Doel is het toezicht daarmee efficiënter en effectiever in te richten. In 2007 werken we samen aan bovenstaande trajecten door het realiseren van een generieke inspectietoepassing met koppelvlakken naar ketenpartners en gemeenschappelijke inspectiefunctionaliteit.

Ad 3. Kennis, advies en berichtgeving

De inspectie wil haar toezicht meer risicogestuurd inrichten. In 2006 hebben we gewerkt aan methoden om kennis te delen en toezichtinstrumenten te ontwikkelen. De resultaten hiervan (risicoanalyse, nalevings- en effectmeting) moeten verbonden worden met kernbepalingen uit wet- en regelgeving. Al deze nieuwe methoden vragen om ondersteuning door een integrale informatiehuishouding. In 2007 geven we hier invulling aan door op maat via een 'Kennisbank' gegevens beschikbaar te stellen aan onze medewerkers maar ook, daar waar mogelijk en zinvol, aan ketenpartners en derden.

Producten in 2007

De onderstaande producten komen in 2007 beschikbaar:

- digitalisering aanvraagproces monsterboekje en vaarbevoegdheidsbewijs voor gehele sector;
- digitalisering aanvraagproces taxi- en busvergunningen (chauffeurspas taxi, ondernemersvergunning taxi en bus, reisbladen bus);
- vervolg op pilot digitaal waarnemen met behulp van kentekenscanners bij in taxi;
- ontsluiting wet- en regelgeving op maat via internet voor bedrijven en onze medewerkers;
- 2007-2010: digitaliseren belangrijkste processen (vergunningverlening en inspectie) in alle domeinen van toezicht.

3.2 TOEZICHTONTWIKKELING EN PROFESSIONALISERING WERKPROCESSEN

Ontwikkeling toezicht

De inspectie ontwikkelt instrumenten, toezichtarrangementen en kennis- en interventie instrumenten om goed toezicht te houden.

Daarom is het nodig om op het tactische niveau instrumenten te kunnen inzetten die de jaarlijkse prioritering van de inspecties onderbouwen (i.e. Kernbepalingen en Risicoanalyse). Op operationeel vlak zijn instrumenten nodig om het toezicht effectiever en efficiënter te maken. We willen verder inzicht hebben in de motieven voor wel of geen naleving en hebben instrumenten nodig die het effect van toezicht inzichtelijk kunnen maken.

De inspectie is in 2006 in het kader van het Meerjarenprogramma Toezicht in Beweging begonnen met het ontwikkelen van deze analyse-instrumenten vanuit een samenhangend beeld. Per instrument wordt op een basisniveau begonnen om vervolgens met opeenvolgende slagen tot verbetering en verdieping te komen. Zodoende zijn de instrumenten vrijwel direct inzetbaar. In 2007 zijn de kernbepalingen en de risicoanalyses in alle domeinen van toezicht op een basisniveau inzetbaar. Ze zullen dan ook zichtbaar impact hebben op het rond die tijd op te stellen Jaarplan inspectie 2008.

De inspectie ontwikkelt haar toezicht op strategisch niveau door het herzien van de toezichtarrangementen per domein. Hiervoor is een cyclisch proces ontwikkeld bestaande uit de deelprocessen evaluatie, scoping, ontwerp en uitwerking. De onderstaande tabel geeft de voortgang weer, zoals gerapporteerd aan de Tweede Kamer bij de begroting.

VOORTGANG TOEZICHTARRANGEMENTEN			
(sub)Domein	Scoping	Visie- document	Toezicht- arrangement
Luchthavens	nvt	Nvt	Veiligheid 2004
	nvt	Milieu 2007	Milieu 2007
	Schiphol 2006	Schiphol 2006	Schiphol 2007
Luchtruim	nvt	2007	2007
Luchtvaartoperationele bedrijven	2005	2007	2008
Luchtvaarttechnische bedrijven	2006	2006	2007
Busvervoer	2007	2007	2008
Taxi	nvt	2007	2007
Goederenvervoer	2007	2007	2008
Spoor	nvt	nvt	2005
Tram en metro	2007	2007	2008
Waterbeheer	2006	2007	2007
Koopvaardij	nvt	2005	2006 ² ; 2007 ³
Visserij	2007	2008	2008
Binnenvaart	2006	2007	2008

De belangrijkste producten die uit de cyclus voortkomen zijn het visiedocument en het toezichtarrangement. Het visiedocument schetst de belangrijke veranderingen in de komende periode. Het toezichtarrangement is vervolgens de uitwerking voor de praktijk. Heel concreet is onder andere aangegeven hoe we prioriteren, welk toetskader we hanteren en hoe onze interventiestrategie eruit ziet.

Ter ondersteuning van de ontwikkeling van het toezicht heeft de inspectie vier thema's gedefinieerd waarop ook in 2007 door middel van onderzoek gericht kennis ontwikkeld wordt en die nauw aansluiten bij de Strategische Kennisagenda van Verkeer en Waterstaat. Het gaat om de thema's:

1. Systeemkennis;
2. Systeemtoezicht;
3. Beleving van de Burger;
4. Inspectie- en interventiestrategieën.

Ad 1. Systeemkennis

Om gericht toezicht te kunnen houden is het essentieel om goed zicht te hebben op hoe onze domeinen van toezicht functioneren, wat de bepalende spelers zijn, welke ontwikkelingen worden voorzien en welke mechanismen bepalen of regelgeving wel of niet wordt nageleefd. Voor de domeinen zal gefaseerd een dergelijke analyse plaatsvinden, te beginnen met de Binnenvaart (Marktobservatie Binnenvaart).

In samenwerking met Rijkswaterstaat/AVV onderzoeken we hoe de positie van de inspectie kan worden versterkt door verbetering van de beschikbaarheid van basisinformatie. Het gaat daarbij in het bijzonder om informatie over vervoersstromen en ongevallen in de verschillende domeinen. Ter ondersteuning van de Front Office Wegvervoer wordt een verkenning uitgevoerd naar ICT-ontwikkelingen en hun mogelijkheden en consequenties voor de inrichting van het toezicht. In aanvulling op het inspectiebrede project risicoanalyse verricht Rijkswaterstaat/AVV tenslotte een gerichte risicoanalyse op schepen kleiner dan 12 meter.

Veiligheidsbalans 2006

Ook in 2007 werkt de inspectie aan de veiligheidsbalans. Anders dan bij de voorgaande twee edities van de veiligheidsbalans, zal de balans in 2007 een gezamenlijk product zijn van de inspectie en Rijkswaterstaat. Beide partijen zullen, in samenwerking met andere partijen binnen het departement, een veiligheidsbalans opstellen die een gedegen inzicht verschaft in de staat van veiligheid binnen het taakveld van Rijkswaterstaat en de inspectie.

De Veiligheidsbalans 2006 wordt daarmee een product complementair aan het huidige jaarbericht van de inspectie, de berichten uit het toezicht en bijvoorbeeld de trendanalyse Rail. Gecombineerd met de data die Rijkswaterstaat aanlevert ontstaat daarmee een veiligheidsbalans die voor beleid relevante input geeft voor de verdere beleidsontwikkeling. De feitelijke totstandkoming van de Veiligheidsbalans 2006 is voor een groot deel in handen van Rijkswaterstaat/AVV.

Ad 2. Systeemtoezicht

In het thema systeemtoezicht wordt onderzocht hoe de inspectie het toezicht moet vormgeven in de situatie dat er meer verantwoordelijkheid bij de sector en de bedrijven wordt neergelegd en we ons meer richten op het functioneren van het gehele systeem. Nagegaan zal worden welke waarborgen moeten worden gecreëerd om voldoende in staat te zijn en te blijven om ongewenste ontwikkelingen te signaleren. Gekeken wordt welke mix van systeem- en productcontroles hiervoor het meest geschikt is.

Binnen het thema systeemtoezicht wordt onder meer onderzocht hoe het toezicht op de doelregelge-

² Toezichtarrangement Koopvaardij (Toezicht op de Klassenbureaus) is afgerond en op 1 augustus 2006 in werking getreden.

³ Het volledige toezichtarrangement voor Koopvaardij zal in 2007 zijn afgerond.

ving bemanningswetgeving in de koopvaardij kan worden vormgegeven. Daarbij gaat het erom de sector te ondersteunen bij het voldoen aan de regelgeving, zonder daarbij te vervallen in het opnieuw creëren van uitvoeringsrichtlijnen.

Ad 3. Beleving van de Burger

De inspectie is inmiddels samen met het expertisecentrum Publieksgericht van Rijkswaterstaat met een gericht programma gestart om meer te weten te komen over de verwachtingen bij burgers en maatschappij. Dit programma moet uiteindelijk resulteren in een nog betere afstemming tussen onze werkwijze en onze dienstverlening en de verwachtingen van de burger. Binnen dit thema zal in pilots met het meewegen van burgerbeleving worden geëxperimenteerd. Belangstelling op dit punt is reeds geuit vanuit de domeinen Binnenvaart en Luchtvaarttechnische bedrijven.

In het kader van het thema inspectiestrategie wordt onderzoek verricht naar het gebruik van alcohol, drugs en medicijnen in de domeinen Spoor en Binnenvaart en het tankwagenvervoer van gevaarlijke stoffen op de luchthaven Schiphol.

Ad 4. Inspectie- en interventiestrategieën.

De inspectie wil investeren in het onderzoek naar de effectiviteit van verschillende interventiestrategieën. Welke strategieën zijn effectief, onder welke randvoorwaarden, en hoe kunnen ze het beste worden ingezet? Naast het inventariseren van onze best practices en die van collega-inspectiediensten en het ontsluiten van wetenschappelijke kennis, werken we ook met een aantal kleinschalige proeftuinen. Zo experimenteren we voor het aanpakken van vermoeidheidsproblemen met het inzetten van gerichte voorlichting in het goederenvervoer en het werken met de zogenaamde fatigue management systemen in de luchtvaart. Daarnaast vindt een gericht onderzoek plaats naar werkdruk en fatigue bij Noordzee helikopter operaties en het gebruik van alternatieve interventiemethoden in het domein Luchtvaartoperationele bedrijven.

Effectiviteit interventiestrategie: Bestuurlijke boete

- De inspectie geeft invulling aan de bevoegdheid om bij overtredingen van het Arbeidstijdenbesluit boetes op te leggen. Daarmee is medio 2005 gestart. 2006 is het eerste volledige jaar waarin ervaring is opgedaan met het instrument bestuurlijke boete. Doel is een daling op termijn van het aantal overtredingen, door overtreders directer te kunnen aanspreken op de regels. Als we een overtreding constateren, geven we een voornemen tot boeteoplegging aan de overtreder. Die krijgt de kans zijn zienswijze te geven, voordat we de boete definitief opleggen. Het CJIB in Leeuwarden verzorgt de invordering van de boetes. Buitenlandse overtreders mogen hun reis pas vervolgens als de boete is betaald. In 2007 verkennen we of het instrument bestuurlijke boete ook op andere domeinen van toezicht van toegevoegde waarde is, met name binnen de domeinen Taxi, Busvervoer en Spoor.
- De inspectie zet minimaal de bestuurlijke boete in als instrument bij de overtredingen van de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer. De mogelijkheid wordt onderzocht of dit instrument ook toegepast kan worden bij overtredingen bij of krachtens de Wet- en Besluit personenvervoer 2000. Dit breidt de bestuursrechtelijke mogelijkheden aanzienlijk uit. Bij zware overtredingen en recidive vindt wel afstemming plaats met het Openbaar Ministerie in verband met een mogelijke strafrechtelijke afdoening.
- De inspectie beschikt binnen het domein Binnenvaart over een beperkt aantal, maar zeer effectieve bestuursrechtelijke instrumenten, zoals bestuursdwang en met name de last onder dwangsom. Dit laatste instrument is in 2005 en in 2006 diverse keren met succes toegepast om nalevingsgedrag te bevorderen. We onderzoeken de mogelijkheid in hoeverre punitieve instrumenten, zoals de bestuurlijke boete of de strafbeschikking, voor de binnenvaartwetgeving kunnen worden geïntroduceerd.

In nauwe relatie met de projecten Risicoanalyse, Nalevingsmeting en Effectmeting onderzoeken we wat de meest geschikte risicomethodiek is, om een bijdrage te kunnen leveren aan het inzichtelijk en meetbaar maken van de effectiviteit van het toezicht in het personen- en goederenvervoer. Effectiviteit van toezicht is ook het hoofdonderwerp van een eerste verkenning die het nieuwe VenW Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid voor ons zal uitvoeren.

De inspectie investeert in 2007 een bedrag van € 1,75 miljoen in het programma toezichtontwikkeling (toezichtarrangementen, instrumentontwikkeling en onderzoek in de verschillende kennisthema's).

Naast de bovenstaande, meer generieke thema's, investeren we in specifiek onderzoek per domein. Qua omvang is daarbij het onderzoek naar luchtvaartveiligheid het belangrijkste. We werken op dit gebied nauw samen met de Amerikaanse Federal Aviation Administration.

Samenwerking inspectie en beleid

De omvorming tot baten-lastendienst heeft onder meer geleid tot intensievere relatie en contacten met beleid. In het proces om te komen tot dit jaarplan is telkens afgestemd met beleid.

Voorbeelden samenwerking met beleid

Nederlandse Antillen

Als gevolg van de ontwikkeling van de staatkundige structuur in het Koninkrijk besteedt de inspectie in 2007 veel aandacht besteden aan de eilanden Saba, St. Eustatius en Bonaire (de K3) die onderdeel zullen worden van Nederland. De overige twee eilanden van de Nederlandse Antillen krijgen de status aparte binnen het Koninkrijk, zoals Aruba dat al kent. We zullen het voortouw nemen bij de interne samenwerking binnen het ministerie om dit traject goed uit te voeren.

Door deze verandering in de staatkundige structuur zullen de verantwoordelijkheden met betrekking tot de veiligheid van de luchtvaart en scheepvaart nu door ons moeten worden vormgegeven. In de huidige situatie werd 'slechts' ondersteuning gegeven aan de Nederlandse Antillen die diezelfde verantwoordelijkheden zelf diende waar te maken. Gezien de duidelijk aanwezig risico's in de luchtvaart en de scheepvaart in de K3, zullen we een structuur dienen inrichten die de risico's voldoende beheerst. Vooralsnog moet worden geconstateerd dat er door de Nederlandse Antillen tot op heden weinig invulling hieraan is gegeven. De budgettaire gevolgen voor ons zijn onduidelijk, in overleg met BZK zal naar mogelijkheden moeten worden gezocht om deze gevolgen af te dekken. De versterkingsprogramma's voor de maritieme administraties van de Nederlandse Antillen en Aruba zijn al in volle gang met als doel de zelfstandigheid en de kwaliteit ervan te verhogen. Hierbij zijn het aanpakken van de risico's die kunnen worden toegekend aan het Koninkrijk prioritair. Een verdere versnippering van de verantwoordelijkheden van het toezicht binnen het Koninkrijk zal moeten worden voorkomen. In 2007 geeft een tussenrapportage inzicht in de stand van zaken en de vooruitgang.

Samenwerking met Directoraat Generaal Transport & Luchtvaart (DGTL)

- In 2007 geeft de inspectie (toezichteenheid Zeevaart) een vervolg aan de in 2006 ingezette verstevigde samenwerking met beleid zoals dit ook centraal wordt gesteld in de veranderopgave Verkeer en Waterstaat in combinatie met een vergrote resultaatgerichtheid. Het ministerie werkt in de trits beleid, uitvoering en inspectie. De toezichteenheid Zeevaart kent van oudsher een sterke relatie met de beleidsstaf van DGTL (met name de programma's Zeevaart en Zeehavens) en de Hoofd Directie Juridische Zaken (HDJZ). Uitvoering en inspectie hebben dagelijks contact met de sector en/of burger en beleid en zijn daarmee belangrijke leveranciers van gegevens uit het werkveld voor beleidsvorming. Daarom is een intensieve samenwerking essentieel. De toezichteenheid Zeevaart adviseert DGTL en HDJZ over de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van (nieuwe) wet en regelgeving en signaleert ontwikkelingen binnen haar domeinen. Daarnaast levert de toezichteenheid Zeevaart expertise aan de beleidsstaf op diverse maritieme terreinen.

Hiertoe hebben DGTL, HDJZ en toezichtende Zeevaart regelmatig periodiek overleg op diverse niveaus.

In 2007 bouwen we met name onze relatie met het programma Zeehavens van DGTL verder uit. Nieuwe wetgeving (Havenbeveiligingswet) en de meer integrale benadering op gebieden als security en gevaarlijke stoffen leiden tot een verbreding ons interessegebied van de schepen naar het havengebied. In 2007 voorzien we daarom een verkennend onderzoek, in samenwerking met onder andere DGTL, naar de noodzaak om te komen tot een apart domein Zeehavens.

- Geïnvesteed wordt in de samenwerking met het beleidsdirectoraat en de producten van de inspectie worden zo mogelijk gekoppeld aan de beleidsdoelstellingen. Met name zal worden gewerkt aan onderbouwde keuzes vanuit DGTL over de wijze waarop de overheid moet ingrijpen en welke instrumenten moeten worden gebruikt om het beleid te realiseren. De standaard reactie om problemen en risico's in de luchtvaart met meer regelgeving op te lossen moet zoveel mogelijk voorkomen worden.

Doel is steeds om een permanente verbetering van de veiligheid van de luchtvaart na te streven volgens de beleidsagenda luchtvaartveiligheid en door internationaal bij te dragen aan beleid, regelgeving, harmonisatie en uniformering op gebieden van safety en security. DGTL zal daarbij worden geadviseerd en geïnformeerd, bijvoorbeeld middels signaal- en effectrapportages, op het gebied van milieu en emissies, de veiligheid van luchthavens en luchtvaartnavigatie dienstverlening en het gebruik van het luchtruim.

- Een bijdrage wordt geleverd aan de verbetering van de nationale en internationale luchtvaart regelgeving met als randvoorwaarden het verminderen van de administratieve lasten bij de sector, het vereenvoudigen van het vergunningstelsel (afschaffen van vergunning als op andere wijze hetzelfde veiligheidsdoel kan worden bereikt) en het behouden van de internationale positie door gerichte, goede bijdragen aan internationale gremia. Een en ander in onderlinge afstemming met DGTL.

Veiligheidsketen luchtvaart/ Veiligheidsonderzoek Nederland (VON)

Het veiligheidssysteem in de luchtvaart is van oudsher geënt op een sterke samenwerking tussen beleid, uitvoering en handhaving. Medio 2006 zijn de uitkomsten van het Veiligheidsonderzoek Nederland bekend geworden. Het algemene beeld dat uit het onderzoek naar voren komt is dat de luchtvaartveiligheid in Nederland van een hoog niveau is. Er zijn geen aanwijzingen gevonden dat de veiligheid acuut in het geding is. Tegelijkertijd is er het signaal dat, wil Nederland (blijvend) voldoen aan internationale eisen (ICAO en EASA), de luchtvaartveiligheid meer systematisch en structureel moet worden georganiseerd en uitgevoerd. Dit geldt voor zowel overheid als sector. Hiervoor is het actieprogramma 'Versterking Luchtvaartveiligheid Nederland' opgesteld waaraan de inspectie ook een (nog nader te bepalen) bijdrage zal leveren.

Binnen het actieprogramma zijn de volgende prioriteiten bepaald voor 2007 - 2008:

- completeren beleidsketen; lacunes in de beleidsketen worden in beeld gebracht; vervolgens worden ambities en acties hiervoor voor versterking van de aansluiting binnen de beleidsketen opgesteld en uitgevoerd;
- veiligheidsmanagement binnen de overheid verder vormgeven; de inspectie zal verder gaan op de ingeslagen weg in afstemming met DGTL;
- werken aan cultuur en werkwijze; hierbij zal het project Kennismanagement worden ondergebracht en in afstemming met DGTL verder vorm worden gegeven.
- intensiveren samenwerking binnen de overheid; het vormen van zogenaamde 'vakgroepen' binnen DGTL, de inspectie, LVNL (bijvoorbeeld luchthavens, luchtruim en operators); dit om internationale ontwikkelingen te bespreken en te zorgen voor korte communicatie lijnen;
- interactie met sector nader structureren; vanuit de gewenste gesprekspunten van de diverse partners, wordt de noodzakelijke overlegstructuur bepaald.

Programma Gevaarlijke stoffen

Binnen de inspectie is in 2006 een apart programma gevaarlijke stoffen gestart. Ook is een unit Gevaarlijke Stoffen (GS) opgericht. De unit GS heeft als taak het ontwikkelen van het toezichtbeleid op het vervoer van gevaarlijke stoffen, het stellen van kaders voor, en het waar nodig voeren van regie over, de uitvoering. De missie van de unit GS is door middel van één visie op het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen, slim en professioneel communicatiebeleid en een effectieve proces-ondersteuning ons in staat te stellen het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen pro-actief ten uitvoer te brengen

Een aanpassing in onze huidige situatie op het gebied van het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen betreft niet alleen het oprichten van een unit GS, maar ook het invoeren van een programma Gevaarlijke Stoffen. In 2007 zal het programma gereed zijn en worden geïmplementeerd.

Het programma Gevaarlijke Stoffen geeft weer hoe we onze taak invullen op het gebied van het beïnvloeden van het beleid op het vervoer van gevaarlijke stoffen en het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het programma omvat alle aspecten, van beleid tot en met uitvoering. Het programma is een gezamenlijk product van alle organisatieonderdelen van de inspectie die bij het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Elk onderdeel heeft zijn eigen verantwoordelijkheden in het programma, maar is actief betrokken bij het gehele programma en oefent hier invloed op uit.

Het programma Gevaarlijke Stoffen bestaat uit de volgende onderdelen, die in 2007 gerealiseerd worden:

1. toezichtbeleid vervoer gevaarlijke stoffen
2. integraal meerjarenprogramma toezicht vervoer gevaarlijke stoffen.

Ad 1. Toezichtbeleid vervoer gevaarlijke stoffen.

Vanuit onze rol om toezicht te houden op het vervoer van gevaarlijke stoffen maakt de inspectie onderdeel uit van de beleidsketen en dragen wij bij aan beleidsbepaling en beleidsvernieuwing. We beïnvloeden richtinggevend de politieke, ambtelijke en maatschappelijke bestuurders bij het formuleren van strategische doelstellingen en fundamenteel onderzoek op het gebied van het (toezichtbeleid voor) vervoer van gevaarlijke stoffen.

We hebben een eigenstandige verantwoordelijkheid in het bepalen van het beleid op het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze verantwoordelijkheid is belegd bij de unit GS. De unit GS is verantwoordelijk voor de ontwikkeling, vastlegging, afstemming en evaluatie van het toezichtbeleid op het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Ad 2. Integraal meerjarenprogramma vervoer gevaarlijke stoffen.

Het integrale meerjarenprogramma vervoer gevaarlijke stoffen geeft de kaders aan voor het uitvoeren van het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De unit GS is verantwoordelijk voor de totstandkoming, inhoudelijke samenhang, afstemming en evaluatie van het integrale meerjarenprogramma als product. Het integraal meerjarenprogramma vervoer gevaarlijke stoffen bestaat uit:

- a. onderdelen uit de toezichtarrangementen;
- b. voorwaardenscheppende programma's;
- c. integraal jaarprogramma toezicht vervoer gevaarlijke stoffen.

Ad a. Onderdelen uit de toezichtarrangementen

Het betreft de onderdelen uit het regiemodel mainport Schiphol en de onderdelen die betrekking hebben op het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen uit de toezichtarrangementen voor goederenvervoer, koopvaardij, binnenvaart, rail en lucht.

Het regiemodel mainport Schiphol is gericht op de samenhang van de toezichtactiviteiten van de

diverse toezichthouders op de mainport Schiphol zowel intern als extern de inspectie. Het opstellen van de toezichtarrangementen goederenvervoer, koopvaardij, binnenvaart, rail en lucht geschiedt door de betreffende toezichteenheden. Het ontwikkelen van het regiemodel Schiphol geschiedt door de toezichteenheid Luchthavens en Luchtruim waaronder het regiebureau Schiphol ook valt. Het bureau voert de regie over inspectiebrede toezichtactiviteiten op en rond Schiphol en is verantwoordelijk voor de coördinatie van deze activiteiten. Daarbij vindt afstemming plaats met de activiteiten van andere inspecties en departementen die op Schiphol actief zijn.

Ad b. Voorwaardenscheppende programma's;

Het betreft de voorwaardenscheppende programma's Onderzoek en Ontwikkeling (O&O), Opleiding en Training (OT) en Informatie en Communicatie (IC) en programma's voor multimodale thema-acties, incidenten en monsternames. Deze programma's zijn onderdeel van het integrale meerjarenprogramma. Tevens maken programma's voor multimodale thema-acties, incidenten en monsternames deel uit van het integrale meerjarenprogramma.

Deze (voorwaardenscheppende) programma's worden in samenspraak en in afstemming met de betreffende toezichteenheden opgesteld door de unit GS, die zorg draagt voor de afstemming en samenhang van deze programma's met andere relevante inspectiebrede programma's.

Ad c. Integraal jaarprogramma toezicht vervoer gevaarlijke stoffen

Op basis van het Integraal meerjarenprogramma wordt elk jaar een Integraal jaarprogramma Gevaarlijke Stoffen opgesteld. Dit programma geeft aan welke activiteiten op het gebied van toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen in een betreffend jaar uitgevoerd gaan worden. De unit GS is verantwoordelijk voor de totstandkoming, inhoudelijke samenhang, afstemming en evaluatie van het integrale jaarprogramma.

Ongevalsonderzoek en Incidenten- en crisismanagement

Door beleid te ontwikkelen en toezicht te houden op de naleving van dat beleid, worden risico's weggenomen of geminimaliseerd. Dit is echter geen sluitend stelsel. Op sommige risico's heeft de overheid geen of nauwelijks grip (bewust menselijk handelen, natuurverschijnselen) en de overheid maakt ook keuzes ten aanzien van haar inzet. Het is dus mogelijk dat incidenten plaatsvinden en de dagelijkse praktijk toont dit aan. Om hierop voorbereid te zijn en adequaat te kunnen reageren, heeft de inspectie een incidenten- en crisismanagementorganisatie.

We moeten in staat zijn om vanuit onze verantwoordelijkheden te reageren op voorvallen. Het uitvoeren van een onderzoek kan daar deel van uit maken. Het doel van een onderzoek is vierledig:

- berichtgeving aan de samenleving;
- toetsing op naleving van de wet en onderliggende regelgeving;
- onderbouwing van te treffen sancties;
- het trekken van lering uit incidenten en ongevallen.

Wat gaan we daarvoor doen?

Het jaar 2006 wordt beschouwd als het jaar waarin de basis op orde is gebracht. In 2007 moet het niveau substantieel hoger worden:

- de algehele respons van de inspectie op voorvallen (zoals incidenten) wordt verder verbeterd;
- onze crisiscoördinatoren maken gebruik van Infra-web als centrale meldingen- en registratiesysteem;
- we zoeken waar mogelijk nadrukkelijk interdepartementale afstemming en samenwerking;
- all onze onderdelen doen mee aan het opleiden- en oefenprogramma van het DCC-VenW;
- we verder werken aan een goede en passende taakuitvoering op het gebied van ongevalsonderzoek vanuit ons wettelijke takenpakket en in afstemming met andere rijksinspecties, maar ook met de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

Wat willen we bereiken?

In 2007 willen we het volgende bereiken:

- we zijn een alerte en transparante overheidsdienst die adequaat weet te reageren op voorvallen binnen haar werkveld met inachtneming van haar (wettelijke) takenpakket;
- cijfermatig onderbouwd beeld van voorvallen binnen ons gehele werkveld;
- het kennis- en werkniveau van de (direct) betrokkenen bij de incidenten- en crisismanagementorganisatie is naar een hoger niveau gebracht;
- op basis van resultaten van uitgevoerde onderzoeken naar de oorzaak van voorvallen afgewogen interventies uitvoeren, toezichtarrangementen bijstellen of herziening van beleid realiseren.

Informatieplan

De Inspectie heeft voor het eerst alle kosten in meerjarig perspectief op het terrein van de ontwikkeling en het beheer van ICT op een rij gezet in het informatieplan. De Inspectie investeert de komende jaren via het programma E-government in digitale dienstverlening, digitale inspectie en digitale kennisontsluiting. Uitgangspunt binnen het departement is, dat daarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van SAP. Naast E-government is nog sprake van de ontwikkeling van de Boordcomputer taxi en van ICT-projecten die in het kader van de samenwerkende rijksinspecties worden uitgevoerd. Naast de ontwikkelkosten zijn ook de structurele beheerskosten in beeld gebracht. Het informatieplan vormt de basis voor de sturing op en de beheersing van ICT-projecten in de toekomst. Over de uit te voeren projecten, de investeringskosten en de financiering moeten in de looptijd van 2007 nadere afspraken worden gemaakt.

3.3 PROFESSIONALISERING VAN DE ORGANISATIE

Resultaatgerichte sturing als baten-lastendienst met de Jaarplancycclus

Het jaarplan 2007 is een overgangsjaar voor de inspectie. We zijn vanaf 2007 een baten-lastendienst. Kenmerk van een baten-lastendienst is dat we in beeld hebben wat de maatschappelijke doelstellingen zijn waaraan we een bijdrage moet leveren. De opgave is dat die maatschappelijke doelen in termen van meer veiligheid (minder ongelukken), milieu, marktordening en arbeidsomstandigheden effecten worden vertaald naar een concreet producten- en dienstenpakket, waaraan een helder prijskaartje hangt. Dat betekent een omslag in ons werken en denken. Om te komen tot een solide Jaarplan vormen een gedegen risicoanalyse, kennis van wettelijke en dwingende kernbepalingen internationale afspraken en regels en inzicht in de mate van naleving per domein in de maatschappij, het vertrekpunt.

Inspectie als baten-lastendienst

Onafhankelijkheid

Voor een toezichthouder is het van belang om onafhankelijk te kunnen opereren. Een toezichthouder moet onafhankelijk informatie kunnen verzamelen, zich onafhankelijk een oordeel vormen over hetgeen de toezichthouder aantreft en onafhankelijk kunnen interveniëren bij een onder toezichtstaande indien dat nodig is bijvoorbeeld voor de veiligheid van mensen en milieu. De inspectie is onafhankelijk van beleid gepositioneerd binnen volledige ministeriële verantwoordelijkheid. De onafhankelijke positie verandert niet door het zijn van baten-lastendienst. We blijven onderdeel van het ministerie. Wel is de sturingsrelatie tussen het kerndepartement en ons verandert.

Resultaatgericht sturen

Het ministerie hanteert voor al zijn activiteiten het principe van resultaatgericht sturen. Het ministerie verstaat onder resultaatgericht sturen het sturen op prestaties (vertaald in producten/diensten en activiteiten) met het oog op het realiseren van de VenW-beleidsdoelstellingen, die de politiek en de maatschappij van VenW vraagt. Met andere woorden sturen op 'outcome', het effect c.q. resultaat dat met het handelen bereikt wordt.

De sturingsrelatie tussen het kerndepartement en de inspectie wordt gekenmerkt door drie elementen, te weten:

- kaderbrief/kaderstelling: als startpunt om te komen tot een nieuw Jaarplan gelden de actuele beleidswensen, daarbij is ook in beeld wat de daarbij geldende financiële kaders zijn;
- offerte: de inspectie komt tot een offerte van het werk dat we in een jaar willen oppakken, op basis van de beleidswensen maar ook op basis van de eigen opvatting zoals volgend uit de risicoanalyse;
- Jaarplan: de afspraken worden vastgelegd in het definitieve jaarplan, dat is te beschouwen als het managementcontract met onze formele opdrachtgever, de Secretaris-Generaal.

De komende jaren zal bij ons nog sprake zijn van output sturing op de producten en diensten.

De producten/diensten van de inspectie zijn te categoriseren naar:

- toelating en continuering;
- inspecteren;
- kennis, advies en berichtgeving (KAB).

De afspraken met het kerndepartement over toelating/continuering en inspectie, verloopt via productsturing en voor de KAB-producten verloopt dit via capaciteitsafspraken. Geleidelijk zal meer sturing op outcome mogelijk worden. Voorshands wordt uitgegaan dat het volledig sturen op outcome in 2010 kan worden bereikt.

Inspectie als moderne toezichthouder

De kalenderjaren 2005 en 2006 hebben sterke veranderingen laten zien in de verwachtingen die leven bij politiek en maatschappij over het toezicht dat door de overheid wordt uitgevoerd. De veranderingen zijn aanleiding voor de inspectie om haar werkwijze in 2006 te herzien en te komen met aanpassingen. De hoofdlijn van de verandering in werkwijze wordt hieronder kort beschreven.

Inrichting toezicht

De inspectie gaat haar toezicht als volgt inrichten:

- toezicht op basis van vastgestelde kernbepalingen uit de VenW Wet- en regelgeving;
- toezicht op basis van vooraf vastgestelde gewenste nalevingniveaus op de kernbepalingen;
- jaarlijkse prioritering van de werkzaamheden aan de hand van de beleidswensen, risicoanalyses en vaste inspectietaken;
- uitvoering van de toezichttaak met inspectie- en interventiestrategieën per doelgroep.
- toepassing van risicoanalyse, nalevingmeting en effectmeting om de effectiviteit van het toezicht te vergroten.

De inspectie werkt in veel domeinen met een risk based aanpak. Ook nalevingsmeting is op enkele plekken in de organisatie al vormgegeven. Daarnaast is de uitvoering van het toezicht altijd al op basis van de VenW wet- en regelgeving geweest. De verandering is voornamelijk te vinden in het expliciteren en onderbouwen van onze keuzes. De onderwerpen worden ook breed aangepakt in al onze domeinen waardoor de transparantie toeneemt en op termijn de effectiviteit en doelgerichtheid van het toezicht toeneemt.

In 2006 is de inspectie begonnen met het inventariseren van de kernbepalingen per domein, het opzetten van methoden voor nalevingsmeting en het verbeteren van risicoanalysemethoden. Kernbepalingen vormen de essentie van de wet- en regelgeving waarop ons toezicht is gebaseerd. Met kennis van de bepalingen zal selectiever toezicht gehouden kunnen worden. Het toezicht is hiermee ook transparanter.

De ontwikkeling van de werkwijze zal in 2007 doorgaan. Voor een deel leidt dit tot direct inzetbare producten en instrumenten zoals de risicoanalyse. Begin 2007 zijn de kernbepalingen en de risicoanalyses in alle domeinen op een basisniveau inzetbaar. Ze zullen dan ook zichtbaar impact hebben op het rond die tijd op te stellen Jaarplan 2008. Vanaf het uitvoeringsjaar 2008 willen we meer aan-

dacht geven aan het gewenste niveau van naleving op de kernbepalingen, en de feitelijke niveaus van naleving in de praktijk. Om dit te kunnen doen wordt in 2007 op deze onderwerpen de methodiek ontwikkeld en worden eerste proeven gedaan.

Tenslotte is het van groot belang om te investeren in het onderzoeken van de effectiviteit van verschillende interventiestrategieën. Uiteindelijk wil de inspectie komen tot expliciete domeinspecifieke interventiestrategieën, die gevoed door informatie over de motieven van (niet)naleving in de verschillende domeinen, optimaal gebruik maken van de mogelijkheden die de wet biedt.

Ontwikkeling toezichtarrangementen

De inspectie werkt sinds 2004 aan de herziening van haar toezichtarrangementen. De verandering in werkwijze zoals hiervoor beschreven zal ook onderdeel van de toezichtarrangementen worden. Een aantal instrumenten zoals de kernbepalingen en risicoanalyse is direct in alle arrangementen toepasbaar. Andere veranderingen zoals het opstellen van interventiestrategieën per doelgroep lopen mee in de herziening van het toezichtarrangement.

Jaarplancycclus

De doelstellingen als baten-lastendienst en de nieuwe werkwijze van de inspectie komen samen in de programmering van het jaarplan en de planning- en controlcyclus. De stappen in de jaarplancycclus zijn:

1. voorbereiden jaarplan;
2. opstellen jaarplan;
3. verantwoorden jaarplan

Ad 1. Voorbereiden jaarplan

Voorafgaand aan het begrotingsjaar, in november/januari van jaar (t-2), inventariseert de inspectie de beleidswensen van de Directoraten-generaal en Secretaris-generaal. De beleidswensen sluiten aan op de beleidsdoelstellingen en de te realiseren outcome en hebben betrekking op de wensen ten aanzien van de toezichtactiviteiten, voor zover niet geregeld in de wet- en regelgeving zelf. In de beleidswensen worden tevens handavings- en nalevingsniveaus aangegeven. Dit gebeurt mede op basis van onze informatie. Aan het begin van de jaarplancycclus stellen we een overzicht op van de wettelijk verplichte taken inclusief aantallen (inspectie en toelating en continuering).

Ad 2. Opstellen jaarplan

Op basis van de beleidswensen, de prioriteiten van de inspectie (gebaseerd op risicoanalyses en nalevingmeting) en de aanwezige toezichtarrangementen stellen we een concept jaarplan voor het jaar (t) op. Hierin wordt onder andere de voorgestelde productmix, inclusief hoeveelheden en kostprijzen, weergegeven, alsmede ons standpunt inzake de in het kader van de begrotingsvoorbereiding ingebrachte beleidswensen (inclusief de te realiseren handhaving- en nalevingniveaus). Voorafgaand aan het opstellen van een concept jaarplan geven we in februari/maart (t-1), gehoord de beleidswensen, de hoofdlijnen van onze begrotingsvoorstellen voor het uitvoeringsjaar (t) door aan het kerndepartement.

Ad 3. Verantwoorden jaarplan

Na afloop van het jaar (t) rapporteert de inspectie over de realisatie van het jaarplan. Hierin staan in ieder geval de gerealiseerde kwantiteit, kwaliteit (indicatoren) en p • q per product. Tevens komt hierin de ontwikkeling onze doelmatigheid en informatie over de gerealiseerde handavings- en nalevingniveaus aan de orde.

Op basis van de gerealiseerde productie vindt een financiële verantwoording plaats.

In het jaarverslag van het ministerie Verkeer en Waterstaat vervolgens geven de Directoraten-generaal op de diverse beleidsartikelen aan hoe de resultaten van het toezicht hebben bijgedragen aan de realisatie van de beleidsdoelstellingen. Dit vormt tevens input voor de beleidswensen voor de voorbereiding van het volgende jaarplan.

Stappen en producten 2007

De hiernavolgende stappen en producten leveren toe aan de opbouw van het jaarplan voor 2008 en verder.

1. Voor welke regels houden wij toezicht op de naleving?

In eerste instantie wordt uitgegaan van de kernbepalingen uit de wet- en regelgeving. Tevens worden hierbij de regels in kaart gebracht die bepalingen bevatten over de aard of het aantal uit te voeren inspecties.

2. Wat is de naleving?

Bepaling van een nalevingstekort ten opzichte van het gewenste niveau. Het nalevingsniveau is gekoppeld aan de (kern)bepalingen uit wet- en regelgeving. Het gewenste nalevingsniveau wordt in overleg met het ministerie bepaald.

3. Welke risico's zijn er?

Aan de hand van de Leidraad objectgericht risicomanagement door rijkstoezichthouders van het IG beraad komt de inspectie tot risicoanalyses ten behoeve van de prioritering van het werk.

4. Prioritering.

Prioritering voor het jaarplan vindt plaats op basis van de beleidswensen van de beleidsdirecties, de prioriteiten die uit de risicoanalyse blijken en de wettelijk verplichte taken voor de inspectie.

5. Definiëring doelgroepen.

Om als inspectie effectief te zijn moet een zo duidelijk mogelijk beeld bestaan van de doelgroepen (een groep van objecten van toezicht met overeenkomstige kenmerken). De kenmerken van de doelgroep zijn in hoge mate bepalend voor de effectiviteit van een interventie.

6. Motievenonderzoek

Om de juiste interventie te kunnen bepalen is het noodzakelijk de motieven van niet naleven te kennen. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de Tafel van Elf.

7. Bepalen interventiestrategie

Basis voor de interventiemix vormt de inspectie-interventiepiramide (Nota Toezicht in Beweging) en de beschikbare interventies. Een lijst van mogelijke interventies kan worden opgezet gerangschikt per overtredingfactor (uit de Tafel van Elf). Overtredingernst en overtredingfrequentie kunnen als bepalende factoren worden gehanteerd. De inspectie streeft bij de opzet en gebruik van de interventiestrategieën harmonisatie na.

8. Effectmeting/evaluatie

Effectmeting is het bepalen in hoeverre de interventiestrategie van het afgelopen jaar effect heeft gehad en zo ja welk effect, mede gegeven andere invloeden op het gedrag van de objecten van toezicht. Indien nodig wordt teruggekoppeld naar beleid (signaalrapportage) over het beleidseffect in het kader van beleidsevaluatie.

Professionalisering door kwaliteitszorg

De inspectie maakt in 2007 de beweging van kwaliteitsborging in enge zin naar kwaliteitszorg in brede zin. De afgelopen jaren is de kwaliteitszorg gericht geweest op de beheersing en controle van de financiële processen, veelal achteraf. De toekomst is dat we vooraf, op basis van een risicoanalyse, in beeld brengen in welke processen verbeteringen moeten worden aangebracht en welke bedrijfsprocessen onderwerp zullen zijn van een audit. Het auditplan maakt feitelijk onderdeel uit van dit Jaarplan. In 2007 wordt dat auditplan nog pas begin 2007 opgesteld, het is dan te beschouwen als addendum op dit Jaarplan. In 2008 is sprake van één geheel: het auditplan is dan integraal onderdeel van het jaarplan.

De inspectie werkt in 2007 langs de volgende 4 sporen aan kwaliteitszorg:

1. opstellen auditplan;
2. benchmark rijksinspecties;
3. ontwikkeling kwaliteitssysteem;
4. juridische kwaliteitszorg.

Ad 1. opstellen auditplan

Het betreft het opstellen van een auditplan, gebaseerd op een risicoanalyse op alle primaire en ondersteunende processen van de inspectie. In dat plan blijft het waarborgen van een ordelijk financieel beheer een belangrijke prioriteit. Maar het plan bevat ook een overzicht van de voor het halen van de inspectiedoelen belangrijke processen en voorstellen welke daarvan verder verbeterd moeten worden en welke processen aan een audit onderworpen worden. Nadrukkelijk is er aandacht voor het in beeld krijgen van belangrijke kwaliteitseisen in de werkprocessen (verwachtingen over resultaten, effecten en kosten service-levels, doorlooptijden, klanttevredenheid).

Ad 2. Benchmark Rijksinspecties

Onder regie van het programma Eenduidig Toezicht wordt gewerkt aan een benchmark van de rijksinspectiediensten. In die benchmark wordt gekeken naar de stand van zaken rondom beheersing, besturing en kwaliteitszorg van alle inspectiediensten. Zo wordt duidelijk wie waar goed in is en wie waarvan kan leren.

Ad 3. Ontwikkeling kwaliteitssysteem

Ten behoeve van de ontwikkeling van een kwaliteitssysteem en een kwaliteitsorganisatie binnen de inspectie wordt per domein in beeld gebracht wat de stand van zaken is en welke stappen nodig zijn om te komen tot kwaliteitsverbetering. Maatwerk per domein is daarbij het uitgangspunt. Daarbij wordt gebruik gemaakt van bekende kwaliteitsmodellen als ISO en INK.

Ad 4. Juridische kwaliteitszorg

Het dagelijks werk van de inspectie vindt zijn basis in de wet. Goed toezicht is juridisch in orde en een goede toezichthouder heeft zijn zaken op dat gebied ook goed geregeld. Juridische kwaliteitszorg en kwaliteitsborging is dan ook een van onze speerpunten. Goed toezicht begint bij goede normen. Transparant, selectief en slagvaardig optreden kan alleen als normen duidelijk en uitvoerbaar zijn en bij niet-naleving ook handhaafbaar zijn.

Voorbeelden professionalisering door kwaliteitszorg

- Binnen de inspectie is gekozen om met een kwaliteitsprogramma te gaan werken. Een kwaliteitssysteem zorgt ervoor dat een organisatie niet alleen anticipeert op wat er in haar omgeving gebeurt, maar voegt daaraan toe dat er voortdurende aandacht is voor de wijze waarop de organisatie is ingericht en wordt aangestuurd. Beoogd wordt om een cyclus van continu verbeteren (Plan-Do-Check-Act, de zogenaamde PDCA-cyclus) op gang te brengen en te houden. Onderwerpen die hierbij in 2007 aan de orde komen zijn procesbeschrijvingen, procedures, werkinstructies, formulieren, kwaliteitshandboek en een documentbeheersysteem. Hiervoor worden formats ontwikkeld in samenspraak met de directie TCO. Naar verwachting zullen eind 2007 de kritieke primaire processen beschreven zijn.
- Binnen de TE's Lucht zal een kwaliteitsverbeterplan worden opgesteld. De toezichtseenheden voldoen eind 2007 aan de ISO 9000/2000-norm.
- Binnen de TE LuLu wordt invulling gegeven aan kennismanagement. Per functie zijn kenniskaarten ontwikkeld en zullen de te volgen opleidingen worden gedefinieerd.
- Om te borgen dat het personeel over de relevante inhoudelijke kennis en competenties beschikt is er per TE een opleidingsplan

- Verder zal de onderlinge uitwisseling van personeel binnen de toezichteenheid Luchthavens en Luchtruim (tussen KAB en inspectie) gestimuleerd worden.
- In geval van wetswijziging worden op verzoek van de beleidsdirectie uitvoering en handhaving-toetsen verricht. De toezichteenheden zullen over de bestaande wet- en regelgeving stelselmatig een uitvoering- en handhavingtoets verrichten teneinde beleid te informeren over de status van wetgeving.

3.4 PROFESSIONALISERING MEDEWERKERS

Professionalisering van de medewerkers en rol HRM

De basis voor het HRM-beleid van de inspectie wordt het functiegebouw. Met het functiegebouw worden de ongeveer 350 huidige functiebeschrijvingen gereduceerd tot een eenduidige set van 26 functieprofielen, ook wel *kernprofielen* genoemd. De profielen zijn *outputgericht* beschreven in termen van te bereiken doelstellingen en resultaten, die meetbaar worden gemaakt in prestatie-indicatoren. Hieraan worden gekoppeld de vereiste competenties en de gewenste gedragsindicatoren.

Op basis van deze profielen worden medewerkers in staat geacht te weten waar ze staan en heeft het management een instrument om medewerkers gericht (SMART) aan te sturen en de jaarlijkse functionerings- en ontwikkelings-gesprekken (POP) te voeren.

Met het functiegebouw wordt beoogd:

- functies te verbreden waardoor medewerkers breder inzetbaar worden;
- loopbaanpaden mogelijk te maken, ook over de grenzen van de onderdelen heen;
- de sturing op resultaat en ontwikkeling van medewerkers te verbeteren;
- flexibiliteit en mobiliteit van de medewerkers te vergroten;
- de HRM-gesprekscyclus (bespreken van te behalen resultaten en de evaluatie daarvan) te ondersteunen.

In 2007 wordt het project implementatie functiegebouw uitgevoerd. Dit betekent ondermeer dat de functieprofielen worden voorzien van de eisen die bij de diverse soorten inspectiewerkzaamheden behoren. Dit kunnen generieke eisen zijn, die aan het kernprofiel worden toegevoegd, en specifieke (aan de hand van bijvoorbeeld de domeinen, of materiegebieden zoals gevaarlijke stoffen, kunnen specifieke aanvullende eisen worden geformuleerd). Zo delen een luchtvaart- en een waterinspecteur generieke eisen die het inspectiewerk met zich brengt; maar ook zal elk profiel moeten voldoen aan de expertises die horen bij het eigen domein.

Ook worden in het project aanpalende gebieden uitgewerkt. Zo komt met het functiegebouw en zijn detailleringen ook de beschrijving van mogelijke loopbaanpaden dichterbij. Enkele voorbeelden: waaraan moet een inspecteur voldoen om door te groeien of om van het ene domein over te stappen naar het andere, waaraan moet een beleidsadviseur voldoen om projectleider te worden.

Voor de ontwikkeling naar een moderne toezichtorganisatie is een goed opleidingsplan onmisbaar. De inspectie investeert significant (2,5 tot 3% van de loonkosten) in de ontwikkeling van de organisatie en de medewerkers, de specifieke afspraken daarover worden in dat opleidingsplan vastgelegd. Het opleidingsplan wordt voor het jaar 2007 begin 2007 vastgesteld en is dan te beschouwen als onderdeel van dit Jaarplan. Voor het jaar 2008 geldt dat het opleidingsplan direct een integraal onderdeel is van het jaarplan. Aan de hand van de beoogde resultaten (profielen, aanvullende eisen, loopbaanpaden) kunnen ook de corresponderende aspecten rond opleidingen worden beschreven. Zo wordt toegewerkt naar een stelsel van leerwegen en ontstaat een samenhangend systeem van functieprofielen, loopbaanpaden en opleidingsprogramma's.

Tenslotte zal aandacht worden besteed aan de integratie van het functiegebouw in de HRM-cyclus. Dit betekent niet alleen dat eind 2007 de profielen, de aanvullende eisen en de competenties zijn geformuleerd. Ook wordt het management middels opleidingen geacht te kunnen werken met de nieuwe profielen. Dat wil zeggen zij kunnen deze informatie in de functioneringscyclus gebruiken bij het maken van evaluaties en (SMART) ontwikkelafspraken.

Al deze prioriteiten zijn van invloed op de cultuur van de inspectie of zijn er onlosmakelijk mee verbonden. Enerzijds is de trend om een omslag te maken naar systeemtoezicht. Deze ontwikkeling is ingebed in de ontwikkeling van het toezicht en zal grote impact hebben op de werkwijze. Daarnaast leidt de ontwikkeling van de front offices tot integraliteit en afstemming tussen inspecties. Een ontwikkeling die ook wordt ingezet en vormgegeven door het ingestelde IG-beraad, waar alle Inspecteurs-Generaal bij elkaar komen om invulling te geven aan het Kabinetsplan Eenduidig toezicht. Een van de activiteiten van dit IG-beraad zijn de toezichtlastmetingen. In 2006 zijn de eerste resultaten zichtbaar geworden van deze meting, waarbij naast de kwantitatieve aspecten ook de kwalitatieve aspecten nader uitgewerkt worden in 2007.

Deze kwalitatieve aspecten hebben betrekking op de wijze waarop de inspecteur omgaat met de ondertoezichtstaanden. Meer concreet: wat wordt verwacht van de inspecteur in zijn optreden, beoordelingsvermogen, vaardigheden en kennis? Wat betekent het voor de manier van leidinggeven door de teamleiders, managers inspectie en strategie. Kortom: De ontwikkelingen die de Inspectie inzet en doormaakt hebben een impact op de primaire processen van de organisatie en de cultuur. Vandaar dat we een belangrijke rol toekennen aan de professionalisering van de medewerkers en rol HRM in 2007.

4 De domeinen

Het toezicht van de inspectie is in drie clusters te beschrijven: 'Lucht', 'Land', en 'Water'. Verdeeld over deze drie clusters kennen we twaalf domeinen van toezicht. In het navolgende worden de domeinen besproken. Nadat de belangrijkste ontwikkelingen en achtergronden per cluster zijn aangegeven, wordt per domein aangegeven wat de doelstelling is, wat we willen bereiken en welke middelen daarvoor ingezet worden. Binnen elk domein is, naast de activiteiten die normaal gesproken doorgang zullen vinden, een aantal speerpunten aangewezen waaraan het komend jaar prioriteit gegeven wordt. Ons toezichtterrein is breed. Als we al onze activiteiten in detail zichtbaar willen maken is een te omvangrijk en daardoor onoverzichtelijk jaarplan nodig, waar de overzichtelijkheid aan ontbreekt.

De algemene doelstelling van de inspectie is:

De Inspectie VenW bewaakt en bevordert een veilig en duurzaam gebruik van lucht, water en land voor transport van personen en goederen door burgers en ondernemers en bericht over de resultaten van het werk in de openbaarheid, met zo weinig mogelijk ongelukken, incidenten, milieuvervuiling en overlast; met voldoende mogelijkheden voor economische expansie; met ondernemers en burgers die zich daar eveneens verantwoordelijk voor voelen; in een goed geordende markt.

Overzicht van de clusters en domeinen:

- **cluster lucht:**
 - o Luchthavens en luchtruim;
 - o Luchtvaartoperationele bedrijven;
 - o Luchtvaarttechnische bedrijven;
- **cluster land:**
 - o Taxivervoer;
 - o Busvervoer;
 - o Goederenvervoer;
 - o Spoor;
 - o Tram en metro;
- **cluster water:**
 - o Waterbeheer;
 - o Koopvaardij;
 - o Visserij;
 - o Binnenvaart.

Algemene toelichting op de kostprijsstabellen

In de navolgende paragrafen is bij ieder domein een overzicht opgenomen van de productiekosten voor dat domein. Daarbij wordt telkens een 3-deling gehanteerd naar de hoofdproductgroepen Inspecteren (I), Toelating en continueren (T/C), en Kennis, advies en berichtgeving (KAB).

Conform eerdere afspraken is er bij en I en T/C sprake van productsturing (kosten = prijs maal hoeveelheid producten) en bij KAB van capaciteitssturing (inzet van een hoeveelheid personele capaciteit). Dit komt in de overzichten ook terug. De kosten per product(groep) zijn berekend door de totale kosten van de inspectie via de kostenplaatsenmethode toe te rekenen aan de diverse producten.

De kosten voor de hoofdproductgroepen I en KAB worden aan ons vergoed vanuit de VenW-begroting. De kosten voor de hoofdproductgroep T/C kunnen door gebruikmaking van tarievenrege-

lingen in rekening gebracht worden bij de afnemers van deze producten. Dat zijn bedrijven, zelfstandig ondernemers en/of burgers. De in de hoofdgroep T/C opgenomen producten komen in een veel gedetailleerdere uitwerking dan ook terug in onze tarievenregelingen. In beginsel kunnen de kosten voor de T/C-producten volledig in rekening gebracht worden aan de afnemers van die producten. In hoeverre tarieven volledig kostendekkend moeten zijn, is een politiek bestuurlijke afweging door de minister. De besluitvorming over de mate van kostendekkendheid van de tarieven 2007 is voorzien in november. De huidige mate van kostendekkendheid is weergegeven in de tabel in paragraaf 3.2. Voor dat deel van de T/C-productie waarvan de tarieven niet volledig kostendekkend zijn ontvangen we een aanvullende kostenvergoeding tot 100% vanuit de VenW-begroting. De vergoedingen die we ontvangen ten laste van de VenW-begroting zijn bij de daarvoor in aanmerking komende artikelonderdelen zichtbaar gemaakt als 'Bijdrage aan de inspectie'.

4.1 LUCHT

4.1.1 HOOFDPUNTEN

Voor de gehele cluster lucht gelden een aantal speerpunten, die in overleg met de sector tot stand zijn gekomen:

1. versteviging van de internationale positie, met name binnen de Europese Unie;
2. veiligheidsketen luchtvaart/ Veiligheidsonderzoek Nederland (VON);
3. spin-off evaluatie Schiphol beleid en convenant Schiphol
4. hulp aan het buitenland;
5. recreatieve luchtvaart / micro light aircraft;
6. ICAO-audit;
7. samenwerking met de militaire luchtvaartautoriteit.

Ad 1. Versteviging van de internationale positie, met name binnen de Europese Unie

Het werk van de inspectie wordt bepaald door ICAO- en EU/EASA-regelgeving. Het beïnvloeden van de regelgeving, onder andere vanuit de doelstelling om tot vereenvoudiging dan wel afschaffen te komen, zal dan ook in een mondiale dan wel Europese context plaats moeten vinden. Een goede afstemming met collega-luchtvaartautoriteiten is daarbij belangrijk. De inspectie zal aan die beïnvloeding invulling geven door het gericht en actief deelnemen aan internationale programma's, het uitbouwen van relaties met andere nationale luchtvaartautoriteiten en het verder ontwikkelen van de brugfunctie tussen de inspectie en de sector met betrekking tot internationale regelgeving. Daarnaast zal de inspectie zijn invloedssfeer binnen EASA verhogen, daar waar mogelijk samen werken met de luchtvaartautoriteiten van andere landen (NAA's) en actief deelnemen aan de EASA Management Board en betrokken zijn bij bezoeken om te komen tot standaardisatie en bij werkgroepen die regelgeving voorbereiden.

EASA zal voor de EU landen de taken voor de regelgeving op het terrein van de vluchtuitvoering, de brevettering en SAFA over van de Joint Aviation Authorities (JAA). Hierbij hoort ook het ontwikkelen van regels voor implementatie. De inspectie neemt het toezicht en de afgifte van de vergunningen voor haar rekening. In 2007 is de Europese verordening met betrekking tot de vluchtuitvoering (OPS) van kracht. De JAR-OPS wordt hiertoe vervangen door de EU-OPS. Dit heeft overigens nagenoeg geen invloed op de taken van inspectie. De inspectie zal, in het kader van de taakuitbreiding van EASA, bijdragen aan het opstellen van de 'implementation rules'

De inspectie wil op basis van zijn deskundigheid invloed uitoefenen op de totstandkoming van internationale normen, kaders en randvoorwaarden. Dit om de veiligheid te verbeteren, een level playing field voor de sector te creëren, de nationale wensen ten aanzien van toezicht Europees te kunnen uitdragen en om kennis en expertise op te kunnen bouwen. Hiertoe vervult de inspectie het voorzitterschap van de Safety Regulation Commission SRC, de Group of Aerodrome Safety

Regulators en de 'All weather operations steering group'. Daarnaast vervult de inspectie een voortrekkersrol bij de totstandkoming van werkprocedures met de buurlanden ten aanzien van het toezicht op luchtvaarnavigatiedienstverleners en de ontwikkeling van essential requirements/implementation rules voor EASA. De Europese Unie werkt aan het uitbreiden van de competentie van EASA met betrekking tot de onderwerpen luchthavens en luchtruim. De inspectie streeft ernaar bij deze ontwikkelingen nauw betrokken te zijn. Dit om de effecten voor zowel het nationale beleid en regelgeving als voor de sector nauwlettend te kunnen volgen.

Op het internationale speelveld signaleert de inspectie de volgende risicopunten:

- een tekort aan tijd en capaciteit voor de activiteiten ten behoeve van de *transitie van de JAA naar EASA* (het betreft bijvoorbeeld de ontwikkeling van regels voor implementatie, het toezicht en de afgifte van vergunningen);
- een tekort aan tijd en capaciteit voor intensivering van deelname aan *internationaal overleg*, waardoor te weinig effectieve invloed uitgeoefend kan worden bij de transitie van de Joint Aviation Authorities (JAA) naar de European Aviation Safety Agency (EASA);
- een strategische keuze in hoeverre Nederland een bijdrage levert aan EASA door het aangaan van een of meerdere partnerships met andere nationale luchtvaartautoriteiten;
- de opkomst van luchtvaartmaatschappijen uit risicolanden en uit niet EU landen (foreign carrier certificates/ operational specifications).

Ad 2. Veiligheidsketen luchtvaart / Veiligheidsonderzoek Nederland (VON)

Het veiligheidssysteem in de luchtvaart is van oudsher geënt op een sterke samenwerking tussen beleid, uitvoering en handhaving. Medio 2006 zijn de uitkomsten van het Veiligheidsonderzoek Nederland bekend geworden.

Het onderzoek geeft aan dat de luchtvaartveiligheid in Nederland van een hoog niveau is. Er zijn geen aanwijzingen gevonden dat de veiligheid acuut in het geding is. Tegelijkertijd geeft het onderzoek aan dat, wil Nederland (blijvend) voldoen aan internationale eisen (ICAO en EASA), de luchtvaartveiligheid meer systematisch en structureel moet worden georganiseerd en uitgevoerd. Dit geldt voor zowel de overheid als de sector. Hiervoor is het actieprogramma 'Versterking Luchtvaartveiligheid Nederland' opgesteld waaraan de inspectie ook een (nog nader te bepalen) bijdrage zal leveren.

Ad 3. Spin-off evaluatie Schiphol beleid en convenant Schiphol

In het kabinetsstandpunt Schiphol van april 2006 is het beter benutten van de milieuruimte en het beperken van de hinder als belangrijke opgave beschreven. Deze opgave wordt uitgewerkt in het zogeheten m.e.r.- en convenantentraject. In dit traject wordt een m.e.r.-procedure doorlopen waarin de mogelijkheden voor een betere benutting van de milieuruimte en mogelijke hinderbeperkende maatregelen voor korte en middellange termijn worden uitgewerkt. Afspraken over maatregelen voor hinderbeperking worden vastgelegd in een convenant tussen het Rijk (VROM en VenW), Schiphol en LVNL. Daarnaast wordt tussen de regio en de luchtvaartpartijen een convenant over leefbaarheid opgesteld. Verder kunnen voor de hinderbeperkende maatregelen ook experimenten worden uitgevoerd. Een wetsartikel hiervoor is op 31 oktober jl. door de Tweede Kamer aangenomen.

De inspectie is betrokken bij de volgende onderdelen van het traject:

- het beoordelen van kansrijke hinderbeperkende maatregelen;
- het toezicht op een adequate uitvoering van het in het convenant tussen enerzijds het Rijk en anderzijds Schiphol en LVNL opgenomen ontwikkelings- en maatregelenprogramma;
- het uitwerken van handhavingstelsels voor de opties voor betere benutting van de milieuruimte in het kader van de m.e.r.-procedure;
- het uitwerken van een ministeriële regeling voor het uitvoeren van experimenten.

Tevens is in het kabinetsstandpunt aangegeven dat het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB) zal worden aanpast mede in verband met de externe veiligheid en op basis van een lopend onderzoek naar

mogelijkheden voor hoogtebeperkingen voor onder andere tijdelijke obstakels zoals kranen. Ook bij de aanpassing zal de inspectie zijn kennis inbrengen.

Ad 4. Hulp aan het buitenland en overzeese Koninkrijksdelen

Het verhogen van de veiligheid en efficiëntie in landen, mede ten behoeve van het opereren van de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en het vervoer van gevaarlijke stoffen van en naar deze landen, is de doelstelling van hulp aan het buitenland. De mate waarin de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen op een land vliegen, is een criterium voor het wel of niet ondersteunen van een land. In 2007 verleent de inspectie aan Tanzania, Suriname, de Nederlandse Antillen en Aruba ondersteuning. Eindresultaat van de ondersteuning moet zijn dat één of meer luchthavens of luchtverkeersleidingorganisaties in het betreffende land zijn getoetst aan de ICAO regelgeving en dat samen met het land acties zijn ingezet om eventuele afwijkingen te corrigeren.

Zowel vanuit het Avi-assist programma (o.a. Suriname en Tanzania) als door de Nederlandse Antillen wordt een toenemend beroep gedaan op de inspectie om ondersteuning te verlenen. Deze taak behoort niet tot de reguliere taken van de inspectie en zal extra inzet vergen.

Ad 5. Recreatieve luchtvaart / micro light aircraft

De groei van de gemotoriseerde recreatieve luchtvaart en een aantal ernstige ongevallen geven aanleiding enerzijds terughoudend te zijn met verdergaande deregulering en anderzijds het toezicht op dit terrein aan te scherpen. In de categorie microlichte vliegtuigen met een startgewicht tot 450 kilo en de categorie motorzweefvliegtuigen vallen gemiddeld meer doden en gewonden dan in de rest van de luchtvaart. Dat is een van de conclusies van de inspectie in rapport dat dieper ingaat op een aantal ongevallen in 2006 met vliegtuigen in de recreatieve motorluchtvaart. Een van de oorzaken van de grotere onveiligheid in de recreatieve motorluchtvaart is dat de training van de piloten geen gelijke tred houdt met de technologische ontwikkeling. Terwijl microlichte vliegtuigen steeds sneller en verder vliegen, hebben de betrokkenen onvoldoende operationele expertise. De eisen aan het praktische deel van de opleiding dienen naar de mening van de inspectie dan ook te worden aangescherpt. In 2007 zal hierop meer toezicht worden gehouden.

Ook neemt een aantal vliegers onvoldoende eigen verantwoordelijkheid. Met een onvolledige kwalificatie voeren ze pseudo-commerciële rond-, foto- of instructievluchten uit. Ook is de inspectie bezorgd over het grote aantal meldingen over recreatievliegers die zonder toestemming van de verkeersleiding het gecontroleerde luchtruim doorkruisen. In een aantal andere gevallen constateert de inspectie onvoldoende aandacht voor systematisch onderhoud van het vliegtuig.

De inspectie heeft er daarom bij de KNVvL op aangedrongen een meer prominente rol te spelen bij het bevorderen van de veiligheidscultuur. Vliegverenigingen kunnen ook een rol spelen bij het aangeven van misstanden. De inspectie heeft samen met de KNVvL en andere betrokkenen de volgende afspraken gemaakt:

- de huidige regeling micro light aircraft zal worden geëvalueerd en waar nodig worden aangepast;
- de door de KNVvL en AOPA onderschreven gedragscode (waarop de huidige micro light aircraft regeling mede is gebaseerd) zal worden geëvalueerd en waar nodig worden aangepast;
- de opleiding van (aspirant-)micro light aircraft vliegers zal onder de loep worden genomen waarbij gekeken wordt of deze, gelet op de ontwikkelingen ten aanzien van het gebruik van micro light aircraft, nog wel aan de huidige eisen voldoet;
- de opleiding en de herinstructie van instructeurs zal nader moeten worden bekeken en waar nodig worden aangepast; hierbij speelt ook cultuur en gedrag een rol;
- bezien zal worden op welke wijze de cultuur en het gedrag van micro light aircraft gebruikers positief kan worden beïnvloed;
- het kwaliteitshandboek van de KNVvL zal worden aangepast, waarbij een intern auditing systeem wordt geïntroduceerd;

- de algehele toezichtorganisatie van de overheid en de KNVvL (in het kader van zelfregulering) zal worden bezien; er moet een duidelijke taak en rolverdeling komen;
- bezien zal worden in hoeverre de positie van de KNVvL kan worden verstevigd door bijvoorbeeld het verplicht stellen van het lidmaatschap.

Ad 6. ICAO-audit

In 2007 treft de inspectie, onder leiding van DGTL, belangrijke bijdragen aan de voorbereidingen voor de ICAO audit, die in het najaar van 2008 zal plaatsvinden. De doelstelling is dat het oordeel van ICAO zo positief mogelijk is (zo min mogelijk bevindingen) en dat het eindoordeel moet passen bij de positie die Nederland in de internationale luchtvaartwereld inneemt en aangeeft dat het Koninkrijk de verplichtingen onder het ICAO Verdrag naar tevredenheid van ICAO uitvoert. De eindscore van de audit zal minimaal op hetzelfde niveau moeten liggen als bij de eerder uitgevoerde ICAO audits (2000 en 2003). Het oordeel van ICAO wordt publiekelijk bekend gemaakt.

Tijdens de voorbereidingen kunnen nog verbeteringen worden doorgevoerd. Tevens zullen er programma's voor kennisoverdracht plaatsvinden. In het kader van het in 2006 ondertekende protocol tussen Nederland en de Nederlandse Antillen en Aruba zal de inspectie ook bijdragen aan de ICAO audit in onze overzeese gebiedsdelen.

Ad 7. Samenwerking met de Militaire Luchtvaartautoriteit

De samenwerking tussen de inspectie en de Militaire Luchtvaartautoriteit worden in 2007 verder vorm gegeven. De afspraken over taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden worden duidelijk en helder neergelegd.

Een groot deel van het luchtruim wordt beheerd door Defensie. Hierin wordt echter ook burgerluchtverkeer begeleid. Aangezien de inspectie momenteel nog weinig zicht inzicht heeft in de feitelijke situatie in het Defensiedeel van het luchtruim, zal dit onderwerp in de MLA-besprekingen van 2007 een belangrijk punt zijn.

De inspectie onderzoekt hoe, met name op het gebied van certificatie, opleidingen en inspecties, de samenwerking kan worden vormgegeven.

4.1.2 LUCHTHAVENS EN LUCHTRUIM

Het toezicht

De inspectie houdt toezicht op luchtvaartmaatschappijen, opleidingsinstellingen, trainingshulpmiddelen, vliegend personeel, medische keuringsinstanties en -artsen, ballonvaartbedrijven, vervoerders eigen bedrijf, uitvoerders luchtwerk, historische luchtvaart, luchtvaartvertoningen, en overige vormen van gemotoriseerde luchtvaart, exameninstanties en (praktijk)examinatoren. Daarnaast geven we ontheffingen voor rondvluchten af. Ook houden we toezicht op buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die Nederlandse luchthavens aandoen.

De inspectie houdt met vergunningverlening, inspecties en analyse van incidenten toezicht op de inrichting en uitrusting van en de veiligheid op de Nederlandse luchtvaartterreinen. We zien toe op de naleving van de milieunormen door de luchtvaartterreinen, de aanwezigheid van obstakels nabij luchthavens, het naleven van de slottijden op de luchthaven Schiphol, de veiligheid in het Nederlandse luchtruim en de vakbekwaamheid van de luchtverkeersdienstverleners. Daarnaast houden we toezicht op de naleving van de regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht.

Wat wil de inspectie bereiken?

De inspectie draagt zorg voor een maatschappelijk verantwoorde uitvoering van het luchtvaartbeleid en de luchtvaartregelgeving ter bevordering van:

- de veiligheid en de duurzaamheid van het gebruik van luchthavens;
- een veilig en duurzaam gebruik van het Nederlandse luchtruim;

- een adequate uitvoering van luchtvaarnavigatiedienstverlening;
- een veilige behandeling van gevaarlijke stoffen ten behoeve van het vervoer van deze stoffen door de lucht, van en naar de luchthavens en op de luchthavens zelf.

Dit moet resulteren in een minimum aan voorvallen, afwijkingen van wet- en regelgeving en overschrijding van milieunormen door de objecten van toezicht. Daarnaast streven we naar verdere verbetering van de samenwerking tussen de (rijks)inspecties op en rond de luchthaven Schiphol. De inspectie houdt toezicht op de naleving van de bepalingen in de Wet luchtvaart, Luchtvaartwet, Aanwijzing handhaving arbeidstijdenwet, Arbeidstijdenwet, Luchtvaarnavigatiedienstenverordening EG nr. 550/2004 en de Wet milieubeheer (zie uitvoerig overzicht Bijlage 1).

LUCHTHAVENS EN LUCHTRUIM			
Omschrijving	Aantal	kosten x € 1.000	opbrengsten uit tarieven x € 1.000
TOELATEN/CONTINUEREN		1.216	955
Vergunningen/ontheffingen	432	417	264
Erkenning vervoer gevaarlijke stoffen	40	20	20
Ontheffing gevaarlijke stoffen	15	20	17
Brevetten verkeersleiders incl.wijzigingen	700	63	-
Initiële afgifte brevet VVKLers	30	3	-
Initiële afgifte brevetten FISO's (flight information service officer)	15	1	-
Initiële afgifte ASO's (aeronautical station operator)	2	-	-
Luchtruimontheffingen/vergunningen divers	30	14	-
Plannen opleiding vakbekwaamheid verkeersleiding	25	24	-
Certificatie luchtvaarnavigatie dienstverleners	5	651	651
Certificatie opleidingsinstanties	1	3	3
INSPECTEREN		3.537	
Veiligheidsinspecties luchtvaartterreinen	62	546	
Inspecties grondaafhandeling	80	130	
Rapportages naleving milieuregels	41	416	
Inspecties op gecertificeerde ANSP's	8	234	
Integrale inspecties gevaarlijke stoffen	1.750	755	
Boordcontroles gevaarlijke stoffen	300	325	
Broncontroles gevaarlijke stoffen	100	221	
Transit-vrachtinspecties gevaarlijke stoffen	250	117	
Controle op consistentie lading/documenten	150	221	
Segmentsselectie controles gevaarlijke stoffen	150	78	
Controleacties op de weg	250	78	
Monsternemingen	50	416	
KENNIS, ADVIES EN BERICHTGEVING			
Kennis advies en berichtgeving	20,5	4.106	
SPECIALE PROJECTEN			
Regiebureau Schiphol	4,0	520	
NSA	5,0	650	

Schiphol

Een belangrijk politiek onderwerp is de luchthaven Schiphol. De inspectie streeft ernaar een goed inzicht te hebben in wat er speelt op en rond Schiphol, specifiek op het gebied van luchtvaart en luchtvracht. Hiervoor ontwikkelen we het regiemodel Toezicht Schiphol dat een brede invulling moet geven aan het centraliseren van relevante toezichtinformatie en het afstemmen van benodigde interventies. Belangrijk onderdeel hierbij is het komen tot een efficiëntere en effectievere samenwerking tussen (rijks)inspectiediensten op en rondom Schiphol. Doel is een integrale benadering van het Schiphol en reductie van toezichtlasten voor het bedrijfsleven.

Geografisch informatie systeem (GIS) bestanden luchthavens

Door middel van GIS zal de inspectie de luchthavens en hun omgeving en andere relevante luchtvaartinformatie in kaart brengen. Hiermee is het mogelijk meer en betere gegevens omtrent de luchtvaartactiviteiten in Nederland te verkrijgen. Als eerste zullen de obstakels van 100 meter en hoger in het GIS systeem worden opgenomen. Daarna worden andere relevante luchtvaartgegevens opgenomen.

Ontwikkelperspectief

In 2008 wordt de zorg voor de administratieve afhandeling van het gehele proces van toelating en continuering op een centraal punt binnen de inspectie (TBE) belegd. Dit met in achtneming van de inhoudelijke eindverantwoordelijkheid van de toezichteenheid door normstelling en autorisatie. De inspectie geeft hieraan uitvoering door het overdragen van de resterende taken aan TBE.

Wat doet de inspectie daarvoor?

Toelating en continuering

Nadat de certificatie van de burger luchthavens in 2006, op een enkele uitzondering na, is afgerond zal de inspectie in 2007 de nodige inspanningen leveren voor het opzetten van een certificeringssysteem voor de helidekken offshore en de certificering van de burgerexploitanten van militaire luchthavens en de luchtvaartnavigatiedienstverleners. Dit op basis van ICAO en Europese eisen. De aanvragen van vergunningen en ontheffingen en de beoordeling van plannen in het kader van de ruimtelijke ordening zal de inspectie binnen de daarvoor getelde termijn afhandelen. Op basis van EU-eisen voor veiligheid en efficiëntie zullen we eind 2007 alle bestaande luchtvaartnavigatiedienstverleners in Nederland hebben gecertificeerd. Voorts zullen we opleidingsinstanties voor luchtverkeersleiders certificeren. Daarmee leveren we een belangrijke bijdrage aan een verdere verhoging van de veiligheid en efficiëntie in het Nederlandse luchtruim. Bovendien kunnen gecertificeerde dienstverleners hun diensten aanbieden op de Europese markt voor luchtvaartnavigatiedienstverlening. We willen borgen dat de sector zo veel mogelijk de nationale, Europese en mondiale regelgeving naleeft. Geconstateerde afwijkingen dienen binnen 3 maanden te zijn hersteld. De inspectie zal een deel van de vergunningverlenende taak van de LVNL overnemen.

Inspecties

Voor het uitvoeren van nalevingmetingen en risicoanalyses is een goede informatiehuishouding nodig. Alle beschikbare informatie moet systematisch worden verzameld en gerangschikt rondom de objecten van toezicht. Voor luchthavens en luchtruim zal eind 2007 een registratiesysteem beschikbaar en operationeel zijn (BRIL).

Daarnaast moet de eerste versie van een volledig operationeel Easy Rules voor luchthavens en luchtruim beschikbaar zijn en is de voorbereidende fase voor de vervanging van het FANOMOS systeem gerealiseerd. In 2008 zal dan de daadwerkelijke vervanging van hard- en software worden gerealiseerd.

Voor nalevingmeting en risicoanalyse s in het segment vervoer gevaarlijke stoffen, zal de aansluiting op douanesystemen van risicoanalyse van vervoerstromen een belangrijke ontwikkeling vormen in het kader van het project Samenwerking Toezichthouders Schiphol. Daarnaast zal de inspectie voor het onderdeel gevaarlijke stoffen werken aan de verfijning van de selectie van broncontroles op basis

van risicoanalyse. De trendanalyses op basis van de database meldingen voorvallen vervoer gevaarlijke stoffen worden verder ontwikkeld ten behoeve van de selecte inspectie producten. De inspectie streeft ernaar een goed inzicht te hebben in wat er speelt rond het Schiphol. Eind 2007 zullen we alle informatie van inspecties, trends bijzondere gebeurtenissen, actualiteit, incidenten centraal verzamelen. Deze informatie zullen we analyseren en maandelijks zullen we rapportages opstellen om het inspectieprogramma aan te passen en het uitzetten van vroegtijdige corrigerende acties te bevorderen.

Het risico op runway incursions is een blijvend aandachtspunt voor de inspectie. Hiertoe wordt deelgenomen aan Eurocontrol's Working Group for the Prevention of Runway Incursion, waardoor kennis wordt opgebouwd. Het is van groot belang dat het programma gecontinueerd wordt want er is (in ieder geval voor Nederland) nog geen duidelijke trend naar beneden zichtbaar. Wel krijgt het onderwerp steeds meer aandacht binnen de sector.

Op het terrein van gevaarlijke stoffen zal er sprake zijn van het doorlopen in de eerste helft van 2007 van een tweetal projecten/thema's:

- vervoer van gevaarlijke stoffen in tankwagens op airside;
- vervoer van gevaarlijke stoffen tussen 2^{de} en 1^{ste} Linie loodsen (rapportage wordt medio 2007 opgeleverd).

We zullen de deelname aan de vakantiebeurs in verband met de intensivering van voorlichting aan passagiers omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen in reizigersbagage hervatten en we overwegen een thema-actie vervoer van op internet bestelde gevaarlijke stoffen per pakketdienst en/of post te houden.

Kennis, advies en berichtgeving

De inspectie geeft vorm aan het relatiemanagement, onder andere door juridisch, beleidsmatige inhoudelijk technisch-operationele ondersteuning te geven bij het ontwikkelen, implementeren, wijzigen en handhaven van (inter)nationale regelgeving. We ontwikkelen een toezichtarrangement met als doel een effectieve en efficiënte inrichting van het toezicht en een zo groot mogelijke risicobeperking binnen de luchtvaart te bereiken. Daarnaast registreren en analyseren we interne en externe gegevens en resultaten van de inspectie

We ontwikkelen toezichtarrangementen luchtruim en luchthavens. Deze toezichtarrangementen implementeren we, naast het al reeds geïmplementeerde arrangement luchthavens. We zullen beginnen met het vormgeven van het zogenaamde 2^e lijnstoezicht.

We communiceren open over ons werk en over de risico's in onze samenleving. Hierbij maken we gebruik van diverse media zoals overleg met de sector en belangenorganisaties, informatie en voorlichtingsbijeenkomsten (bijvoorbeeld de Vliegveiligheidscampagne voor de General Aviation), internet en diverse rapportages (maandbericht/jaarbericht), verbetering van de internet website en aansluiting van de inspectie op Internet Portal Schiphol (www.allesoverschiphol.nl). In de Vliegveiligheidscampagne ligt in 2007 de nadruk liggen op human factors en voeren we een bekendheidsmeting uit. Een belangrijk aspect verbonden aan de decentralisatie van taken en bevoegdheden naar de provincies in het kader van het project RBML is de kennisoverdracht. In de toekomst zullen de provincies het regionale luchtvaartbeleid bepalen en voor de in hun provincie gelegen luchthavens luchthavenbesluiten en -regelingen vaststellen. Om deze taak goed te kunnen uitvoeren hebben de provincies specifieke kennis en informatie nodig die nu nog in mindere mate aanwezig is. Ook na de daadwerkelijke decentralisatie van bevoegdheden aan de provincies blijft kennisoverdracht noodzakelijk. Het is te verwachten dat vele vragen bij de provincies zullen opkomen en de afhandeling via een loket is dan belangrijk. Op dit punt is voor ons een belangrijke taak weggelegd.

Wat zijn de speerpunten?

Naast de algemene punten zijn in 2007 de speerpunten:

1. certificering van en toezicht op luchtvaartnavigatiedienstverleners;
2. sturingsmodel voor toezicht op luchthavens en luchtruim;
3. voorvallen op het terrein van Air Traffic Management (ATM) en gevaarlijke stoffen.

Ad 1. Certificering van en toezicht op luchtvaartnavigatiedienstverleners

De inspectie levert een forse inspanning ten behoeve van de verdere inbedding van de National Supervisory Authority (NSA) binnen de inspectie. De NSA voert het reguliere toezicht uit op de dienstverleners op basis van een combinatie van een risico gebaseerd auditprogramma en productinspecties. De Nederlandse NSA vervult een voortrekkersrol bij het verder harmoniseren van werkmethodieken en procedures voor het certificeren van en toezicht houden op de luchtvaartnavigatiedienstverleners in Duitsland en de Benelux. Ook werken we samen met de NSA's in de buurlanden op het gebied van toezicht op het Eurocontrol Maastricht Upper Area Control Centre. In gezamenlijk verband worden inspecties en audits uitgevoerd. We zetten samen met de CAA's in de buurlanden de eerste voorbereidende stappen naar verdergaande internationale samenwerking in Europa. Voor het toezicht op de luchtvaartnavigatiedienstverleners betekent dit dat de NSA, die is ondergebracht bij de inspectie, in 2007 volledig moet zijn ingericht, in staat is aanvragen van nieuwe dienstverleners in behandeling te nemen en binnen de daartoe gestelde termijnen af te handelen. Daarnaast is de NSA in staat het toezicht uit te voeren op de dienstverleners op basis van een risico gebaseerd inspectie programma.

We zullen de eerste resultaten van een naleving- en effectmeting op de gemeenschappelijke Europese normen voor de luchtvaartnavigatiedienstverleners, via de staatssecretaris, aan de Europese Commissie melden. Het toezicht is effectief en efficiënt en er wordt getracht om, binnen de Europese kaders, de toezichtlast voor de burgers en de sector beperkt te houden. Vanuit het oogpunt van certificatie en toezicht is een 'level playing field' gerealiseerd voor de luchtvaartnavigatiedienstverleners in Duitsland en de Benelux-landen. Onze streefbeelden over toezicht, zoals risicogebaseerde inspecties, zijn daarbij voor een deel overgenomen.

Ad 2. Sturingsmodel voor toezicht op luchthavens en luchtruim

Het toezicht van de inspectie staat in 2007 in het teken van ervaring opdoen met het sturen van toezicht op basis van een sturingsmodel voor het toezicht op luchthavens en luchtruim (model Demeyere). Hierbij is het motto 'wie goed doet goed ontmoet', ofwel minder toezicht op bedrijven die het goed doen en meer inspecties voor hen die het minder goed doen. De kwaliteit en het gedrag van de onder toezichtgestelde bepalen ook mede de interventiestrategie en dataverwerking. Eind 2007 hebben we alle luchthavens en luchtvaartnavigatiedienstverleners tenminste 2 tot 4 maal bezocht en hebben we de resultaten in het model verwerkt. Pas hierna kan de sector een eventuele verandering zien in de toezichtlast. We evalueren de werking van het sturingsmodel eind 2007, waarna het model na eventuele aanpassingen in 2008 volledig effectief kan worden.

Naast het sturingsmodel gebaseerd op het nalevinggedrag zijn we ook begonnen aan het opstellen van een aanvullend sturingsmodel op basis van risico's. Dit model brengt in kaart hoe de risico's geïdentificeerd kunnen worden en welke bronnen hierbij geraadpleegd moeten worden. Tevens wordt bepaald hoe prioriteiten op korte, middellange en lange termijn moeten worden gesteld en welke beslissingsmomenten hierbij nodig zijn. Tenslotte legt het model een verband tussen de risico's en mogelijke manieren van ons optreden. De ontwikkeling van dit model is medio 2006 gestart. In 2007 ontwikkelen we het model verder en vullen we de basis voor de besturing in. In 2008 volgt dan daadwerkelijk sturing van toezicht op basis van de geïdentificeerde risico's.

Ad 3. Voorvallen op het terrein van Air Traffic Management (ATM) en gevaarlijke stoffen

De benodigde wijziging van Nederlandse wetgeving voor de invoering van de EU richtlijn betreffende meldingen van luchtvaartvoorvallen en ESARR 2, Reporting and analysis of ATM incidents, is in 2006 doorgevoerd. De Air Traffic Incident Commission is omgevormd naar een ATM voorvallenonderzoekscommissie die onder het Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen ressorteert. De inspectie, de LVNL, Eurocontrol zullen, in samenwerking met het Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen trend en risicoanalyses uitvoeren naar de veiligheid rond ATM. Voor het luchtruim worden veiligheid prestatie-indicatoren ontwikkeld en er zal ervaring worden opgedaan met het meten van prestatie indicatoren. Tevens worden trendanalyses uitgevoerd op basis van gemelde voorvallen met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen.

4.1.3 LUCHTVAARTOPERATIONELE BEDRIJVEN

Het toezicht

De inspectie houdt toezicht op luchtvaartmaatschappijen, opleidingsinstellingen, trainingshulpmiddelen, vliegend personeel, medische keuringsinstanties en -artsen, ballonvaartbedrijven, vervoerders eigen bedrijf, uitvoerders luchtwerk, historische luchtvaart, luchtvaartvertoningen, en overige vormen van gemotoriseerde luchtvaart, exameninstanties en (praktijk)examinatoren. Daarnaast geven we ontheffingen voor rondvluchten af. Ook houden we toezicht op buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die Nederlandse luchthavens aandoen.

Wat wil de inspectie bereiken?

De inspectie bewaakt en bevordert met het toezicht een veilige en duurzame luchtvaart op en boven Nederlands grondgebied en wereldwijd waar het gaat om de operatie van Nederlandse vliegtuigen, met zo weinig mogelijk voorvallen en milieuvervuiling. We genieten voor deze taak een grote maatschappelijke belangstelling. De luchtvaartsector is echter zelf primair verantwoordelijk voor een veilige en duurzame luchtvaart. We houden toezicht op de juiste afhandeling van klachten inzake instapweigering, vertraging en annulering van vluchten door luchtvaartmaatschappijen. We zien toe op de Wet luchtvaart en de Luchtvaartwet.

LUCHTVAARTOPERATIONELE BEDRIJVEN			
Omschrijving	Aantal	kosten x € 1.000	opbrengsten uit tarieven x € 1.000
TOELATEN/CONTINUEREN		2.398	2.301
Vergunning tot vluchtuitvoering (VtV-AOC)	125	782	718
Economische vergunningen (VtV-AOC)	30	89	41
Ontheffing art 16d eigen vervoer	10	2	2
Vergunning luchtvaartvertoning	40	25	22
Kwalificatie en registratie vliegopleiding	120	167	131
Kwalificatie vluchtnabooters	50	147	132
Afgifte bevoegdheden vliegend personeel	14.780	539	610
Theorie/praktijkexamens	12.750	434	521
Autorisatie examinatoren	550	37	55
Medische verklaringen	1.350	88	54
Autorisatie AMC/AME	13	16	15
Overige werkzaamheden	div	72	-
INSPECTEREN		1.468	
Inspecties VtV-AOC	300	257	
Inspecties SAFA-, SAGA- en SANA	335	592	
Inspectie herkwalificatie vluchtnabootser	50	54	
Inspectie opleidingsinstellingen	125	59	
Inspectie security	15	15	
Inspectie Denied Boarding Compensation/ PRM	10	16	
Inspecties geneeskundige instanties	10	16	
Overige inspectiewerkzaamheden	0	459	
KENNIS, ADVIES EN BERICHTGEVING			
Kennis advies en berichtgeving	21,3	4.322	

Inspectieprogramma

Ten behoeve van de toelating en continuering verleent de inspectie persoonsdocumenten en vergunningen. Bij alle Nederlandse vergunninghouders oefenen we structureel toezicht uit ten behoeve van de continuering en de naleving van wet- en regelgeving. Het inspectieprogramma is bekend bij de bedrijven. We houden toezicht op buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die Nederlandse luchthavens aandoen door Safety Assessment Foreign Aircraft (SAFA) inspecties uit te voeren. We hebben de kernbepalingen van het domein en de risico's van de objecten van toezicht in kaart gebracht en we richten onze toezichtinspanningen mede hierop. Hierover communiceren we open met de bedrijven.

Audits en inspecties plannen we centraal en voeren we zoveel mogelijk geclusterd uit, zodat de bedrijven zo min mogelijk belast worden. Bij deze audits en inspecties maken we, indien beschikbaar en bruikbaar, van informatie van 'derden' gebruik, bijvoorbeeld een IATA Operational safety Audit. De inspectieresultaten leggen we vast in inspectierapporten en waar nodig leggen we corrigerende maatregelen op en zien we erop toe dat deze worden opgevolgd.

Ontwikkelperspectief

In 2008 wordt de zorg voor de administratieve afhandeling van het gehele proces van toelating en continuering op een centraal punt binnen de inspectie (TBE) belegd. Dit met in achtneming van de inhoudelijke eindverantwoordelijkheid van de toezichteenheid door normstelling en autorisatie. De inspectie geeft hieraan uitvoering door het overdragen van de resterende taken aan de TBE. Voorts vindt een voortzetting van een verschuiving plaats van taken binnen het object luchtvaartvarende ten aanzien van verregaande uitbesteding van uitvoerende taken met betrekking tot brevettering en examinering. Medische verklaringen (met uitzondering van eerste afgiften en verklaringen waaraan restricties zitten) zullen worden afgegeven door medische keuringsinstanties en -artsen.

Wat doet de inspectie daarvoor?

Toelating en continuering

De inspectie verleent voor het toelaten en continueren van bedrijven en personen in de luchtvaart vergunningen en persoonsdocumenten (bewijzen van bevoegdheid en medische verklaringen) en autoriseert de examineringinstantie, keuringsinstanties en -artsen.

Luchtvaartmaatschappijen

De inspectie geeft aan luchtvaartmaatschappijen vervoersvergunningen (exploitatievergunningen inzake EU verordening 2407/92), Vergunning tot Vluchtuitvoering - Air Operator Certificates (VtV-AOC) en de daarbij behorende ontheffingen/ vergunningen van toepassing op de objecten van toezicht af en verlengt deze ook. Hieronder valt onder andere te denken aan: leasing, userapprovals vluchtnabootsers, state approvals, inflight security, cabin safety.

Opleidingsinstellingen, trainingshulpmiddelen, keuringsinstanties en luchtvaartvarende

Ten behoeve van opleidingsinstellingen, trainingshulpmiddelen, keuringsinstanties en luchtvaartvarende geeft de inspectie af en verlengt onder meer:

- vergunningverlening en instandhouding van Flight Training Organisations (FTO);
- type Rating Training Organisations (TRTO);
- de kwalificatie en instandhouding van Flight Simulator Training Devices (vluchtsimulatoren).

General Aviation

De inspectie verleent en verlengt voor de *General Aviation* onder andere de ontheffing artikel 16d Luchtvaartwet (vervoer eigen bedrijf) en de vergunning artikel 17 (vertoningen).

Examinatoren

De inspectie geeft de bewijzen van bevoegdheid en de autorisatie van examinatoren af. We onderzoeken of deze taak door de sector zelf kan worden uitgevoerd.

Luchtvaartmaatschappijen, opleidingsinstellingen, trainingshulpmiddelen, keuringsinstanties, medische keuringen

De inspectie geeft tot en met 31 december 2007 de vergunningen voor luchtvaartmaatschappijen, opleidingsinstellingen, trainingshulpmiddelen en keuringsinstanties, de eerste afgiften van medische verklaringen, inclusief de verlengingen van medische verklaringen met daarop restricties en de autorisatie van keuringsinstanties en -artsen af. De verlengingen van de medische verklaringen besteedt de inspectie uit. De examinering is al eerder uitbesteed. Ook geven we vergunningen af voor 'Traffic Coordination'. Het betreft de voorbereiding van de vergunningverlening voor het gebruik maken van het Nederlandse luchtruim door niet EU-luchtvaartmaatschappijen.

Overige

Naast de bovengenoemde taken in 2007:

- zijn we betrokken bij de totstandkoming van internationale regelgeving;
- verlenen we vergunningen⁴ aan objecten;
- oefenen we bij alle vergunninghouders structureel toezicht (integrale audits) uit op de naleving van wet- en regelgeving;
- houden we toezicht op de uitvoering van de uitbestede taken door de medische keuringsinstanties en -artsen en de examineringsinstantie(s);
- passen we de beleidsregel voor exploitatievergunningen/ lease-vergunningen strikter toe;
- geven we vergunningen af voor complexe luchtvaartvertoningen.

Inspecties

De inspectie houdt operationeel toezicht op de objecten van toezicht. Het toezicht bestaat uit bijvoorbeeld uit vlucht- en trainingsinspecties. Daarnaast houden we inspecties met een handhavend karakter (meestal onaangekondigd), zoals bijvoorbeeld Safety Assessment Foreign Aircraft (SAFA) en Safety Assessment National Aircraft (SANA) en Safety Assessment General Aircraft (SAGA).

Tijdens de inspecties kijken we onder meer naar organisatie en infrastructuur, handboeken, opleidingen en examens, registratie/ documentatie, boorduitrusting, ARBO (met name werk -en rusttijden), platforminspecties, grondaafhandeling, vluchtuitleiding, vluchtdocumentatie, QA systeem, Inflight Security en Cabin Safety. Onze inspecties resulteren in onder meer inspectierapporten, adviezen over trends die we constateren op basis van de analyse van inspectierapporten en in periodieke rapportages over de resultaten van het toezicht.

De inspectie is ook belast met de juiste uitvoering van de EU-verordening 'Denied Boarding Compensation' en de EU-verordening ten behoeve van Persons with Reduced Mobility (PRM) door luchtvaartmaatschappijen.

We inspecteren bij:

- Nederlandse AOC vergunninghouders, middels vlucht- en trainingsinspecties, waarbij we inspecties zowel op cockpit als op cabine richten;
- Nederlandse opleidingsinstituten (FTO's/TRTO's), middels de inspectie van de theorie- en praktijkinstructies;
- buitenlandse AOC-houders die op Nederland vliegen, middels SAFA-inspecties die we richten op de technische staat van de vliegtuigen en de uitrusting, alsmede boord- en personeelsdocumentatie;
- Nederlandse AOC-houders, middels SANA-inspecties (vergelijkbaar zijn met de SAFA-inspecties;)
- General Aviation, middels SAGA inspecties (Safety Assessment of General Aviation) zijnde platforminspecties gericht op de technische staat van de vliegtuigen en uitrusting, alsmede boord- en personeelsdocumentatie;
- de grondaafhandeling;
- luchtvaartvertoningen om vast te stellen of de vergunningsvoorwaarden en andere vastgestelde regels worden nageleefd;

⁴ Vergunningen met uitzonderingen van persoonsdocumenten, worden voor onbepaalde tijd afgegeven. Ten einde te kunnen aantonen dat de vergunninghouder aan de wettelijke eisen voldoet is er de 'Approval/Acceptance' lijst.

- vluchtnabootsers, middels keuringen;
- helikopter 'buitenlandingen'

Naast de bovengenoemde taken in 2007 nemen we deel aan internationale werkgroepen, geven we uitvoering aan de naleving van de EU verordening inzake de 'Zwarte Lijst' en harmoniseren we, samen met het ministerie, het handhavinginstrumentarium en handhavingsbeleid.

Kennis, advies en berichtgeving

De inspectie geeft vorm aan het relatiemanagement, onder andere door juridisch en beleidsmatige ondersteuning te geven bij het ontwikkelen, implementeren, wijzigen en handhaven van (inter)nationale regelgeving. We ontwikkelen een toezichtarrangement met als doel een effectieve en efficiënte inrichting van het toezicht en een zo groot mogelijke risicobeperking binnen de luchtvaart te bereiken. Daarnaast registreren en analyseren we meldingen van luchtvaartvoorvallen.

Luchtvaartvoorvallen

De Joint Aviation Requirements - Operations (JAR-OPS) bevatten al de verplichting om de daarin genoemde voorvallen te melden aan de inspectie. Dit om toezicht op het kwaliteitssysteem van individuele luchtvaartmaatschappijen te kunnen houden.

De inspectie is het centrale meld- en registratiepunt in Nederland voor alle luchtvaartvoorvallen die op basis van de EU richtlijnen inzake meldingen van luchtvaartvoorvallen dienen te worden gemeld. De benodigde wijziging van Nederlandse wetgeving voor de invoering van deze richtlijn is in 2006 doorgevoerd. Meldingen zijn belangrijk voor verdere verbetering van de luchtvaartveiligheid. Zowel in de richtlijn als in de nationale wetgeving wordt veel aandacht besteed aan de bescherming van melders tegen mogelijke bestuursrechtelijke en strafrechtelijke vervolging. De meldingen van voorvallen worden anoniem opgeslagen in een databank en uitgewisseld met andere EU-landen. Lering trekken uit de voorvallen met als doel verhoging van de luchtvaartveiligheid staat centraal. De gegevens uit de nationale en Europese databank worden gebruikt bij trend- en risicoanalyse en bij het opsporen van structurele oorzaken van onveiligheid. We onderhouden hiertoe nauwe relaties met de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV), het Openbaar Ministerie (OM) en de sector.

Alle gegevens tezamen geven inzicht in de effecten van inspecties. Op basis van de uitkomsten kunnen maatregelen worden genomen, zoals het aanpassen van procedures of technische specificaties, voorlichting, wijzigen van het toezicht of aanpassing van wet- en regelgeving.

In 2007 verrichten we de volgende werkzaamheden ten behoeve van *luchtvaartvoorvallen*:

- registreren en analyseren van voorvallen;
- vaststellen van trends en risicogebieden;
- opstellen van onderzoeksrapporten met betrekking tot ESARR 2, corrigerende maatregelen en het bewaken van de opvolging hiervan;
- berichten omtrent resultaten van trend- en risicoanalyses;
- berichtgeving richting bewindslieden omtrent het veiligheidsniveau;
- nationale en internationale uitwisseling van de resultaten uit voorvallenonderzoeken en de trend- en risicoanalyses inclusief de corrigerende maatregelen ter verhoging van de vliegveiligheid;
- jaarlijks bericht aan Eurocontrol;
- periodieke publicaties aan de media/burgers.

In 2007 verrichten we de volgende werkzaamheden op het terrein *beleid en regelgeving*:

- voortzetten overdracht van de bevoegdheid aan de EU/EASA inzake vergunning tot vluchtuitvoering (Operations (OPS) en bemanningsbewijzen (Flight Crew Licensing (FCL)));
- Implementeren regelgeving voor vergunning tot vluchtuitvoering en de vervoersvergunningen, OPS 0 (vluchtuitvoering), 2 en 4 (specifieke regels met betrekking tot vluchtuitvoering ballonvaarten, rondvluchten, zakenvluchten, luchtarbeid, historische luchtvaart, luchtvaartvertoningen

en overige vormen van gemotoriseerde luchtvaart), dit afhankelijk van de geaccordeerde taakuitbreiding van EASA;

- intrekken regelgeving voor bijhouden en doorgeven registraties van ballonvaarten;
- voortzetten aanpassing regeling luchtvaartvertoningen, indien evaluatie hiertoe aanleiding geeft;
- voortzetten ontwikkeling en implementatie EU verordening 'Persons with Reduced Mobility' in nationale regelgeving;
- verdergaande deregulering dan wel zelfregulering voor met name de General Aviation (voor de overige vormen van gemotoriseerde luchtvaart), dit voor zover internationale regels en afspraken dit toestaan;
- bijdragen aan (internationaal) ontwikkelen en opzetten van een informatiesysteem voor de publieke verantwoording van de veiligheidsprestaties van luchtvaartmaatschappijen (Safety management Systeem);
- implementeren amenderingen JAR's;
- voorbereiden van de ICAO audit 2008.

In 2007 verrichten we de volgende werkzaamheden op het terrein *berichtgeving*:

- goede berichtgeving zowel intern als extern en dit proces stimuleren zodat de invulling van dit primaire proces bewaakt wordt;
- berichten over resultaten van inspecties, onderzoeken en analyses;
- bijdragen aan berichten over nationale en internationale werkgroepen;
- berichten aan de sector, de samenleving, beleid en de politiek;
- het vullen en beheren van de intranetpagina.

In 2007 verrichten we de volgende werkzaamheden op het terrein *toezichtontwikkeling*:

- uitwerken van De Kaderstellende Visie op Toezicht 2005: 'Minder last, meer effect' en de daarin genoemde principes voor goed toezicht, evenals de projecten in het '*Meerjarenprogramma Toezicht in Beweging*', en het implementeren van de uitkomsten;
- herschrijven van het toezichtarrangement, inclusief doelen en activiteiten, en het beschrijven van nieuw toezicht, waaronder het toezicht op medische keuringsinstanties- en artsen;
- inbedden van analyse-instrumenten, waaronder risicoanalyses en nalevingmetingen en het op basis van de uitkomsten van de instrumenten zonodig aanpassen van de toezichtvisie en/of de inspectiestrategie;
- leveren van maatschappelijke relevante adviezen, mede op basis van risicoanalyses;
- evalueren van het toezichtarrangement en aanpassen naar aanleiding van vragen en behoeften van beleid en samenleving;
- uitvoeren van (kennis)projecten, waarvan de uitkomsten het inspectieprogramma kunnen beïnvloeden;
- communiceren over ontwikkeling in het toezicht aan het publiek, de politiek en de sector.

Wat zijn de speerpunten?

Naast de algemene punten zijn in 2007 de speerpunten:

1. verdere professionalisering van de inspectie;
2. versteviging van de erkenning en waardering door domein, publiek en politiek.

Ad 1. Verdere professionalisering van de inspectie

De inspectie werkt aan verdere professionalisering conform de negen principes van goed toezicht. We zullen investeren in een inspirerende werkomgeving voor de medewerkers met ruimte voor kennisverdieping door opleiding en training. Daarnaast stimuleren we actief de uitwisseling met verwante organisaties in binnen- en buitenland.

Ad 2. Versteviging van de erkenning en waardering door domein, publiek en politiek

In 2007 werkt de inspectie toe naar een grotere mate van objectivering van keuzecriteria om te

beoordelen op welke (categorieën) van bedrijven/personen het toezicht geïntensiveerd zal worden. Risicoanalyses liggen hieraan ten grondslag. Verder werken we, door onder andere standaardisering van de inspectiemethodes, aan een eenduidige beoordeling van de geïnspecteerde bedrijven/personen. De inspectie versterkt het relatiemanagement met het domein, politiek en publiek. Met name een pro-actieve communicatie, onder andere via het Internet en het organiseren van bijeenkomsten met de sector, zal daarbij aandacht krijgen.

4.1.4 LUCHTVAARTTECHNISCHE BEDRIJVEN

Het toezicht

Het toezicht moet zeker stellen dat de activiteiten in Nederland die verband houden met de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen (en vliegtuigonderdelen) gebeuren volgens de geldende voorschriften. De primaire verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de organisaties en personen die de activiteiten verrichten. Het toezicht van de inspectie is dan ook te typeren als tweedelijntoezicht. Alleen organisaties en personen die de inspectie daarvoor erkent of bevoegd verklaart, mogen werkzaamheden voor luchtwaardigheid uitvoeren.

Wat wil de inspectie bereiken?

De inspectie stelt met het toezicht voortdurend vast of deze organisaties en personen blijven voldoen aan de wet- en regelgeving. De inspectie houdt toezicht op organisaties op het gebied van ontwerp, productie, onderhoud, onderhoudsmanagement en opleiding, en onderhoudspersoneel. Daarbij kijken we zowel naar systeem als product. Veel van de activiteiten van deze organisaties zijn overigens grensoverschrijdend. Zo kunnen in Nederland geproduceerde componenten niet alleen in Nederlandse maar ook in buitenlandse luchtvaartuigen worden ingebouwd. Verder onderhouden organisaties naast de eigen vloot ook luchtvaartuigen van buitenlandse klanten in Nederland en zijn in Nederland opgeleide luchtvaarttechnici ook in het buitenland werkzaam. Daarom beperkt onze verantwoordelijkheid zich niet alleen tot de Nederlands geregistreerde luchtvaartuigen.

Meer specifiek richt het toezicht zich op typecertificaten van in Nederland ontworpen vliegtuigen en onderdelen, het produceren van luchtvaartuigonderdelen, de luchtwaardigheid van Nederlandse geregistreerde luchtvaartuigen, het veilig uitvoeren van onderhoud aan luchtvaartuigen en daar waar het gaat om luchtvaarttechnische opleidingen en luchtvaarttechnisch personeel. De sector laat zich kenmerken door een hoge arbeidsintensiviteit, een grote focus op kostenreductie en een sterk internationaal concurrerende omgeving. De belangrijkste wetgeving is de Wet luchtvaart, Luchtvaartwet, Verordening (EG) nr. 1592/2002, Verordening (EG) nr. 1702/2003 en Verordening (EG) nr. 2042/2003.

LUCHTVAARTTECHNISCHE BEDRIJVEN			
Omschrijving	Aantal	kosten x € 1.000	opbrengsten uit tarieven x € 1.000
TOELATEN/CONTINUEREN		3.677	3.285
Bedrijfserkenningen	500	1.554	1.586
Bewijzen van luchtwaardigheid /			
Geluidscertificaten	2.900	700	561
Examens	500	39	39
Examencommissie	100	72	12
Ontwerpadvies voor EASA-certificaties	300	944	840
Bewijzen van bevoegdheid	1.400	198	138
BvI (inschrijving)	825	106	87
Overig TBE	399	47	5

Overig toezichteenheid	130	17	17
INSPECTEREN			
Inspecties	680	1.119	
KENNIS, ADVIES EN BERICHTGEVING			
Kennis advies en berichtgeving	17,1	3.387	

Wat doen we daarvoor?

Toelating en continuering

Organisaties

De inspectie geeft vergunningen af aan bedrijven of organisaties die actief zijn op het gebied van ontwerp, productie of onderhoud van vliegtuigen of op het gebied van het opleiden van onderhoudstechnici. Alvorens bedrijven worden toegelaten tot het luchtvaartsysteem wordt het bedrijf eerst getoetst. Tijdens de toetsing beoordeelt de inspectie of het bedrijf voldoet aan de eisen voor wat betreft de organisatiestructuur, de inrichting van de bedrijfsprocessen, het kwaliteitsmanagement systeem en de bedrijfsuitrusting (in middelen en personen). Nadat een bedrijf zijn vergunning (erkenning) heeft verkregen en is toegelaten tot het luchtvaartsysteem, evalueren wij regelmatig of het bedrijf bij voortduring voldoet aan de eisen.

Accenten voor 2007 zijn de introductie van 'lichte' erkenningen voor onderhoudsbedrijven (EASA Part-M subpart F, G en I) en de verscherping van het beleid ten aanzien van geregistreerde opleidingen.

Personen

Voor de Nederlandse luchtvaart onderhoudstechnici geeft de inspectie maintenance licenses (bewijzen van bevoegdheid) uit, verlengt en wijzigt deze. Een uitgifte of aanpassing gebeurt nadat de inspectie heeft vastgesteld dat de onderhoudstechnici voldoen aan kennis- en ervaringseisen. Wij zijn verantwoordelijk voor de staatsexamens van vliegtuig onderhoudstechnici. Wij organiseren de examens voor de General Aviation en houden toezicht op de organisatie van overige examens. Met uitzondering van de erkende opleidingen evalueren wij voor de grote luchtvaart de examenopgaven om zeker te stellen dat aan de internationale regelgeving wordt voldaan.

Accent voor 2007 is de transitie van nationale licenties voor de General Aviation naar EASA Part-66 licenties. Door de vergrijzing dient zich de komende jaren een tekort aan goed opgeleide vliegtuigonderhoudstechnici aan. De inspectie zal in samenspraak met de sector oplossingsrichtingen zoeken ter bevordering van de instroom van technisch personeel. Het toelatingsbeleid zal hierop moeten worden afgestemd. Met name op het gebied van examens voorzien wij een flinke inspanning. Wij zullen, met in achtneming van de Europese wetgevings-kaders, ons inzetten om dit via aanbesteding extern te beleggen..

Producten / objecten

De inspectie geeft de volgende productcertificaten uit:

certificaten om met een luchtvaartuig te mogen opereren met een Nederlandse (PH-) registratie (b.v. het zogenaamde Bewijs van Luchtwaardigheid);

certificaten voor producten die in een luchtvaartuig worden geïnstalleerd;

certificaten voor wijzigingen aan een luchtvaartuig/onderdeel.

De typecertificaten voor luchtvaartuigen, onderdelen en wijzigingen geeft de EASA uit. Veel van de bijbehorende keuringsactiviteiten zijn, onder de verantwoordelijkheid van EASA, aan ons uitbesteed. Accent voor 2007 is de invoering van nieuwe EASA regelgeving op dit gebied. Daarnaast vragen de ontwikkelingen bij EASA een voortdurende afstemming over onderlinge rol en positie. Ook in 2007 besteedt de EASA de toelatingsactiviteiten aan ons uit.

Inspecties

Het toezicht op de staat van de veiligheid van de vergunningplichtige bedrijven en personen wordt gerealiseerd in het inspectieprogramma 2007 in de vorm van:

systeeminspecties (elk bedrijf moet minimaal eenmaal per jaar worden geïnspecteerd waarbij alle bedrijfsprocessen eenmaal per twee jaar moeten worden geëvalueerd);

product audits (om zeker te stellen dat het systeem effectief wordt uitgevoerd en de bedrijven de juiste output leveren);

on-desk-inspecties (evaluaties van management exposition en andere bedrijfsdocumentatie).

De inspectie-intensiteit bepalen we op basis van risicoanalyses (hierbij worden de achterblijvers vaker bezocht dan de koplopers). Naast de bovengenoemde inspecties voeren we op verzoek van EASA ook standaardisatie-inspecties bij andere luchtvaartautoriteiten (bijvoorbeeld deelname aan MAST-inspecties) en inspecties bij niet Europese bedrijven uit

In 2007 zal het evenwicht tussen product- en systeeminspecties verder worden uitgewerkt. In het kader van het verminderen van lastendruk voor onder toezichtstaanden zullen we de mogelijkheden onderzoeken voor het uitwisselen van inspectiegegevens. Het delen van informatie tussen de verschillende inspectiediensten, maar ook van informatie over de eigen inspecties van de onder toezichtstaanden biedt mogelijkheden tot een verbetering van de effectiviteit van het toezicht en tevens verlichting van de toezichtslast.

Omdat inspecties zich in principe richten op vergunninghouders zullen we in 2007 de noodzaak onderzoeken voor toezicht op niet-vergunninghouders. We besteden geen actieve aandacht aan amateur-bouw en historische luchtvaart. Naar aanleiding van incidenten verscherpen we het toezicht op en micro light aircrafts.

Kennis, advies en berichtgeving

Communicatie en berichtgeving naar het domein, publiek en politiek zijn belangrijke aandachtspunten in het werk van de inspectie. De inspectie zal het ministerie, het publiek en de politiek gevraagd en ongevraagd informeren over de stand van zaken binnen het domein. We werken het toezichtarrangement verder uit en we zullen starten met de implementatie ervan. Het uitwerken van het model voor risicoanalyse, het ontwikkelen effectrapportages en het objectiveren van inspecties maken daarvan deel uit. Ook het ontwikkelen en implementeren van instrumenten voor toezicht op Human Factors binnen erkende organisaties zal een belangrijk aandachtspunt zijn.

We zullen investeren in het verdiepen van de kennis van de medewerkers. Om de praktische kennis van het personeel te verhogen, maken praktijkstages deel uit van het opleidingsprogramma.

Wat zijn de speerpunten?

Naast de algemene punten zijn in 2007 de speerpunten:

1. Verdere professionalisering van de inspectie;
2. Versteving van de erkenning en waardering door domein, publiek en politiek

Ad 1. Verdere professionalisering van de inspectie

De inspectie werkt aan verdere professionalisering conform de negen principes van goed toezicht. We zullen investeren in een inspirerende werkomgeving voor de medewerkers met ruimte voor kennisverdieping door opleiding en training. Daarnaast stimuleren we actief de uitwisseling met verwante organisaties in binnen- en buitenland.

Binnen de inspectie besteden we aandacht aan procesoptimalisatie, onder meer door in te zetten op de introductie van een kwaliteitssysteem en het gebruik maken van slimme inspectiemethodes. Verder nemen we initiatieven voor het ontwikkelen van een luchtvaart kenniscentrum binnen de overheid. Het waarborgen van de veiligheidsketen is een essentiële voorwaarde voor het bevorderen van de veiligheid in de luchtvaart. Mede in vervolg op het veiligheidsonderzoek Nederland zullen we hiertoe een aanzet tot de opbouw van een safety managementsysteem geven.

Enkele specifieke projecten zijn:

- tevredenheids meeting domein, publiek;
- door ontwikkeling effectmeetmethoden;
- ontwikkelen workflow management systeem.

Ad 2. Versteving van de erkenning en waardering door domein, publiek en politiek

In 2007 werkt de inspectie toe naar een grotere mate van objectivering van keuzecriteria om te beoordelen op welke (categorieën) van bedrijven/personen het toezicht geïntensiveerd zal worden. Risicoanalyses liggen hieraan ten grondslag. Verder werken we, door onder andere standaardisering van de inspectiemethodes, aan een eenduidige beoordeling van de geïnspecteerde bedrijven/personen. De inspectie versterkt het relatiesmanagement met het domein, politiek en publiek. Met name een pro-actieve communicatie, onder andere via het Internet en het organiseren van bijeenkomsten met de sector, zal daarbij aandacht krijgen.

4.2 LAND

4.2.1 HOOFDPUNTEN

De inspectie richt zich binnen het wegvervoer en het vervoer over spoor vooral op de bevordering van de verkeersveiligheid, in het bijzonder op de veiligheid van passagiers/verkeersdeelnemers en personeel. Daarbij staan de bedrijven die bij het vervoer zijn betrokken centraal. Van hen verwachten we dat zijn hun bedrijfsvoering op een dusdanige wijze inrichten dat de veiligheid optimaal is geborgd. Onze activiteiten zijn gericht op de naleving van regelgeving, op de uitvoering van taken op het gebied van de vergunningverlening en op de advisering van de sector. Deze activiteiten dragen primair bij aan de bevordering van de veiligheid, maar hebben ook tot doel ongewenste concurrentievervalsing in de markt tegen te gaan.

In het gehele cluster land gelden een aantal speerpunten:

- veiligheid personeel;
- onderzoek naar incidenten en ongevallen;
- bedrijfsonderzoeken;
- risicoanalyses.

Ad 1. Veiligheid personeel

De inspectie ziet samen met de Arbeidsinspectie toe op de naleving van bepalingen uit de arbeidsomstandighedenwetgeving. Dat is noodzakelijk omdat veel ongevallen en incidenten worden veroorzaakt door menselijk falen. Vermoeidheid en onoplettendheid spelen daarbij een rol. De naleving van voorschriften op het gebied van arbeidstijden is cruciaal voor de veiligheid, waaronder de introductie van een digitale tachograaf.

Ad 2. Onderzoek naar incidenten en ongevallen

De inspectie heeft binnen het toezicht op de spoorwegveiligheid een lange traditie op het gebied van het doen van onderzoek naar ongevallen en incidenten. We delen deze opgedane ervaring binnen de inspectie. We zullen zien welke onderzoekstaken voor het wegverkeer zijn de onderscheiden. Daarbij speelt de aanwezigheid van een wettelijke meldingsplicht ten aanzien van incidenten en ongevallen een belangrijke rol.

Ad 3. Bedrijfsonderzoeken

De inspectie verlegt geleidelijk de toezichtactiviteiten in de richting van de bedrijven die in de domeinen actief zijn. Indien zij de zorg voor kwaliteit en veiligheid goed geregeld hebben, heeft dat een positief effect op het gedrag van de bestuurders van bussen, vrachtauto's en treinen.

Ad 4. Risicoanalyses

Het is van belang de in principe steeds schaarse middelen van de inspectie daar in te zetten waar het effect ervan het grootst is. De keuzen die dit met zich meebrengt dienen goed te zijn onderbouwd. Daarvoor zijn analyses nodig die geschikt zijn om de risico's in beeld te krijgen, om te begrijpen hoe de causale verbanden moeten worden gelegd en om daardoor uiteindelijk ook de juiste interventie te kiezen. De inspectie gaat verder met de inbedding van de expertise die hoort bij dit soort activiteiten.

4.2.2 BUSVERVOER

Het toezicht

De inspectie houdt met vergunningverlening en inspecties toezicht op het busvervoer. In het bijzonder op ondernemingen, chauffeurs en voertuigen. We helpen daarmee de vervoerveiligheid en de externe veiligheid te verhogen. Daarnaast dragen we bij aan de verbetering van concurrentievoorwaarden en duurzaamheid van de markt en de sociale omstandigheden in het vervoer over de weg. We controleren onder andere de aanwezigheid en het gebruik van snelheidsbegrenzers, de naleving van de wettelijke rij- en rusttijden, of bussen APK-gekeurd zijn, het gebruik door passagiers van de gordel en of niet meer passagiers vervoerd worden dan er beschikbare zitplaatsen zijn. Belangrijke wetgeving is de Wet Personenvervoer 2000, Arbeidsomstandighedenwet 1998, Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

BUSVERVOER			
Omschrijving	Aantal	kosten x € 1.000	opbrengsten uit tarieven x € 1.000
TOELATEN/CONTINUEREN		1.084	966
Ondernemingsvergunning bus	200	143	129
Vergunningbewijzen bus	7.585	284	256
Kaarten digitale tachograaf	7.000	556	490
Reisbladenboeken	2.000	85	77
Toetsing ondernemingsvergunning	90	23	
Overige vergunningen Bus	47	16	14
INSPECTEREN		2.253	
Bedrijfsinspecties	480	1.422	
Transportinspecties	2.000	433	
TO-PG	div	277	
Overig	div	98	
Bedrijfsinspecties	480	1.422	
KENNIS, ADVIES EN BERICHTGEVING			
Kennis advies en berichtgeving	3,0	539	

Wat willen we bereiken?

Het domein bestaat uit drie deelmarkten: internationaal vervoer, nationaal besloten vervoer en Openbaar Vervoer (OV). De beleidsdoelstellingen bus (begrotingsartikel 34.4) hebben met name betrekking op de marktwerking in het Openbaar Vervoer (OV). De rol van de inspectie op het gebied van vergunningverlening in het OV is summier, de gemeentelijk aanbestedingen en concessies spelen hier een veel belangrijker rol.

Het uiteindelijke doel van onze inzet is het borgen van de algemene doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid (begrotingsartikel 32.1): het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers op de

weg, en daarmee ook maatschappelijk leed en maatschappelijke kosten. Daarnaast is een belangrijk doel het stimuleren van de marktwerking besloten bus, het borgen van gelijke concurrentievoorwaarden en het bewaken van consistentie met het openbaar vervoer en taxi. Hiertoe verlenen we vergunningen en handhaven we de diverse wettelijke bepalingen. We signaleren ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op het bereiken van de genoemde doelstellingen.

Uit risicoanalyse blijkt dat de grootste risico's in het busvervoer liggen op het terrein van het internationale vervoer, en dan met name de ritten op ongebruikelijke tijden (nacht), over lange afstanden, en bij bedrijven die er een zwaar belaste ritplanning op na houden. We leggen in 2007 de nadruk in ons toezicht op dit type vervoer. Dit in samenwerking met het KLPD en de collega-inspectiediensten uit andere Lidstaten.

Wat gaan we daarvoor doen?

Toelating en continuering

De inspectie verleent de vergunningen. De belangrijkste producten zijn:

- afgifte van de bestuurderskaart (5 jaar geldig) en overige kaarten voor de digitale tachograaf;
- afgifte en wijzigingen nationale en internationale ondernemersvergunning en bijbehorende vergunningbewijzen;
- wettelijk verplichte 5-jaarlijkse toets en tussentijdse toets van de ondernemersvergunning;

In 2007 maken we, net als binnen het domein taxi, een aanvang met onderzoeken naar de eis van betrouwbaarheid in het kader van de Wet BIBOB.

De invoering van de digitale tachograaf per mei 2006, het samenvoegen van de nationale en internationale ondernemersvergunningen, en de digitalisering van het vergunningverleningsproces zijn onze grote uitdagingen voor 2007.

Inspecties

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 3 jaar aan de beurt voor een reguliere bedrijfscontrole.

De samenwerking met internationale collega-inspectiediensten is een belangrijk onderdeel van het toezicht op het zogenaamde lijndienst- en pendelvervoer. Daarnaast biedt de digitale tachograaf de mogelijkheid om op grote schaal gegevens van rij- en rusttijden om te zetten in bruikbare controle-informatie.

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 naleefmetingen en risicoanalyse zijn belangrijke programma's. In het project Safestat wordt voor goederenvervoer en personenvervoer door ons een systeem ontwikkeld voor het monitoren van de verkeersveiligheid en de effecten van de activiteiten van de inspectie. Het model beoogt een relatieve veiligheidsscore per onderneming te berekenen op basis van ongevalsgegevens en inspectieresultaten.

Wat zijn de speerpunten?

Ongevallen

Door ongevallen te voorkomen wordt de veiligheid in het wegvervoer bevorderd. De inspectie verdiept zich in de relatie tussen (over)vermoeidheid en ongevallen in het busvervoer. Met het programma 'bewust uitgeruste bestuurder' werken we aan betere voorlichting over de risico's verbonden aan het goederen- en personenvervoer over langere afstanden. Het project Fatigue Management Programmes onderzoekt of met innovatieve interventie-instrumenten de veiligheid in het transport kan worden vergroot.

Busongelukken kunnen zeer ernstige gevolgen hebben. Indien zich in 2007 incidenten voordoen zal de inspectie in samenwerking met het KLPD uitgebreid onderzoek verrichten naar de mogelijke

oorzaak van het ongeval, en indien gewenst, het KLPD ter plekke bijstaan. Daarnaast ontwikkelen we, in samenwerking met AVV, een methode voor ongevalonderzoek.

Risicoanalyse onderkant van de markt

In het nationale vervoer gaat de meeste aandacht uit naar de onderkant van de markt: die busbedrijven die geen kwaliteit brengen in hun ritplanning, administratie en onderhoud van het wagenpark. Middels risicoanalyse brengt de inspectie de onderkant van de markt beter in beeld. In samenwerking met collega-inspectiediensten pakken we de notoire overtredders hard aan.

Openbaar Vervoer

Door de concessiesystematiek, en de geldelijke belangen die daarbij spelen, ontstaan er veiligheidsrisico's, met name voor de planning en de daaraan verbonden rij- en rusttijden. Een belangrijk controlehulpmiddel daarbij is de digitale tachograaf. In 2007 voert de inspectie een verkennend onderzoek uit naar verschillende aspecten van veiligheid waaronder de technische staat van het voertuig en de naleving van rij- en rusttijden in het openbaar vervoer. Voorheen waren we voor dit type toezicht aangewezen op de zogenaamde de dienstroosters. Dit was zeer omslachtig en goed toezicht was daardoor niet mogelijk.

Digitale tachograaf

De invoering van de digitale tachograaf heeft ook in 2007 grote gevolgen voor zowel het goederenvervoer als het personenvervoer over de weg. Vanaf mei 2006 moet elke nieuw voertuig, vrachtwagen en bus, zijn uitgerust met een digitale tachograaf. De mogelijkheid bestaat nu om grote hoeveelheden data ineens te verwerken. Zo zijn de individuele rij- en rusttijden van de laatste 28 dagen van elke chauffeur beschikbaar op zijn bestuurderskaart. Van bedrijven kan de complete ritadministratie gedownload worden. We werken aan systemen die al deze data efficiënt omzetten in bruikbare controlegegevens, en de inspecteurs krijgen opleidingen in deze nieuwe technieken.

N.B.: Zolang nog er voertuigen op de weg zijn van voor mei 2006 zullen we moeten toezien op beide systemen van registratie.

Fraude met tachograaf

Eind 2005 is gebleken dat er een type tachograaf is, waarmee rusttijd kan worden geregistreerd terwijl met het betreffende voertuig wordt gereden. Gebleken is dat met deze tachograaf zonder verdere technische aanpassingen of malversaties eenvoudig een rusttijd kan worden gefingeerd. Gelet op de aard en de mogelijke omvang van deze manipulatie kan de verkeersveiligheid ernstig in het geding komen. De inspectie ontwikkelt samen met het KLPD en ECR een nieuwe onderzoeksstrategie om dit type fraude sneller te herkennen.

Controles rij- en rusttijden

Binnen het geheel van regels voor de busbranche blijven die op het gebied van rij- en rusttijden, neergelegd in het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (Atb-v), een belangrijke plaats innemen. Immers, naleving hiervan is van groot belang voor de veiligheid van passagiers, medeweggebruikers en de buschauffeurs zelf. Tegelijkertijd draagt naleving van het Atb-v bij aan de totstandkoming van gelijke concurrentievoorwaarden in de branche. Gebleken is dat touringcarbedrijven hun ritten vaak zo strak plannen dat naleving in de praktijk al gauw in het gedrang komt. Handhaving van het Atb-v, via weg- en bedrijfscontroles, blijft daarom geboden.

Ook in het internationale vervoer komt de naleving van de voorgeschreven rij- en rusttijden gemakkelijk in het gedrang door economische druk op dit type vervoer. De inspectie besteedt speciale aandacht aan de lijndienst en overige lange afstand vervoer. De toetreding van Oost-Europese landen tot de EU is daarbij een extra aandachtspunt. De controles op het pendelvervoer richten zich zowel op de winterpendels, naar en van de skigebieden, als op de zomerpendels. De controles verrichten we deels in samenwerking met het KLPD. Vanaf 2005 wordt eveneens structureel samengewerkt met de Koninklijke Marechaussee en de Douane aan de grensovergangen te Venlo, Bergh,

Heerlen en Hazeldonk. Internationaal werken we samen binnen de Euro Controle Route. De rij- en rusttijdencontroles op het internationale pendelvervoer omvatten ook de aanvoerritten die door de chauffeurs worden gereden, conform het zogenaamde Skills-arrest.

In 2007 komt de vernieuwing van de rij- en rusttijdenverordening (3820/85 en 3821/85) tot stand. Verder wordt gewerkt aan de implementatie van een tweetal arbeidstijdenrichtlijnen (2000/34 en 2002/15) en van de nieuwe controlerichtlijn 2006/22/EG. In deze controlerichtlijn is het aantal controles van onder bepaalde verordeningen vallende chauffeurs verhoogd voor de komende jaren.

Aanpassing controlemethodiek Keurmerk Touringcarbedrijf

Het door de branche geïntroduceerde KEMA Keurmerk Busbedrijf, tegenwoordig Keurmerk Touringcarbedrijf, bevordert de naleving, omdat een voorwaarde is dat overtredingen binnen het bedrijf zelf worden geconstateerd en aangepakt (zelfregulering). Behoud en verwerving van dit keurmerk is afhankelijk van de resultaten van periodieke toetsing door derden en de inspectie.

In het verleden is bij gerichte inspecties gebleken dat de naleving van rij- en rusttijdenwetgeving bij keurmerkbedrijven niet significant beter was dan bij niet-keurmerkhouders. Naar aanleiding daarvan hebben we onze controlemethodiek bijgesteld en de uitwisseling van inspectiegegevens met de Stichting Keurmerk Touringcarbedrijf geïntensiveerd. De samenwerkingsovereenkomst met de stichting is geactualiseerd. Een van de afspraken is dat de door ons geconstateerde overtredingen structureel worden uitgewisseld. De inspectie is vertegenwoordigd in de onafhankelijke raad van toezicht op het keurmerk.

In 2007 maken we, ten aanzien van de gecertificeerde touringcarbedrijven, een aanvang met een vorm van 2e lijnstoezicht.

Technische controles voertuigen op veiligheid

De inspectie voert, in samenwerking met de RDW, tijdens verschillende types wegcontroles technische keuringen van het voertuig uit. We maken hierbij gebruik van de technische kennis van de RDW en de keuringsstations langs grote wegen.

4.2.3 TAXIVERVOER

Het toezicht

De inspectie houdt met vergunningverlening en inspecties toezicht op de taxiondernemingen, -chauffeurs en -voertuigen. We streven naar een betrouwbare, vakbekwame en veilige taximarkt met eerlijke concurrentievoorwaarden. Daarnaast besteden we aandacht voor de arbeidsomstandigheden van de werknemers (arbeids-, rij- en rusttijden) binnen dit domein.

Door de sterke politieke aandacht voor het taxidossier zijn de ontwikkelingen daarin, en de gevolgen voor ons toezicht, onzeker. Daarbij valt te denken aan de (datum van) invoering van de nieuwe tariefstructuur, de gevraagde extra handhavinginzet en de mogelijke invoering van een leerwerktraject voor taxichauffeurs. Relevante wet- en regelgeving zijn de Regeling tachograafkaarten, Regeling taxibestuurders 2005, Regeling werkmap, Richtlijn voor strafbevordering Arbeidstijdenwet, Voertuigreglement, Wegenverkeerswet 1994 en de Wet personenvervoer 2000.

TAXI			
Omschrijving	Aantal	kosten x € 1.000	opbrengsten uit tarieven x € 1.000
TOELATEN/CONTINUEREN		2.111	1.887
Ondernemingsvergunning taxi	1.050	733	660
Vergunningbewijzen taxi	17.500	746	672
Chauffeurspassen	13.091	632	555
Toetsing ondernemingsvergunning	1.000	67	

INSPECTEREN		2.732
Bedrijfsinspecties	413	634
Transportinspecties	6.000	1.472
TO-PG	div	304
Overig	div	255
KENNIS, ADVIES EN BERICHTGEVING		
Kennis advies en berichtgeving	3,0	536

Wat willen we bereiken?

Het taxibeleid (begrotingsartikel 34.4) is gericht op het stimuleren van de marktwerking. In de taximarkt wordt de keuzevrijheid van de consument bevorderd, onder gelijktijdige borging van een basiskwaliteit.

Daarnaast gelden in het domein taxi de algemene doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid, zoals geformuleerd in begrotingsartikel 32. Dit zijn het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers op de weg en daarmee ook het maatschappelijk leed en de maatschappelijke kosten. Hiertoe verlenen we vergunningen en handhaven we de diverse wettelijke bepalingen. In 2007 (en 2006) geven we invulling aan de handhavingsafspraken die gemaakt zijn in het taxiconvenant met de 4 grote steden (G4-convenant). Voorts signaleren we ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op het bereiken van de genoemde doelstellingen.

In dit G4-convenant zijn een aantal nalevingindicatoren benoemd. Het toezicht op en de handhaving van de bepalingen krachtens de Wet personenvervoer 2000 en de daarop gebaseerde regelgeving, voor zover gericht op taxivervoer, wordt door ons meer gericht op de zogenaamde basiskwaliteit. Voor ons betreft dit met name de naleving van de wet- en regelgeving inzake de volgende onderdelen:

- ondernemersvergunning;
- chauffeurspas;
- tariefkaart en taxameter;
- klachten- en geschillenregeling.

Het gewenste nalevingpercentage van de indicatoren ligt op 95%. Om het huidige naleefniveau te bepalen is door ons in 2006 een eerste meting uitgevoerd. Bij dat onderzoek nemen we ook de opbouw en betrouwbaarheid van de onderliggende cijfers mee. Ons streven is in 2007 een meer gedetailleerde uitspraak te kunnen doen over de naleving op de voor ons relevante onderdelen van het taxidomein.

Basiskwaliteit in het taxivervoer: 3 invalshoeken

- De G4 zijn verantwoordelijk voor de taxistandplaatsen, openbare orde en verkeersovertredingen. Borging gebeurt via inspanningen van de gemeente op het terrein van infrastructuur en faciliteiten op het terrein van openbare ruimte, alsmede via toezicht door de politie.
- Het ministerie Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor de minimumkwaliteitseisen met betrekking tot ondernemersvergunning, chauffeurs, voertuig, tarieven en dergelijke. Deze minimumeisen zijn verankerd in wetgeving en borging vindt plaats via ons toezicht.
- De branche is zelf verantwoordelijk voor 'extra' kwaliteitsaspecten als een schone auto, rijgedrag en beleefdheid. Borging van deze extra kwaliteitsaspecten kan bijvoorbeeld via het keurmerk plaatsvinden.

Wat gaan we daarvoor doen?

Toelating en continuering

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 (5 jaar geldig);
- afgifte en wijzigingen van ondernemersvergunning en bijbehorende vergunningbewijzen;
- wettelijk verplichte 5-jaarlijkse toets en tussentijdse toets van ondernemersvergunningen;
- onderzoek naar de eis van betrouwbaarheid in het kader van de Wet BIBOB.

Daarnaast beschikken we over een Informatiecentrum, waar alle eerstelijnsvragen van burgers en bedrijven beantwoord worden. Digitalisering van het proces van vergunningverlening is onze grote uitdaging voor 2007.

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 in het domein taxi steeds meer met zogenaamde thema-acties waarbij in veel gevallen in samenwerking met collega handhavers (politie) in korte tijd één specifiek onderdeel extra veel aandacht krijgt. Toezicht op de nieuwe tariefstructuur zal voornamelijk thematisch plaatsvinden.

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 naleefmetingen en risicoanalyse zijn belangrijke programma's. Met betrouwbare naleefcijfers kunnen we de juiste accenten aangeven bij bijvoorbeeld het toezicht in de G4.

Wat zijn de speerpunten?

Convenanten met de vier grote steden

De liberalisering van het taxivervoer heeft met name in de grote steden tot gevolg gehad dat het aanbod van het aantal taxi's is toegenomen. Hiermee is een aantal minder positieve ontwikkelingen gepaard gegaan, waarbij vooral openbare orde problemen en problemen op het gebied van de verkeersdoorstroming genoemd kunnen worden. De vier grote steden hebben de minister dan ook gevraagd om extra aandacht voor deze problematiek. Ter uitvoering hiervan is in december 2005 het zogenaamde taxiconvenant gesloten tussen de minister en de vier grote steden. In dit convenant zijn de gezamenlijke inspanningen beschreven van de gemeenten, de inspectie en de politie, elk vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid. Voor ons betreft dit met name de naleving van de wet- en regelgeving inzake de volgende onderdelen:

- ondernemersvergunning;
- chauffeurspas;
- tariefkaart en taxameter;
- klachten- en geschillenregeling.

Ook in 2007 vormen deze convenanten de basis voor onze inzet in de vier grote steden. Onze inzet wordt mogelijk door de wens van de Tweede Kamer groter dan aanvankelijk door ons, op grond van onze risico-inschatting, beoogd. Een besluit hierover is nog niet genomen.

De nadruk van het toezicht op het taxivervoer ligt in 2007 dus op de grote steden. We constateren echter ook een voortgaande verschuiving van taxiaanbod en -problematiek van de grote steden naar randgemeenten, bijvoorbeeld Leiden, Almere, Hilversum en Purmerend. Dit is onder andere het gevolg van de versterkte handhaving in de grote steden en van de lange wachttijden op standplaatsen door overcapaciteit. Verder ontvangen we regelmatig klachten over illegaal taxivervoer door buitenlandse ondernemingen in de grensgebieden. Ook bij grote evenementen, zoals de Vierdaagse van Nijmegen, de TT van Assen en het carnaval in het zuiden zijn we aanwezig. Daar neemt de drukte op de standplaatsen toe en ontstaat onrust doordat ondernemers uit het hele land hun diensten aanbieden, met als gevolg dat ook het aantal klachten toeneemt. Daarmee verspreidt de grote stedenproblematiek, zoals volle standplaatsen, irritaties, illegale verpachting en fictieve loondienstverbanden, zich over het land. We zullen naar aanleiding van klachten en verzoeken, en al

dan niet in samenwerking met de politie, aandacht besteden aan de taxiconroles in deze regio's en afspraken maken over onze extra inzet.

Rolstoelvervoer

In het rolstoelvervoer is sprake van een extra kwetsbare groep personen die vervoerd wordt. De inspectie houdt ook in 2007 toezicht op het vastzetten van rolstoelen, het gordelgebruik en losliggende zware objecten. Tijdens uitgevoerde thema-acties op deze vorm van vervoer is de afgelopen jaren gebleken dat de naleving van deze wet- en regelgeving nog onvoldoende is.

Vakbekwaamheid taxichauffeurs

Begin 2006 is er door de inspectie middels een speciale thema-actie intensief gecontroleerd op de eisen van vakbekwaamheid voor taxichauffeurs. De naleving van deze wettelijke eisen bleek toen ruim voldoende. Toch zullen wel ook in 2007 intensief controleren. Behalve de reguliere transportinspecties houden we gerichte bedrijfsinspecties bij de bedrijven die eerder in overtreding bleken. Het doel van de inspectie is om het naleefpercentage verder te verhogen en de notoire overtreders hard aan te pakken.

Mystery-guest onderzoeken

De inspectie en de politie voeren gezamenlijk een aantal 'mystery guest' onderzoeken uit, waarbij onopvallende inspecteurs en politiemensen zich zullen laten vervoeren. Hierbij zal de betreffende chauffeur aan het einde van de taxirit direct beboet worden, indien deze zich schuldig heeft gemaakt aan verkeersovertredingen of overtredingen van de Wet personenvervoer 2000.

De mystery guest-onderzoeken zijn al snel een effectief middel gebleken, en bieden naast het direct bekeuren, ook juist ruimte voor alternatieve instrumenten zoals 'beloning' voor goed presterende chauffeurs. Deze alternatieve instrumenten ontwikkelen we in 2007.

Zichtwaarnemingen met Automatische Nummer Plaat Registratie (ANPR)

Het onopvallend waarnemen van vervoersactiviteiten, en het vervolgens achteraf controleren van de bedrijfsadministratie van de betreffende ondernemingen, zal de inspectie in 2007 voorzetten. De controles worden uitgebreid vanuit de Randstad naar andere grote steden (G30).

In 2006 is voor het eerst het ANPR-systeem ingezet, waarmee digitaal kentekens van taxi's worden geregistreerd en automatisch gecontroleerd kunnen worden in aan het systeem gekoppelde bestanden. Deze nieuwe technologie zal naar verwachting ook in 2007 ingezet worden bij (zicht)waarnemingen en zal gebruikt worden om het domein Taxi beter in beeld te krijgen.

Boordcomputer taxi en smartcard taxi (BCT)

De invoering van de BCT is in de Wet Personenvervoer 2000 aangekondigd. Het doel is om de uitvoering van controles op de naleving van het Arbeidstijdenbesluit vervoer en de Wet personenvervoer 2000 eenvoudiger te maken en het risico van frauduleuze praktijken te minimaliseren. De inspectie stelt de functionele specificaties voor de BCT op en heeft hiervoor een projectgroep ingesteld. Er ligt een belangrijke relatie met de nieuwe EU-richtlijn taxameter, waarin een aantal boordcomputerwensen van Nederland zijn overgenomen.

Nieuwe tariefstructuur

De inspectie schenkt extra aandacht aan de invoering van de nieuwe tariefstructuur in taxi's. In 2007 houden we, na invoering, een nulmeting en een vervolgactie. We houden toezicht op de zichtbaarheid van het tarief, het juiste gebruik van de taxameter, maar ook of de klant voor dit tarief vervoerd wordt.

Discovervoer

De inspectie in 2007 extra aandacht aan de controle op het zogenaamde discovervoer. Dit vervoer, dat verricht wordt nadat passagiers een discotheek hebben verlaten, is een risico omdat regelmatig

(te) grote groepen in kleine busjes vervoerd worden. Ook wordt dit vervoer vaak door niet-vergunninghouders (snorders) verricht, waardoor het zich onttrekt aan ons toezicht.

WAM en andere verzekeringen (bijv. inzittendenverzekering, bedrijfsverzekering)

Op grond van signalen controleert de inspectie in 2007 vaker op het gebruik van ongekeurde en onverzekerde voertuigen. Hierdoor ontstaan zowel veiligheids- als aansprakelijkheidsrisico's.

Toetsing eisen taxiondernemers

Ingevolge de Wet Personenvervoer 2000 voert de inspectie vijfjaarlijkse toetsen uit. In deze toetsen beoordelen we de inbreng van vakbekwaamheid, als ook de betrouwbaarheid van de ondernemers door middel van een Verklaring Omtrent het Gedrag. Iedere vergunninghouder wordt elke vijf jaar getoetst, gerekend vanaf de dag waarop aan hem vergunning is verleend. Een vergunninghouder kan ook op elk ander moment getoetst worden wanneer daartoe aanleiding bestaat. In 2007 komen ongeveer 1.000 vergunninghouders voor de 5-jaarlijkse toets in aanmerking. Op basis van de Wet BIBOB kan een speciale afdeling van het ministerie van Justitie een onderzoek naar de betrouwbaarheid van ondernemers worden ingesteld. De inspectie draagt ondernemers voor indien we het sterke vermoeden hebben dat er sprake is van misbruik van de ondernemersvergunning. Wanneer daar aanleiding toe bestaat kunnen vergunningen door ons ingetrokken worden.

TX-Keur

Na een moeizame start in 2004 komt het keurmerk Taxi (TX-Keur) geleidelijk beter tot ontwikkeling. In 2007 kunnen nieuwe certificerende instellingen de markt betreden. De inspectie levert bij aanvragen controlegegevens aan certificerende instellingen, zodat deze gegevens kunnen worden meegewogen in het al-dan-niet afgeven van het Keurmerkcertificaat. Daarnaast maken we ook afspraken om tussentijds controlegegevens te verstrekken, die mogelijk kunnen leiden tot waarschuwingen of intrekking van het keurmerk. Nieuw is dat zelfstandigen zonder personeel in aanmerking kunnen komen voor een maatgerichte (lichtere) toetsing. Rotterdam en Amsterdam experimenteren met aparte keurmerkstandplaatsen. Onderzoek in 2007 zal moeten aantonen of het keurmerk ook garant staat voor een betere naleving. In dat geval kan zelfregulering en certificering vanaf 2007 een belangrijker rol spelen in het domein Taxi. Tot die tijd richten we ons toezicht op niet keurmerkhouders.

Herinrichten toezicht op het taxivervoer

Ook het toezicht zelf blijft in ontwikkeling. De uitwerking van de veranderingen krijgt gestalte in het nieuwe toezichtarrangement taxivervoer. Bij de ontwikkeling van het toezichtarrangement is 'de buitenwereld' nauw betrokken. Daarnaast is de inspectie voor het project Klantstrategie het gesprek aangegaan met onder toezichtstaanden in zogenoemde klantpanels. Het toezichtarrangement bevat onder meer de volgende ideeën:

- directe handhaving in de grote steden, waarbij wordt gestreefd naar integratie van de handhavingstaak in reguliere politietaken;
- klachten en incidentmeldingen dienen als indicatie van de noodzaak tot ingrijpen;
- een gerichte inzet van het instrument handhavingcommunicatie ter ondersteuning van ons handhavingbeleid; een voorbeeld hiervan is het inschakelen van 3VO voor de problematiek van het zogenaamde discovervoer;
- het leveren van een actieve bijdrage aan zelfregulering door middel van certificering, zoals TX-keur;
- vereenvoudiging van de werkwijze bij de vergunningverlening.

4.2.4 GOEDERENVERVOER

Het toezicht

De inspectie houdt toezicht op het vervoer van goederen over de weg. We houden toezicht op ondernemingen, chauffeurs en overig personeel, voertuigen, gevaarlijke stoffen en overige goederen

en willen daarmee de veiligheid binnen het beroepsgoederenvervoer verhogen. Dat doen we door de naleving van relevante wet- en regelgeving te verbeteren.

Ons toezicht is primair gericht op de ministeriele verantwoordelijkheden ten aanzien van gevaarlijke stoffen, rij en rusttijden, overbelading, security, vakbekwaamheid en concurrentievoorwaarden. Voor een belangrijk deel betreft het verantwoordelijkheden die op grond van EU regelgeving is vastgelegd. Secundair en veelal in samenwerking met anderen, zien we toe op de arbeidsomstandigheden, het internationale level playing field, verkeersveiligheid, (milieu gerelateerde) transportstromen (afval, vee, radioactief), belastingwetgeving, routing gevaarlijke stoffen, ongeval oorzaken en de technische staat van de voertuigen.

GOEDERENVERVOER			
Omschrijving	Aantal	kosten x € 1.000	opbrengsten uit tarieven x € 1.000
TOELATEN/CONTINUEREN		6.631	5.642
Ontheffingen gevaarlijke stoffen	27	64	7
Passen digitale tachograaf	80.500	6.393	5.635
Verklaringen van dienstbetrekking	5.000	25	-
Verklaringen van ter beschikking stelling	15.000	149	-
INSPECTEREN		8.010	
Bedrijfsonderzoeken	589	3.908	
Bedrijfsonderzoeken Weigh in Motion	460	147	
Wegcontroles op overbelasting	615	86	
Integrale wegcontroles	12.300	1.726	
Broncontroles gevaarlijke stoffen	183	187	
Basismetingen gevaarlijke stoffen	2.100	294	
Gevaarlijke stoffen thematisch prioritair	5.000	702	
TO-PG	div	960	
KENNIS, ADVIES EN BERICHTGEVING			
Kennis advies en berichtgeving	8,0	1.362	

Wat willen we bereiken?

De inspectie wil door gericht toezicht de naleving, en daarmee de veiligheid, binnen het goederenvervoer verhogen en een bijdrage te leveren aan het beleidsdoel van de Minister van Verkeer en Waterstaat: Dit is het aantal (verkeers)doden (ruim 800) en het aantal verkeers(ziekenhuis)gewonden (ruim 18.000) verminderen.

Daarnaast stimuleert toezicht een gezonde concurrentiepositie in het internationale krachtenveld, een verantwoorde omgang met externe risico's voor mens en milieu en is het een betrouwbare informatiebron voor de maatschappij ten aanzien van de effecten van het goederenvervoer over de weg.

Wat gaan we daar voor doen?

Toelaten en continueren

Vergunningen en ontheffingen

Vergunningverlening binnen het beroepsgoederenvervoer is belegd bij de Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie. De inspectie geeft ontheffingen af voor het vervoer van gevaarlijke stoffen als een vervoerder niet volgens de wet- en regelgeving kan vervoeren. In zo'n

geval zien we toe op de maatregelen die de vervoerder neemt voor een gelijkwaardig veiligheidsniveau van het transport.

De uitgifte van passen digitale tachograaf wordt elders in dit jaarplan behandeld.

Inspecteren

De inspectie voert jaarlijks 25.000 inspecties uit binnen het wegvervoer. Deze inspecties vinden zowel langs de weg als bij bedrijven plaats en betreffen zowel binnenlands als buitenlandse vervoerders. De inspecties zijn deels kwalitatief en kwantitatief voorgeschreven door EU regelgeving en anderszins internationaal geharmoniseerd. We voeren de inspecties in belangrijke mate integraal uit waardoor controles op naleving van verschillende wetten met een minimum last gepaard gaan. We werken veel samen met andere diensten.

Met de ontwikkeling van het gezamenlijk werkprogramma in het kader van de samenwerkende inspecties/front office zetten we in 2007 een eerste stap naar modernisering van het toezicht. We voeren eerste verkenningen naar informatieoverdracht en eventueel taakoverdracht of signaleringsfunctie in 2007 uit. De verdere stappen in samenwerking zullen in een later stadium worden ontwikkeld.

Selectief toezicht

De inspectie past bij het selecteren van te controleren objecten risicoanalyse toe op basis van inspectieresultaten (database en expert judgement) uit het verleden. Daarbij richten we ons op deelsectoren in het domein. Door verbeterde verwerking en uitwisseling van informatie met andere diensten wordt het toezicht selectiever. In 2007 komt een verdere uitwisseling van gegevens met het KLPD tot stand. De ontwikkelingen van de Front Office Wegvervoer en het samenwerkingstraject ICT wegvervoer hebben we elders reeds genoemd.

Naast het accent op naleving splitsen we ons toezicht meer toe op vervoer dat we vanuit de risicoanalyse als meest risicovol beschouwen. Inspecties vinden dan ook thematisch plaats. Dit gebeurt mede naar aanleiding van actuele ontwikkelingen in het domein. Ontwikkelingen op het gebied van vervoer van gevaarlijke stoffen hebben hierbij prioriteit.

Nalevingsmetingen

Naast selectieve wegininspecties op grond van risicoanalyse houdt de inspectie a-selectieve wegininspecties om de (objectieve) naleving te meten. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen nemen we in 2007 een vernieuwde nalevingsmeting in gebruik, de Basismeting. Door een methodologische aanpassing is deze nalevingsmeting efficiënter en zijn minder wegininspecties nodig om een betrouwbaar beeld te krijgen van de naleving.

Effectmeting en interventiestrategie

De kans op controle in het wegvervoer is relatief laag, het aantal vervoerbewegingen is 50 miljoen per jaar. De overtredingspercentages zijn echter hoog en nopen tot een bijstelling van het inspectiebeleid. Het ontwikkelen van een effectieve inspectiemethode en interventiestrategie is een prioriteit. Langs de principes van de tafel van elf voert de inspectie in 2007 een analyse uit. Hierbij betrekken we nadrukkelijk de sector. Zie hiervoor ook elders onder instrumentontwikkeling binnen de inspectie en de gezamenlijke interventiestrategie vanuit het front office.

Een speerpunt in het ontwikkelen van interventies is de bewustwording bij de sector ten aanzien van de risico's die met het transport samenhangen en de maatregelen die de sector zelf kan nemen. Activiteiten die deze bewustwording stimuleren, zoals voorlichting, ondersteuning, gezamenlijke pilots met de sector starten we in samenwerking met andere inspecties en kerndepartementen op.

Van object- naar systeemtoezicht

In het streven naar verbeterde naleving vindt een verschuiving plaats van object- naar systeemtoezicht. Systeemtoezicht wil zeggen (re)activering van de eigen verantwoordelijkheid binnen de sector (zelfregulering). Bij systeemtoezicht wordt op systeemniveau toezicht gehouden binnen ondernemin-

gen. Ontwikkeling van systeemtoezicht sluit aan bij de beleidsontwikkelingen met betrekking tot het invoeren van zorgsystemen op het terrein van gevaarlijke stoffen zoals aangegeven in de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen en op ontwikkelingen in andere domeinen.

Het toepassen van systeemtoezicht vergt investeringen van bedrijven. Dit kan in praktische zin worden vertaald in kwaliteitssystemen, keurmerken, ISO certificaten etc. De introductie van systeemtoezicht vergt een intensieve samenwerking van de toezichthouder met de bedrijven en brancheorganisaties om deze vorm van toezicht mogelijk te maken. De pilotprojecten, waarin bedrijven met de inspectie samenwerken en die in 2006 zijn opgestart lopen door in 2007. De introductie van systeemtoezicht vindt gefaseerd en via een gerichte benadering van de sector plaats met in achtneming van de internationale ontwikkelingen rond het level playing field. In het kader van de verwachte definitieve toelating van lange en zwaardere voertuigen op het Nederlandse wegennet zal, door middel van het bij de vergunningverlening verplicht stellen van een kwaliteitszorgsysteem, systeemtoezicht worden toegepast.

ICT-ontwikkelingen

De inspectie intensificeert verder bij het toezicht het gebruik van ICT-toepassingen. Voorbeelden hiervan zijn de mobiele werkplek, WIM-VID (Weigh in Motion-Video) en de digitale tachograaf. Sinds 2006 gebruiken we zogenoemde Tablet-PC's om controleresultaten in te voeren of te raadplegen tijdens controles langs de weg of bij bedrijven. In 2007 kunnen we ook 'realtime' databases van andere toezichthouders, zoals het KLPD en de Rijksdienst voor Wegverkeer (RDW), raadplegen. Via de database van de RDW kunnen we bijvoorbeeld gegevens over APK opvragen, waardoor we fysieke controle van betreffende documenten niet meer hoeven uit te voeren. We verkennen ook de mogelijkheden van automatische kenteken registratie (ANPR).

Weigh in Motion-Video (WIM-VID)

WIM-VID is een systeem van Rijkswaterstaat om vrachtauto's tijdens het vervoer te wegen. Met sensoren in het wegdek worden de asdrukken van voertuigen gemeten. De kentekens van de gecontroleerde vrachtauto's en de meetresultaten komen terecht in een database, die als basis dient om (preventief) toezicht te houden. Met dit toezicht wordt beoogd dat door gedragsbeïnvloeding de naleving van wetgeving wordt bevorderd.

Voor de controle van de rij- en rusttijden is in 2006 de digitale tachograaf verplicht gesteld voor nieuwe voertuigen. In 2007 ontwikkelen we ICT-toepassingen waardoor verwerking van de verkregen data efficiënter plaatsvindt.

Digitale beschikbaarheid van transportgegevens zijn voor verder digitalisering van het toezicht en het terugdringen van de inspectiedruk van belang. In 2006 heeft TNO in opdracht van de inspectie, een haalbaarheidsstudie verricht naar de mogelijkheden van een digitale vrachtbrief in het goederenvervoer over de weg. De voorlopige conclusies van deze studie lijken, vanuit het oogpunt van incidentmanagement en zelfregulering, een pilot te rechtvaardigen met een digitale vrachtbrief bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Verwacht wordt dat deze in 2007 wordt uitgevoerd.

Samenwerking en front office

De inspectie werkt bij het uitvoeren van inspecties al lange tijd structureel samen met andere inspectiediensten zoals KLPD, VROM en Arbeidsinspectie en in bijzondere situaties met diensten als VWA en AID. De focus op samenwerking en ICT wegvervoer krijgt een verdere in door het opbouwen van de Front Office Wegvervoer die in de loop van 2007 operationeel zal zijn.

Internationale samenwerking in de vervoersketen is gericht op het leggen van focus en het harmoniseren van inspecties. Uitwisseling van medewerkers, gegevens en methodieken wordt in ECR verband georganiseerd. In 2007 zal de samenwerking binnen ECR op meer (toezicht)beleidsmatig gebied worden gestimuleerd. Met name de introductie van bedrijfscontroles digitale tachograaf blijkt een

gezamenlijk interessegebied te zijn. Nederland neemt daarin een vooraanstaande positie in. Samenwerking met pre-accessie landen via ad-hoc bilaterale contacten tussen inspecties of meer structureel in het kader van EU-twinning (Turkije) zijn gericht op het creëren van een geharmoniseerd systeem van toezicht binnen de EU. Ze hebben tevens tot resultaat dat de inspectie aansluiting krijgt bij de autoriteiten van de landen die een substantieel deel van het goederentransport over de Nederlandse wegen voor hun rekening nemen. Met het oog op het waarborgen van de veiligheid en gelijke concurrentievoorwaarden is toezicht op de buitenlandse transporteurs een maatschappelijk belangrijke rol van de inspectie.

Verdieping Kennis, advies en berichtgevingsfunctie

De kerntaken op het gebied van Kennis, Advies en Berichtgeving (KAB) zijn de ontwikkeling van het toezicht in het domein en het verbeteren van de communicatie zowel nationaal als internationaal met andere inspecties, de sector en beleidsorganisaties. Voor de ontwikkeling van het toezicht binnen het domein worden verschillende (onderzoeks)activiteiten (risicoanalyse, effectmeting) verricht in aansluiting bij de strategische toezichtontwikkeling binnen de inspectie. Nadrukkelijk wordt de sector betrokken bij nieuwe ontwikkelingen in het toezicht. Deze ontwikkeling zal met de komst van het front office in belangrijke mate gespiegeld worden aan ontwikkelingen bij andere inspecties. De bevindingen hiervan worden beschreven in het toezichtarrangement. Voor de methodiek van toezichtarrangement ontwikkelingen zie elders in dit plan. Op basis van het van buiten naar binnen proces wordt de signaalfunctie met betrekking tot economische, technologische, infrastructurele, logistieke (met name gevaarlijke stoffen) en beleidsontwikkelingen in het domein verder ontwikkeld. Daarmee gaat het toezicht in het domein zich verbreden van puur op naleving gericht naar integraal toezicht op het domein.

De kennis van het domein is nog onvoldoende voorhanden. Op het terrein van risicoanalyses moet de inspectie verschillende methodieken ontwikkelen. Het betreft instrumenten voor selectieve controles op grond van historische veiligheidsscore van bedrijven inclusief het vervoer gevaarlijke stoffen. Op basis daarvan kunnen we prioriteiten voor het hele domein vaststellen. We stemmen de risicoanalyses af met andere inspectiediensten in het kader van de front office ontwikkeling (zie elders). Bij de bepaling van risico's en de rapportages daarover houden we nadrukkelijk ook rekening met de maatschappelijke perceptie. Naast literatuuronderzoek en data-analyse maken we ook gebruik van de 'oog-en-oor-functie' van de inspecteurs in het veld. Dit is met name van belang om zaken te signaleren die nog niet eerder zijn onderkend ('witte vlekken'). Aandachtspunten zijn: veiligheid, concurrentieverhoudingen ('level playing field') en sociale omstandigheden binnen het beroepsvervoer. Daarnaast houden we ook steeds rekening gehouden met wat politiek/maatschappelijk wenselijk is.

Bij de nalevingsmeting definiëren we, naast meting van de naleving van wet- en regelgeving, ook andere indicatoren om het effect van het toezicht te meten. We onderzoeken welke interventies het meest passend zijn. Interventies lopen uiteen van voorlichting geven tot repressief optreden. Voor de ontwikkeling van het interventiebeleid spelen onder andere 'Human factors' een belangrijke rol. Ongevallen met vrachtauto's zorgen over het algemeen voor congestie en veroorzaken daardoor mede veel economische schade. Van ieder ongeval met een met gevaarlijke stoffen geladen vrachtauto stellen we een 24 uren rapportage op. Deze rapportage ontwikkelen we verder, waarbij we ingaan op de oorzaken (vermoeidheid, vormgeving infrastructuur) van de ongevallen. Daarnaast verbeteren we de registratie, informatieverzameling en -uitwisseling, waardoor trendanalyses gemaakt kunnen worden.

Nieuwe wet- en regelgeving

In 2007 zal de nieuwe Wet Wegvervoer goederen naar verwachting in werking treden. Ter voorbereiding daarop, zal in samenspraak met andere inspecties adequaat handhavingsbeleid worden ontwikkeld. Ook zal overleg plaatsvinden met de brancheorganisaties in de sector. Daarnaast zullen de implicaties van de nieuwe regelgeving (ADR artikel 1.10) rond security projectmatig worden opgepakt. Speciale aandacht zal in dit kader worden besteed aan de security op parkeerplaatsen.

Wat zijn de speerpunten?

Naast de algemene punten zijn in 2007 de speerpunten:

1. gevaarlijke stoffen;
2. Front Office Wegvervoer.

Ad 1. Gevaarlijke stoffen

De inspectie kent hoge prioriteit toe aan gevaarlijke stoffen, in het bijzonder aan de uitwerking van de nota Vervoer Gevaarlijke stoffen. Deze nota geeft veel aandacht aan de infrastructuur in relatie tot de externe veiligheid. Ook hier geldt dat we veel aandacht besteden aan de ontwikkeling van de digitale vrachtbrief. Verder sluit ontwikkeling van systeemtoezicht aan bij de beleidsontwikkelingen met betrekking tot het invoeren van zorgsystemen op het terrein van gevaarlijke stoffen. Toepassen van systeemtoezicht vergt investeringen van bedrijven.

Ad 2. Front office Wegvervoer

De inspectie ontwikkelt de Front office Wegvervoer. Hiermee wordt de samenwerking met andere inspecties, nationale en internationale toezichthouders, geïntensiveerd. De mogelijkheden van de vorming van een Europees agentschap verkennen we daarbij.

4.2.5 SPOOR

Het toezicht

De inspectie houdt toezicht, middels vergunningverlening en inspecties, op de Nederlandse Spoorwegen, goederenvervoerders, machinisten en overig personeel, railvoertuigen, reizigers en goederen, Prorail en 'notified bodies'. Ons doel is het voorkomen en beperken van letsel en schade in en door het railverkeer. Onder de relevante wet- en regelgeving waarop onder andere toezicht wordt uitgeoefend vallen de Spoorwegwet, Wet aanleg locaalspoor en tramwegen, Wet grensoverschrijdend vervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

SPOOR			
Omschrijving	Aantal	kosten x € 1.000	opbrengsten uit tarieven x € 1.000
TOELATEN/CONTINUEREN		1.802	804
Veiligheidsattesten spoorwegondernemingen	10	293	264
Bedrijfsvergunningen spoorwegondernemingen	10	60	54
Inzetcertificaten spoorvoertuigen	50	189	170
Verklaring geen bezwaar spoorvoertuigen	130	235	211
Toets veiligheidsmanagementsysteem Prorail	1	60	-
Veiligheidsbeoordeling grote projecten en nieuwe systemen	3	584	-
Veiligheidsbeoordeling wijziging bestaande systemen	10	241	-
Regime brugopeningen	54	23	-
Erkenningscertificaten Keuringsinstanties en werkplaatsen	25	116	105
Ontheffing RID/VSG	1	1	-
INSPECTEREN		4.034	
Vooronderzoeken	1.000	526	
Bedrijfsonderzoeken	150	175	
Ongevalsonderzoeken uitgebreid	22	760	

Ongevalsonderzoeken standaard	220	234
Thema inspecties	8	819
Standaardinspecties	20	702
Actuele inspecties	50	234
Inspecties gevaarlijke stoffen	600	175
Thema-inspecties gevaarlijke stoffen	15	409
KENNIS, ADVIES EN BERICHTGEVING		
Kennis advies en berichtgeving	7,0	1.299

Wat willen we bereiken?

Binnen het ministerie levert de inspectie een bijdrage aan de veiligheid op het spoor. In 2005 is het beleid van de rijksoverheid op het gebied van spoorveiligheid vastgelegd in de Kadernota 'Veiligheid op de rails'⁵. Ook is in 2005 de Spoorwegwet in werking getreden, met haar stelsel van lagere regelgeving dat de basis biedt voor veilig en ongestoord treinverkeer op hoofdspoorwegen. De inspectie ziet erop toe dat de verschillende ondernemingen en individuen de regels uit de Spoorwegwet naleven. Bovendien zien wij toe op het initiëren van de juiste acties om de doelstellingen uit de kadernota 'Veiligheid op de rails' te realiseren. Deze kadernota stelt onder meer doelen op het gebied van reizigersveiligheid, personeelsveiligheid, overwegveiligheid en onbevoegden op het spoor. De wijze waarop we de toezichttaken uitvoeren is vastgelegd in de toezichtvisie Rail die eind 2004 aan de Tweede Kamer is gezonden. Kenmerkend voor de visie is de integrale benadering van het spoorstelsel, de samenwerking met andere toezichthouders en de benadering door middel van risicoanalyses. Eén van onze taken is het geven van inzicht in de staat van de veiligheid. Hiertoe beschikken we over een goede informatiepositie, gebaseerd op zelf uitgevoerde inspecties en onderzoeken en op informatie die door de spoorwegondernemingen en beheerder aan ons ter beschikking wordt gesteld.

Wat gaan we daarvoor doen?

Toelating en continuering

Bij alle Nederlandse vergunninghouders oefent de inspectie structureel toezicht uit op het veiligheidsmanagementsysteem. Spoorwegonderneming krijgen bij een positieve beoordeling een veiligheidsattest dat drie jaar geldig is. Wij beoordelen het veiligheidszorgsysteem regelmatig tussentijds naar aanleiding van wijzigingen, incidenten of bevindingen tijdens inspecties en op basis van risicoanalyse. Na drie jaar volgt een hercertificering. De resultaten van audits van andere autoriteiten of instellingen betrekken we in ons oordeel.

We zorgen voor open communicatie met de vergunninghoudende bedrijven, met name ook met de Notified Bodies en keuringsinstellingen.

Veiligheidsmanagementsysteem ProRail

ProRail is geen spoorwegonderneming in de zin van de Spoorwegwet en op grond van de wet niet verplicht tot het hebben van een veiligheidszorgsysteem. ProRail heeft wel een veiligheidszorgsysteem ontwikkeld in het kader van de Beheerconcessie. Het systeem is deels in de organisatie geïmplementeerd en is in de eerste helft van 2006 door de inspectie beoordeeld. In de loop van 2006 is het systeem verder in de organisatie geïmplementeerd en in 2007 krijgt onze beoordeling een vervolg. We zullen dan het Veiligheidsmanagementsysteem van ProRail in de praktijk beoordelen. Daarnaast heeft de minister in de rapportages Spoorspattingen de Tweede Kamer aangekondigd dat zij de directie van ProRail heeft opgedragen adequate maatregelen te nemen met betrekking tot onze bevindingen. Voor het eind van 2006 wordt een plan van aanpak van ProRail. We zullen de in de

⁵ Tweede Kamer 2004-2005, 29893, nr.2

Veiligheidsagenda ProRail 2007-2008 opgenomen maatregelen op adequaatheid toetsen en de realisatie ervan in 2007 monitoren.

Daarnaast voert de inspectie aanvullend onderzoek uit naar de achtergronden van het verschijnsel spoorspattingen. In de juli 2006 werden 285 'vermeende' spoorspattingen gemeld, waarvan uiteindelijk 143 een daadwerkelijke vervorming van het spoor bleken te zijn. Doel van het onderzoek is vast te stellen of dit aantal spoorspattingen uitzonderlijk hoog is en, als dit zo is, wat daarvoor een verklaring kan zijn. De rapportage van de resultaten van het aanvullend onderzoek leveren we in het eerste kwartaal van 2007 op.

Inspecteren

De inspectie houdt bij de participanten op de Nederlandse hoofdspoorwegen structureel toezicht op de naleving van wet- en regelgeving. De spoorwegmarkt is gedurende het afgelopen decennium opengesteld voor marktpartijen. Dit proces is nog niet tot stilstand gekomen en leidt tot een toenemend aantal participanten in het spoorstelsel. Participanten op de Nederlandse hoofdspoorwegen zijn onder andere de spoorwegondernemingen (vervoerders), beheerder(s), keuringsinstituten, keuringsinstanties en onderhoudsbedrijven. Ook houden we structureel toezicht op de onderaannemers van de verschillende ondernemingen, die onder verantwoordelijkheid van de beheerder aan het spoor werken en wier handelen van invloed is op de spoorwegveiligheid. De bedrijven zijn bekend met ons inspectieprogramma.

De kernbepalingen van het domein en de risico's van de objecten van toezicht zijn in beeld. De toezichtinspanningen worden aan de hand hiervan bepaald. Ons streven is erop gericht om de belangrijkste bepalingen met betrekking tot veiligheid te handhaven en daarbij de toezichtlast voor bedrijven te verminderen. Daartoe geven we ondermeer de samenwerking met andere toezichthouders en opsporingsinstanties verder vorm, waarbij we als front office voor de verschillende toezichthouders zullen functioneren.

De uit te voeren inspecties zijn onder andere:

- veiligheidsmaatregelen bij werkzaamheden aan de baan;
- kwaliteit van de spoorweginfrastructuur;
- vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor, als vervolg op broncontroles.

Veiligheidsmaatregelen bij werkzaamheden aan de baan

De eisen voor het veilig werken aan de baan zijn neergelegd in het Normenkader Veilig Werken (NVW). Het NVW is opgesteld door ProRail, samen met de grote aannemers op het spoor en is van toepassing voor al het werk aan de baan. Het NVW is de brancheregelgeving die de inspectie ook hanteert als toetsingskader. Omdat veel eisen van het werken aan de baan een grote samenhang hebben met de Arbo-wetgeving, vinden de inspecties naar het veilig werken plaats in nauw overleg of samen met de Arbeidsinspectie.

De kwaliteit van de spoorweginfrastructuur

De inspectie houdt indirect en direct toezicht op de toestand van de infrastructuur. Naast toezicht op de wijze waarop de beheerder van het spoor, ProRail, invulling geeft aan zijn taak om de veiligheid van het spoor te garanderen, voeren we ook zelf inspecties uit naar de toestand van de infrastructuur. Dit kan op plaatsen waar zich ongevallen hebben voorgedaan, maar zeker ook op plaatsen waar gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Vervoer van gevaarlijke stoffen, als vervolg op broncontroles

De inspectie is in 2005 begonnen met het doorlichten van bedrijven die gevaarlijke stoffen vervoeren. In 2007 zetten we deze doorlichting voort. Naast de reguliere inspecties op het vervoer van gevaarlijke stoffen zullen we de inspecties richten op zwakke elementen in de bij de doorlichting geconstateerde procedures.

Overige

Naast bovenvermelde inspecties bestaat er een aantal andere aandachtsvelden. Bestrijding van vandalisme, in de vorm van toezicht op de wijze waarop ProRail dit probleem te lijf gaat, maar ook in de vorm van eigen inspecties zal daar onderdeel van uitmaken. Daarnaast verricht de inspectie ook in 2007 snelheidsmetingen om te controleren in hoeverre sprake is van te hoge snelheden. Deze metingen richten zich op plaatsen waar de risico's het grootst zijn. Te denken valt aan locaties waar een tijdelijke snelheidsbeperking bestaat, maar ook aan tunnels.

In 2006 werd een inspectie verricht naar de veiligheid van spoortunnels. Deze inspectie zal waar nodig uitmonden in aanbevelingen ter verbetering van de veiligheid. In 2007 zullen we nagaan in hoeverre noodzakelijk geachte verbeteringen zijn gerealiseerd.

Ook het materieel en de vertrekprocedures van treinen inspecteren we in 2007. Het gaat daarbij niet alleen om inspectie van de belading en de technische staat van voertuigen, maar we inspecteren ook onderhoudsbedrijven. Verder besteden we aandacht aan zaken als een veilig vertrekproces van treinen en onbevoegde personen in de bestuurderscabine.

Kennis, advies en berichtgeving

Kennis van het domein van toezicht is belangrijk voor een toezichthouder. Borgen en ontwikkelen van kennis is dan ook een belangrijke taak voor de inspectie. We verlenen juridisch en beleidsmatige ondersteuning bij het ontwikkelen, implementeren en handhaven van (inter)nationale regelgeving. Daarnaast geven we vervolg aan de ontwikkeling van het in 2004 vastgestelde toezichtarrangement, onder andere door middel van het ontwikkelen van een instrument voor nalevingsmeting en het onderzoeken van de motieven voor niet naleving van bepalingen uit de Spoorwegwet c.a. Een belangrijke basis voor de kennisfunctie is de database met incident- en ongevalgegevens die we beheren. Ook beheren we andere databases met relevante inspectiegegevens. We werken aan de modernisering, koppeling en betere beschikbaarheid van de interne en externe gegevensbronnen, bijvoorbeeld van de beheerder.

In 2007 onderzoekt de inspectie de gevolgen van alcohol-, medicijnen- en drugsgebruik op het functioneren van veiligheidspersoneel en de naar aanleiding daarvan te treffen maatregelen. Hetzelfde wordt gedaan met de gevolgen van vermoeidheid.

De inspectie adviseert de beleidsafdelingen op basis van gedane bevindingen. Een belangrijk instrument daarvoor is de trendanalyse. We adviseren ook bij de uitwerking van de spoorwegregelgeving in AMvB's en ministeriële regelingen. In 2007 is de wetgeving rond lokale en bijzondere spoorwegen actueel.

De inspectie organiseert en faciliteert overleg op het gebied van spoorwegveiligheid met alle onder toezichtstaande spoorwegondernemingen en de beheerder. Daarnaast worden reguliere contacten onderhouden met vakbonden en belangenorganisaties. De contacten dienen er mede toe om het veiligheidsgevoel van de burger betreffende het spoorstelsel te kunnen bepalen.

Incidenten en ongevallen

De inspectie is het centrale meld- en registratiepunt in Nederland voor incidenten en ongevallen op het spoor en heeft hiertoe een op railincidenten toegespitste crisis- en incidentenorganisatie ingericht. We zien er op toe dat een onderzoek ingesteld wordt na een ongeval of incident. Bij een ernstig ongeval of incident stellen we zelf een onderzoek in en publiceren het rapport hiervan. De gegevens die voortkomen uit de onderzoeksrapporten gebruiken we bij risico- en trendanalyses. Doel van een trendanalyse is om trendmatige veranderingen in de statistieken van ongevallen en indicatoren voor ernstige ongevallen te signaleren.

Op het gebied van ongevalsonderzoek onderhouden we relaties met de Onderzoeksraad voor Veiligheid, het Korps landelijke politiediensten, de Arbeidsinspectie en het Openbaar Ministerie.

Onderzoek

Aan de hand van ongevals- en incidentmeldingen door participanten in het railverkeersstelsel of door derden stelt de inspectie een vooronderzoek in. In ernstige gevallen stellen we een onderzoek

ter plaatse van het ongeval in. Aan de hand van de bevindingen uit dit onderzoek ter plaatse of uit het vooronderzoek bepalen we of we een eigen onderzoek uitvoeren of dat een spoorwegonderneming of infrabeheerder de opdracht krijgt een bedrijfsonderzoek uit te voeren. Het doel van het onderzoek is vierledig:

- berichtgeving aan de samenleving;
- toetsing op naleving van de spoorwegwet en onderliggende regelgeving;
- lering uit incidenten en ongevallen;
- onderbouwing van te treffen sancties.

Alle informatie over ongevallen en incidenten wordt vastgelegd in de database MISOS die we gebruiken bij risico- en trendanalyses.

Ontwikkelperspectief

In 2007 worden de voor de inspectie belangrijke onderwerpen bij de evaluatie van de Spoorwegwet ingebracht. We dragen actief bij aan de ontwikkelingen in Europa. Met name in werkgroepen van de European Railway Agency (ERA) zijn we actief. We vervullen de taken van de nationale spoorwegautoriteit. We treden bij de uitwerking van de EU spoorregelgeving op als adviseur van de ERA. Door deelname aan de technische werkgroepen dragen we bij aan de ontwikkeling van gemeenschappelijke indicatoren, methoden en doelen voor spoorwegveiligheid en de interoperabiliteit van het Europese spoorwegnet. We zijn actief bij aan de ontwikkeling van normen en procedures op het terrein waar wij toezicht houden.

Wat zijn de speerpunten?

Veiligheidsbeoordeling nieuwe systemen en wijzigingen

De inspectie vormt zich een oordeel over de veiligheid van nieuwe (spoor)systemen alvorens deze in gebruik worden genomen. Ook verandering en wijziging van bestaande spoorssystemen introduceren nieuwe risico's. In 2006 vond een belangrijk deel van de beoordeling van de HSL-Zuid en Betuwe-route plaats. In 2007 beoordelen we, indien aanwezig, de nog openstaande punten uit de door de betreffende projectdirecties opgestelde zogenaamde Safety Cases.

De inspectie verzorgt op grond van de eisen uit het 'Normdocument Veiligheid Light Rail' de toelating van de zogenaamde lightrailprojecten. We beoordelen het Integraal Veiligheidsplan, waarin vooraf de veiligheidseffecten van de projecten bestudeerd en gedocumenteerd zijn. In 2007 zien we toe op adequate veiligheidszorg bij deze projecten.

Lichtrailprojecten

In 2006 is het eerste deel van RandstadRail (Zoetermeerlijn) in gebruik genomen. In 2008 verbindt RandstadRail de Rotterdamse metro met het Haagse tramnet. In de jaren na 2007 wordt, volgens de huidige projectplannen, in het project Rijn-Gouwelijn Oost de bestaande spoorlijn Alphen aan den Rijn - Leiden verbonden met de Leidse binnenstad. Naast deze twee projecten spelen nog een aantal kleinere projecten (o.a. de Merwede-Lingelijn).

De aanleg van nieuwe of de uitbreiding van bestaande gelijkvloerse overwegen kan in sommige omstandigheden noodzakelijk worden geacht. De vastgestelde beleidslijn van proportionaliteit en maatwerk leidt ertoe dat het instrument van risicoanalyse een overheersende rol krijgt bij de besluitvorming hierover. Hetzelfde geldt voor de besluitvorming van iedere individuele overweg die op de nominatie staat gesloten te worden. Risicoanalyse wordt toegepast door de wegbeheerder en spoorwegbeheerder. In geval tussen beide beheerders een patstelling ontstaat zal de inspectie na een beoordeling van de risicoanalyse een advies aan de minister geven.

Roodseinpassages

Uit de trendanalyses blijkt dat het aantal roodseinpassages (STS-passage) tot en met 2004 een

stijgende lijn vertoonde. De branchepartijen, vervoerders en beheerder, nemen maatregelen om het risico te verminderen. De structurele maatregelen zijn zowel gericht op terugdringing van het aantal STS-passages als het verminderen van de mogelijke gevolgen. Dit door het creëren van randvoorwaarden die het maken van fouten door de machinist helpen te verminderen.

De maatregelen en verbeteringen zijn vastgelegd in een plan van aanpak door de branche dat aan de minister en de Tweede Kamer is voorgelegd. De minister steunt deze plannen. De inspectie bewaakt de voortgang van deze maatregelen, stelt expertise en analysecapaciteit beschikbaar en voert incident- en ongevalonderzoek uit. Zo is eind 2006 het onderzoeksrapport 'Oorzaken, gevolgen en trends over de periode 2001 - 2005' aan de Tweede Kamer aangeboden. Hierin vragen we extra aandacht voor het feit dat de STS-passage niet zijn afgenomen. De door de Stuurgroep STS bedachte maatregelen zullen met nog meer elan en voortvarendheid moeten worden ingevoerd. Drie zaken willen we extra onder de aandacht van de spoorsector brengen:

- het relatief grote aandeel van recidive seinen op het aantal STS-passages;
- het relatief grote aandeel van vertrekkende treinen (zowel op een geel als op een rood sein) op het aantal en de ernst van de STS-passages;
- het relatief grote aantal van leeg materieeltreinen op het aantal en ernst van de STS passages.

We verwachten dan ook dat de spoorsector deze drie aspecten met prioriteit aanpakt, bovenop de reeds in gang gezette maatregelen van de Stuurgroep STS.

Berichtgeving

In het project 'veiligheidsmonitor infrastructuur' definieert de inspectie samen met ProRail een aantal te monitoren indicatoren voor de veilige berijdbaarheid. De lijst van indicatoren zijn in de loop van 2005 gezamenlijk praktisch uitgewerkt en in 2006 voor het grootste gedeelte geïmplementeerd. In 2007 gaan we hiermee door. De te ontwikkelen veiligheidsmonitor moet inzicht geven in de trendmatige ontwikkeling van spoorstaafgebreken, spoorstaafslijtage en spoorligging.

In 2007 verschijnt de trendanalyse over 2006. De jaarlijkse trendanalyse heeft tot doel trendmatige veranderingen in de spoorwegveiligheid te signaleren en te vergelijken met de in de kadernota opgenomen doelstellingen.

4.2.6 TRAM EN METRO

Het toezicht

De inspectie houdt met inspecties en ongevalonderzoek toezicht op de veiligheid van het tram- en metrobedrijf. Het wettelijk kader is de Spoorwegwet 1875 met onderliggende regelgeving. Het toezicht richt zich op de veiligheid van nieuwe tram- en metrolijnen voor dat deze in gebruik worden genomen, railvoertuigen, personeel en reizigers. Het doel is het voorkomen en beperken van letsel en schade in en door tram- en metroverkeer. Onder dit toezicht vallen de metronetten van Amsterdam (GVB) en Rotterdam (RET) en de interlokale (snel)tramlijnen Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein (Connexxion), Den Haag-Delft (HTM) en Amsterdam WTC-Amstelveen(GVB).

TRAM EN METRO			
Omschrijving	Aantal	kosten x € 1.000	opbrengsten uit tarieven x € 1.000
TOELATEN/CONTINUEREN			
Geen producten			
INSPECTEREN		176	
Thema inspecties Tram/metro	1	59	
Standaard inspecties Tram/metro	1	29	
Actuele inspecties Tram/metro	3	29	

Ongevallenonderzoeken Tram/metro	2	59
KENNIS, ADVIES EN BERICHTGEVING		
Kennis advies en berichtgeving	0,5	92

Wat willen we bereiken?

De inspectie richt haar inspanningen op:

- transparant beleid voor de veiligheidskaders van lokale en bijzondere spoorwegen, waaronder de interlokale tram en metro;
- herijking van de rijksverantwoordelijkheden en de verantwoordelijkheid van andere overheden;
- heroriëntatie van het rijkstoezicht op interlokale tram en metro
- bevorderen van de systematiek van veiligheidsmanagement bij railvervoerbedrijven.

Wat gaan we daarvoor doen?

Toelating en continuering

Geen producten.

Inspecteren

Vooruitlopend op de ontwikkeling van het toezichtarrangement plant de inspectie een aantal activiteiten voor 2007. De onderwerpen van de inspecties zijn tunnelveiligheid, veiligheid van baanwerkers en overwegveiligheid. Ook kunnen we naar aanleiding van actuele ontwikkelingen of incidenten nadere inspecties uitvoeren.

Onderzoek

In geval van een ernstig incident of ongeval waarbij de interlokale tram of metro betrokken is kan de inspectie besluiten een eigen onderzoek in te stellen. Hiertoe zijn afspraken rond de melding van zware ongevallen gemaakt met de betrokken vervoersondernemingen. In dergelijke gevallen is het doel van het onderzoek:

- berichtgeving aan de samenleving;
- lering uit incidenten en ongevallen.

Indien we niet besluiten om zelf onderzoek in te stellen, bewaken we of op de lokale spoorwegen zelf incident- en ongevalonderzoek uitvoeren.

Kennis, advies en berichtgeving

Voor het domein tram en metro wordt een nieuw toezichtarrangement uitgewerkt. Dat moet aansluiten bij de nieuwe wet- en regelgeving die voor tram en metro in voorbereiding is. In 2006 vindt over de structuur van deze regelgeving intensief overleg plaats tussen de inspectie, de beleidsafdelingen en de betrokken decentrale overheden en bedrijven. Naar verwachting resulteert dit in 2008 in de vaststelling van deze nieuwe regelgeving. We kunnen pas een toezichtarrangement opstellen nadat die regelgeving in grote lijnen duidelijk is.

We houden ons bezig met de veiligheidsbeoordeling van de Noord/Zuidlijn te Amsterdam, waar de nieuwe metro naar verwachting in 2012 gaat rijden.

4.3 WATER

4.3.1 HOOFDPUNTEN

Positionering, handhavingsafstemming en samenwerking met andere (inspectie)diensten zijn binnen het gehele cluster water voor de inspectie Verkeer en Waterstaat belangrijke aandachtspunten. Bij de afzonderlijke toezichteenheden wordt op deze onderwerpen ingegaan. Voor binnenvaart en zeevaart

geldt de relatie met de ondertoezichtstaanden ook als een zeer belangrijk aandachtspunt.

De inspectie verstaat onder 'de burger' zowel de ondertoezichtstaande (bijvoorbeeld de schipper) als de burger in zijn rol van passagier. Aan beide doelgroepen willen we aandacht besteden.

Zo zullen we in 2007, in samenwerking met brancheorganisaties, een klanttevredenheidsonderzoek⁶ opzetten voor de afgifte van vergunningen. Aandachtspunten van dit onderzoek kunnen onder andere zijn:

- doorlooptijd van aanvraag tot afgifte;
- kennis bij de inspectie;
- serviceverlening van de inspectie.

Vanwege de klachten die we ontvangen vanuit de sector zetten we een taskforce naast de staande organisatie op om problemen die deze klachten veroorzaken op te lossen. In 2006 heeft de inspectie de volgende acties al uitgevoerd:

- onze bereikbaarheid is in november 2006 vergroot en in 2007 worden nog meer lijnen reeds gerealiseerd; vragen per e-mail worden binnen 2 x 24 uur beantwoord; E-response is per 13 november 2006 operationeel; in januari 2007 installeren we een nieuwe centrale met directe doorgeleiding naar de clusters Land, Lucht, Water.
- de hoeveelheid aanvragen voor certificaten en de sterk toegenomen nieuwbouw van schepen betekenen dat meer medewerkers worden ingezet; de opleiding van deze is gestart en de werkinstructies zijn aangepast en worden geoefend;
- we hebben extra capaciteit vrijgemaakt waar door we de aanvragen binnen een dag verwerken en de afhandeling van de inspectierapportage binnen tien dagen plaatsvindt;
- de betrokken medewerkers hebben nu toegang tot de dossiers en door middel van kwaliteitsborging collegiale toetsing vindt controle op certificatie plaats.

4.3.2 WATERBEHEER

Het toezicht

De inspectie houdt toezicht op de uitvoering en toepassing van wet- en regelgeving en beleid door Rijkswaterstaat, waterschappen en provincies. Bij ons toezicht op Rijkswaterstaat en medeoverheden zijn onderstaande wetten, inclusief de daaronder vallende AMvB's en Ministeriële Regelingen van belang:

- Wet verontreiniging oppervlaktewateren*;
- Wet verontreiniging zeewater*;
- Wet bodembescherming;
- Wet op de waterhuishouding*;
- Wet Milieubeheer;
- Wet op de waterkering*;
- Grondwaterwet*;
- Ontgrondingenwet;
- Wet beheer rijkswaterstaatswerken*;
- Scheepvaartverkeerswet;
- Waterstaatswet 1900*;
- Wet droogmakerijen en indijkingen*;
- Wrakkenwet.

De met een sterretje aangegeven wetten zullen te zijner tijd opgaan in de nieuwe Waterwet. Voor zover deze wetten thans ook de zogenaamde 'droge waterstaat' betreffen, geldt opname in de Waterwet alleen het op de 'natte waterstaat' betrokken deel van de wetgeving.

Bij toezicht houden in samenwerking met andere rijks-toezichthouders, zowel binnen als buiten de inspectie, kunnen de volgende wetten een rol spelen:

- Wet vervoer gevaarlijke stoffen;
- Wet voorkoming verontreiniging door schepen;

⁶ Dit onderzoek valt niet binnen de reguliere begroting; noch qua menskracht, noch qua financiële middelen.

- Mijnbouwwet;
- Kernenergiewet;
- Wet milieugevaarlijke stoffen.

Binnen het toezicht met betrekking tot waterbeheer zijn verschillende toezichtrelaties te onderscheiden:

1. Intrabestuurlijk toezicht door de inspectie op Rijkswaterstaat;
2. Interbestuurlijk toezicht door de inspectie op medeoverheden.

Ad 1. Intrabestuurlijk toezicht door de inspectie op Rijkswaterstaat;

- Uitvoering en toepassing van wet- en regelgeving richting derden.
De inspectie houdt toezicht op de uitvoering en toepassing van de natte wet- en regelgeving ten aanzien van burgers en bedrijven door Rijkswaterstaat. We oordelen over rechtmatigheid en doelmatigheid van de uitvoering (op systeemniveau). Over de resultaten berichten we aan de ambtelijke en politieke top van het ministerie en aan de Tweede Kamer.
Daarnaast adviseren we Rijkswaterstaat over de ontwikkeling van de uitvoering van wet- en regelgeving en over de jaarprogramma's van Rijkswaterstaat op het gebied van handhaving en emissiebeheer.
- Vergunningverlening en handhaving eigen dienst.
Het toezicht op de eigen dienst voert de inspectie uit om te borgen dat Rijkswaterstaat bij de uitvoering van eigen werken de wet- en regelgeving en beleid naleeft. Het toezicht eigen dienst gebeurt door ons om onafhankelijkheid hiervan te borgen. Overtredingen van wet- en regelgeving moeten voorkomen worden, zeker omdat deze direct een politiek risico vormen. De voorbeeldfunctie van de overheid is dan in het geding. Ook wordt zo gezorgd dat Rijkswaterstaat op dezelfde manier wordt behandeld als Rijkswaterstaat zelf derden behandelt.

Ad 2. Interbestuurlijk toezicht door de inspectie op medeoverheden

- Uitvoering en toepassing van wet- en regelgeving.
De inspectie houdt toezicht op de uitvoering van de VenW waterwet- en regelgeving door medeoverheden. Het toezicht bestaat uit het toezien op de feitelijke uitvoering van de natte milieuwet- en regelgeving en beleid door medeoverheden (waterschappen en provincies).
Daarnaast zien we samen met de VROM-Inspectie toe of het invullen van de bestuurlijk coördinerende taak die de provincie heeft voor de milieuhandhaving ten aanzien van de waterschappen op een goede manier wordt uitgevoerd. Tot slot zien we toe op de toetsing van de primaire waterkeringen door waterschappen en provincies. Dit is een typische vorm van getrappt toezicht. Door het uitvoeren van inspectieonderzoeken oordelen we over conformiteit, uniformiteit en professionaliteit en doelmatigheid / effectiviteit van de uitvoering, vooral op systeemniveau. We berichten over de resultaten van de inspecties naar afzonderlijke waterschapsbesturen, naar de provinciale besturen, naar de ambtelijke en politieke top van het ministerie en naar de Tweede Kamer.

WATERBEHEER			
Omschrijving	Aantal	kosten x € 1.000	opbrengsten uit tarieven x € 1.000
TOELATEN/CONTINUEREN			
Vergunningen eigen dienst	100	267	-
INSPECTEREN			
Inspectie-onderzoeken en kaders	15	4.156	
KENNIS, ADVIES EN BERICHTGEVING			
Kennis advies en berichtgeving	13,8	2.753	

Wat willen we bereiken?

De inspectie ziet erop toe dat de waterbeheerder vergunningverlening en handhaving inzet in samenhang met andere middelen om zo te zorgen voor goed waterbeheer. De waterbeheerders van Nederland voeren integraal waterbeheer uit en zien vervolgens daarbij toe of burgers, bedrijven en instellingen de waterwet- en regelgeving naleven in de rijkswateren en de regionale wateren. Ze voeren daarnaast ook werken uit voor veiligheid, onderhoud en beheer. We voeren zelf geen inspecties uit bij bedrijven en instellingen. Dat doen de waterbeheerders. Naast de toezichtrol vervullen we ook een adviesrol. We zijn bijvoorbeeld intensief betrokken bij de totstandkoming van wet- en regelgeving. We brengen specifieke deskundigheid in, die bijdraagt aan de kwaliteit van deze wet- en regelgeving en daarmee aan de kwaliteit van het hele waterbeheer, onder meer in de vorm van handhaafbaarheidstoetsen.

Wat we daarvoor doen?

Toelating en continuering

De belangrijkste producten zijn:

- het opstellen en uitzetten van uitvoeringskaders vergunningverlening eigen dienst ten behoeve van de uitvoering door Rijkswaterstaat;
- het afgeven van vergunningen aan Rijkswaterstaat (eigen dienst).

Inspecties

De belangrijkste producten zijn:

- het opstellen van inspectiekaders;
- het opstellen van uitvoeringskaders handhaving eigen dienst;
- het uitvoeren van inspectieonderzoeken (hierin zijn verschillende vormen te onderscheiden);
- handhavingacties als gevolg van de activiteiten eigen dienst door Rijkswaterstaat;
- kaderstellende advisering aan Rijkswaterstaat over zaken die buiten de geldende wet- en regelgeving en/of inspectiekaders dreigen te gaan of politiek gevoelig zijn.

Kennis, advies en berichtgeving

De belangrijkste producten zijn:

- het geven van adviezen ten behoeve van beleid;
- het uitvoeren van handhaafbaarheidstoetsen op nieuw beleid, wet- of regelgeving;
- algemene adviezen ten behoeve van uitvoerders waterbeheer;
- het uitvoeren van onderzoeken en verkenningen om een verbetering van o.a. het toezichtinstrumentarium te bewerkstelligen;
- kennisoverdracht naar Rijkswaterstaat en waterschappen;
- externe communicatie en voorlichting;

Programmeren op basis van risicobeeld

Onder meer door het toezicht te programmeren op basis van een risicoanalyse geeft de inspectie invulling aan het principe van selectief toezicht uit de Kaderstellende Visie op Toezicht II. Binnen het domein waterbeheer zetten we in op onderwerpen die op basis van een risicobeeld van het waterbeheer binnen Nederland zijn geselecteerd. Het risicobeeld bepaalt 60% van onze inspanningen binnen het domein waterbeheer. Voor de overige 40% voeren we tevens inspecties uit naar onderwerpen die urgent zijn of die naar aanleiding van een uitgevoerde inspectie een nader onderzoek behoeven. De gebruikte risicoanalysemethode gaat ervan uit dat binnen het waterbeheer prioriteit gegeven moet worden aan onderwerpen waar:

- het effect van het niet goed uitvoeren van het waterbeheer en bovendien de kans dat het waterbeheer niet goed wordt uitgevoerd, het grootst zijn;
- de naleving van wet- en regelgeving te wensen overlaat.

Kleine kans, groot effect	Middelgrote kans, groot effect	Grote kans, groot effect
inspectiekader / inspectieonderzoek: • Waterkeringen: beheer (2007); • Op- en overslag (2007); • Zwemwaterbeheer (2007); Verkenning: • Secundaire waterkeringen (2007)	inspectiekader / inspectieonderzoek: Verkenning: • Afspraken tussen waterbeheerders (waterakkoorden, blauwe knooppunten, watertoets) (2007/2008)	inspectiekader / inspectieonderzoek: • Verkeersmanagement nat (2007); • Ongezuiverde lozingen vanuit de riolering (2007/2008/2009); • Handhaven industrie, incl IPPC, BRZO en emissie-imissie-toets (2007/2008) • RWZI's (2007/2008) • Waterstaatswerken/kunstwerken (2007/2008/2009); • Wwk (2007/2008); • Wbb (2007/2008/2009); • Bouwstoffen (2007); • Storten/verwerken bagger (2007/2008); • Wbr (2007/2008/2009); • Eigen Dienst (elk jaar). Onderzoek / Verkenning: • Scheepsafval (2007); • Recreatievaart (2007/2008); • (Voor)belasting vanuit het buitenland of regionale watersystemen (2007/2008); • Toezicht in de baggerketen (2007);
Kleine kans, minder groot effect geen onderwerpen geprogrammeerd	Middelgrote kans, minder groot effect geen onderwerpen geprogrammeerd	Grote kans, minder groot effect inspectiekader / inspectieonderzoek: • Afvalverwerkers (2007)

Per cluster van activiteiten is het risico en de naleving gescoord. Met name de clusters die in de categorie groot effect vallen en waar nog niet aan gewerkt wordt in 2006, zijn opgenomen in de programmering voor 2007 of 2008. Een groot naleeftekort (hetzij geschat, hetzij gemeten) verhoogt de prioriteit van een bepaald onderwerp.

Binnen het waterbeheer zal de aandacht meer gericht gaan worden op de veiligheidsaspecten en waterkwantiteitsvraagstukken. Zowel nationaal als internationaal is dat het geval. Ook de aandacht van de inspectie zal daarmee iets verschuiven van waterkwaliteit naar veiligheid en kwantiteit. In nauw overleg met beleid wordt gezocht naar een optimale inzet van inspectie binnen deze beleidsdoelen. De regelgeving zal op waterbeheergebied meer en meer internationaal georiënteerd worden en/of getint zijn. Ook de inspectie bereidt zich hierop voor en legt zich in eerste instantie toe op kennisvergaring en het zoeken naar best practices met de omringende landen.

Wat zijn de speerpunten?

Samenwerking (rijks)inspecties waaronder front office en één loket functie

De samenwerking met andere inspecties (o.a. VROM-Inspectie) krijgt ook in 2007 verder vorm. Zo werken we omtrent de Waterwet nauw met de VROM-Inspectie samen bij de uit te voeren handhaafbaarheidstoetsen op de bijbehorende AMvB's. Daarnaast voeren we een aantal inspecties bij de waterschappen/gemeenten samen met de VROM-Inspectie uit. Ook vindt in ALOM/BLOM-verband een gezamenlijke programmering dan wel afstemming van de inspectieprogramma's plaats tussen ons en VROM-Inspectie waaronder de doelen uit het werkplan van het IG-Beraad.

Eigen Werken

Gezien het belang van een geloofwaardige overheid en het politieke risico dat samenhangt bij de uitvoering van eigen werken door Rijkswaterstaat, blijft dit onderwerp hoog op het prioriteitenlijstje van de inspectie staan. Naast uitvoeringskaders voeren we meerdere inspectieonderzoeken op verschillende onderwerpen uit.

Evaluatie van de toetsing Wet op de waterkering

De inspectie evalueert in 2007 de in 2006 uitgevoerde 5-jaarlijkse toets op de primaire waterkeringen, zoals voorgeschreven in de Wet op de waterkeringen. Dit om de effectiviteit van de toetsing in een volgende toetsingsronde te vergroten.

Kwalibo

Op het gebied van de bodemkwaliteit is nieuwe regelgeving voorzien. De taken die voort gaan vloeien uit het Besluit uitvoeringskwaliteit bodembeheer pakt de inspectie vanaf 2007 op. Gelet op de doelstellingen van de regelgeving en het beleid aangaande overheidstoezicht op het systeem van certificering en accreditatie, hechten we er belang aan dat er voldoende stimulans tot kwaliteitsverbetering door zelfregulering wordt gegeven. Constateren we ernstige fouten en is er geen sprake van verbetering dan zullen we uiteindelijk ook sanctionerende maatregelen treffen. Een nieuwe ontwikkeling als die vanuit de KWALIBO regelgeving verdient zeker de eerste jaren een intensief toezicht. Als na een aantal jaren blijkt dat het systeem voldoende zelfregulerend is om de kwaliteit en betrouwbaarheid van de bodembeheer- en saneringsketen op een acceptabel peil te houden, kunnen we de mate van toezicht verminderd worden.

Actief in Europa

Toezicht in beweging kent twee vormen van internationale inzet. Op beide ontplooit de inspectie in 2007 activiteiten, te weten:

1. (implementatie) internationale regelgeving;
2. uitwisseling van kennis en ervaring:

Ad 1. (Implementatie) internationale regelgeving

Binnen het waterbeheer moet een aantal internationale regels zijn/worden geïmplementeerd. De IPPC-richtlijn, de Arhus-conventie en de EU-Kaderrichtlijn Water zijn in 2007 doorlopende thema's die aandacht krijgen van de inspectie. Afhankelijk van de fase van implementatie zetten we verschillende instrumenten in.

Ad 2. Uitwisseling van kennis en ervaring

Ook in 2007 zet de inspectie in op de samenwerking via IMPEL, het informele EU-netwerk voor de implementatie en handhaving van milieuwetgeving. Daarnaast zetten we in op het aangaan van bilaterale contacten met buurlanden en Hongarije (MOU partner VenW).

4.3.3 KOOPVAARDIJ

Het toezicht

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 op de wal, gevaarlijke stoffen en classificatiebureaus⁷, waarbij we optreden wanneer wet- en regelgeving niet worden nageleefd.

Daarnaast dragen wij bij aan de totstandkoming van (inter)nationale wetgeving en bevorderen we eerlijke concurrentie in de koopvaardijsector.

De belangrijkste wetten waarop toezicht plaatsvindt zijn de Schepenwet, Zeevaartbemanningswet, Wet Havenstaatcontrole, Wet Voorkoming Vervuiling door Scheepvaart, Wet Vervoer gevaarlijke Stoffen en Vissersvaartuigenbesluit. Tevens wordt in het kader van de Havenbeveiligingswet toezicht gehouden op havengemeenten.

KOOPVAARDIJ			
Omschrijving	Aantal	kosten x € 1.000	opbrengsten uit tarieven x € 1.000
TOELATEN/CONTINUEREN		3.059	2.340
Scheepscertificaten Koopvaardij	3.649	654	586
Certificaten gevaarlijke stoffen	1.023	213	231
Certificerende inspecties Koopvaardij	326	1.184	786
Beoordeling bemanningsplannen	250	160	80
Erkenningen	26	118	119
Vaarbevoegdheidsbewijzen	4.000	426	305
Monsterboekjes	4.500	288	219
Overige persoonsdocumenten	92	16	14
INSPECTEREN		6.289	
Vlaggestaatcontroles	950	1.567	
Inspecties HOI op buitenlandse schepen	1.400	299	
Inspecties classificatiebureaus	8	115	
Inspecties gevaarlijke stoffen schepen	315	184	
Inspecties gevaarlijke stoffen laadeenheden	2.265	979	
Inspecties gevaarlijke stoffen thema acties	4	472	
Bedrijfscontroles gevaarlijke stoffen	125	184	
Port State Control inspecties	1.380	1.763	
Inspecties RoRo ferries incl NL	28	196	
Inspecties Pres wash Marpol	24	12	
Inspecties, olierapportage, illegale lozingen, HH Marpol Annex 6	230	230	
Inspecties gevaarlijke stoffen piket, incidenten, ongevallen	div	138	
Piketdienst PSC	div	150	
Vlaggestaatcontroles	950	1.567	
Inspecties HOI op buitenlandse schepen	1.400	299	

⁷ Vanaf 1-8-2006 het certificerend onderzoek en de certificaatverlening is overgedragen aan de classificatiebureaus; Uitzonderingen passagiersschepen en tankschepen (en risicoschepen). De Inspectie houdt metatoezicht op de classificatiebureaus.

Inspecties classificatiebureaus	8	115
Inspecties gevaarlijke stoffen schepen	315	184
Inspecties gevaarlijke stoffen laadeenheden	2.265	979
KENNIS, ADVIES EN BERICHTGEVING		
Kennis advies en berichtgeving	16,5	2.870

Wat willen we bereiken?

De inspectie wil in 2010 een veiligheidsniveau en milieuprestatie van tenminste het huidige niveau en waar nodig op een hoger niveau. Sturende elementen bij het bepalen van deze niveaus zijn wettelijke verplichtingen (nationaal en internationaal), maatschappelijke- en politieke ontwikkelingen alsmede risicoanalyse.

Wat gaan we daarvoor doen?

Samenwerking

In 2007 verbetert de inspectie, in het kader van Eenduidig Toezicht, de samenwerking tussen inspectiediensten, middels de Front Office Varen over Water' die in 2008 gereed moet zijn.

In 2006 heeft de inspectie zitting gekregen binnen de Kustwacht nieuwe stijl in de Permanente Contact groep Handhaving Noordzee (PKHN). In 2007 intensificeert de inspectie haar bijdrage aan werkgroepen van de PKHN en versterkt hiermee de samenwerking bij toezicht op de Noordzee.

De inspectie verstrekt in 2007 de relatie met onderzoeksbureaus binnen en buiten de overheid. Zo zullen we kijken naar de samenwerking met de Advies dienst Verkeer en Vervoer (AVV) op het gebied van het maken van risicoanalyses en met de Onderzoeksraad voor Veiligheid op het gebied van ongevalenonderzoek.

De inspectie zet in 2007 het periodiek overleg met belangenverenigingen en brancheorganisaties in de sector voort. Daarnaast kan de sector in 2007 steeds meer en beter gebruik maken van ons in 2006 gestarte centrale informatiecentrum. In 2007 maken diverse projecten de informatie toegankelijker. Voorbeelden zijn onze vernieuwde internetsite (www.deinspectie.nl), een vernieuwde interface voor I-check (benaderen van wetgeving via internet) en het toenemend gebruik van digitale aanvraagprocedures voor certificaten, zoals bijvoorbeeld monsterboekjes.

Medio 2006 is het relatiebeheer door de inspectie herzien. Hierbij is onder andere het aantal relatiebeheerders uitgebreid, maar hebben we ook extra doelgroepen toegevoegd zoals de kapitein-eigenaren. Het centrale informatiecentrum en een herkenbare en bekende relatiebeheerder moeten in 2007 bijdragen aan een versterkte interactie met de sector.

De inspectie maakt in 2007 aan risicoanalyse over de veiligheid van passagierschepen en schepen onder de twaalf meter welke beroepsmatig varen (zoals scheepjes die sportvissers meenemen).

Koninkrijkszaken/ Project versterking maritieme administraties Nederlandse Antillen

De Inspecteur-generaal streeft mede in zijn hoedanigheid 'Hoofd van de Scheepvaartinspectie van het Koninkrijk' een structurele verbetering na van de inspecties in de Nederlandse Antillen en Aruba. In samenwerking met DGTL en HDJZ is in mei 2006, onder de projectbegeleiding van de inspectie, een samenwerkingsproject gestart met de Directie Scheepvaart en Maritieme Zaken (DSMZ) van de Nederlandse Antillen.

Het doel van dit project is het versterken van het maritieme bestuur en de kwaliteit van het maritieme ambtelijke apparaat DSMZ, zodat zij als een zelfstandige en kwalitatief hoogwaardige maritieme administratie binnen het koninkrijk kan functioneren. In de Nederlandse Antillen zijn ongeveer 250 koopvaardischepen geregistreerd die de Nederlandse vlag voeren en zijn tevens een groot aantal kleine commerciële- en recreatievaartuigen geregistreerd. Daarnaast zijn er voor de regio belangrijke zeehavens. Het realiseren van nieuwe bestuurlijk/staatkundige verhoudingen tussen Nederland en de toekomstige landen en eilanden van de huidige Nederlandse Antillen, zal mede van invloed zijn op de bestaande Maritieme Administraties en zal daarmee een belangrijk onderdeel zijn van het project.

Het project heeft een doorlooptijd van 5 jaar en wordt gefinancierd door de Uitvoerings Stichting Ontwikkeling Nederlandse Antillen (USONA). Voor het eerste jaar tot 1 mei 2007 is een samenwerkingscontract afgesloten en zijn de benodigde activiteiten op gebied van beleid, wetgeving, uitvoering/training gepland. Daarnaast is een deelproject gestart ter implementering van een elektronisch kwaliteitsstelsel. In begin van 2007 wordt dit stelsel opgeleverd.

In maart-april 2007 geeft de inspectie in samenwerking met DSMZ en USONA invulling aan het vervolg traject.

Een vergelijkbaar project is overeengekomen met de Directie Scheepvaart van Aruba. Dit project kent een initiële doorlooptijd van 2 jaar met de mogelijkheid tot verlenging. Dit project wordt gefinancierd door het Stichting Fondo Desaroyo Aruba. Gezien het (nog) ontbreken van een Arubaanse register voor zeeschepen, is de aard van de ondersteuning meer gericht op kust- en havenstaattaken.

Toelating en continuering

In 2007 richt de inspectie zich met name op de uitvoering van het toezicht op de klassenbureaus. Medio 2006 vond een verdere uitbesteding van de internationaal bepaalde technische inspecties en certificering plaats van de in Nederland geregistreerde schepen aan klassenbureaus (Recognised Organisations). We behouden echter ook in 2007 de certificering van visserij schepen, passagiersschepen en tankers in eigen beheer.

In het bijzonder zal in 2007 aandacht uitgaan naar:

- het verder invulling geven aan toezicht op klassenbureau's; momenteel werken we met zeven EU erkende organisaties en één nationaal erkende organisatie;
- het verder invullen van het toezicht op de Notified Bodies, vlotenkeurstations en opleidingsinstellingen;
- het invoeren van het Schepenbesluit voor non-conventieschepen;
- het verlenen en verlengen van vergunningen van politiek gevoelige high-risk schepen;
- het uitvoeren van een uitgebreide omgevingsbewuste evaluatie van het toezicht op het domein visserij.

Inspectie Vlaggenstaat

De inspectie voert naast reguliere (in de wet vastgelegde) inspecties een aantal zogenoemde thema-inspecties uit die gebaseerd zijn op risicoanalyses, reguliere inspectieresultaten en actuele gegevens over ongevallen en politieke prioriteiten.

Op grond van reeds bekende ontwikkelingen over scheepvaartbemanningen (human factor) en schaalvergroting (risicovergroting) van passagiersschepen zetten we toezichtprogramma's op en voeren deze uit. In 2007 betreft dat bemanningen koopvaardij (o.a. werk- en rusttijden), bemanningen visserij (o.a. werk- en rusttijden), security schepen, security havens, Havenontvangstinstallaties (HOI), maritiem contract onderwijs en klassenbureaus.

Om de kwaliteit van de risicoanalyse verder te verbeteren, doen we in 2007 een beroep op de kennis en informatie vanuit de scheepvaartnetwerken en van toonaangevende (kennis)instituten (AVV, TU-Delft, Marin, TNO, Erasmus Universiteit). In 2007 maken we, in samenwerking met deze partners, risicoanalyses op het gebied van passagiersschepen, schepen kleiner dan 12 meter en incidenten met Nederlandse schepen van minder dan 500 GT.

De uitkomsten van de inspectie Analyse-instrument projecten (risicoanalyse, nalevingsmeting, kernbepalingen en data-analyse) gebruiken we om de handhaving effectiever en efficiënter te maken.

Naar aanleiding van de invoering van nieuwe milieuwetgeving (o.a. de z.g. Annex VI, Anti fouling, ballastwater) zetten we toezichtsystemen op en voeren die in en voeren we (de systematiek van) effectmetingen uit. Daarnaast werken we intensief met andere toezichthouders zoals Arbeidsinspectie, VROM-Inspectie, Zeehavenpolitie, Korps landelijke politiediensten, Douane samen.

Inspectie Havenstaat (Port State Control)

De inspectie houdt toezicht op 25% van de buitenlandse schepen die Nederlandse havens aandoen. Dit gebeurt met 22 andere, voornamelijk, West Europese landen in het kader van het Paris MOU verdrag (www.parismou.org). Het selecteren van de te inspecteren schepen wordt uitgevoerd op grond van een internationaal vastgesteld risicomodel (zogenaamde targetfactor) waarbij criteria als leeftijd, type, Vlag en inspectiehistorie een rol spelen.

Afhankelijk van de voortgang wordt in 2007 mogelijk een aantal wijzigingen van de EU richtlijnen (PSC richtlijn, Klassenrichtlijn) en een nieuw inspectie regime van het Paris MOU van kracht. Deze zijn gebaseerd op een beter risicomodel waarin de 'goede schepen' minder en de 'slechte schepen' meer geïnspecteerd gaan worden.

Begin 2007 wordt gestart met de handhaving op de regelgeving inzake Marpol Annex 6. Een gedeelte hiervan is een onderdeel van de reguliere PSC inspectie en een gedeelte valt onder straf-rechterlijk voor onderzoek.

Op 1 januari 2007 is de nieuwe Marpol Annex 2 van kracht. Direct vanaf het begin 2007 handhaven we hierop in samenwerking met het Rotterdamse Havenbedrijf.

Inspectie gevaarlijke stoffen

De inspectie werkt met een op risicoanalyse gebaseerde methodiek. Het belangrijkste element daarvan is samenwerking met de Douane via hun programma Prisma. Met behulp van Prisma wordt een selectie gemaakt van lading die mogelijk een risico vormt. Daarnaast worden containers gecontroleerd op basis van een wegingsfactor die volgt uit het categorienummer (UN-nummer). Hierdoor worden de meer risicovolle containers aan het begin van de vervoersketen, namelijk bij binnenkomst in Nederland, het meest gecontroleerd.

De inspectie besteedt in 2007 met betrekking tot gevaarlijke stoffen aandacht aan het ketentoezicht in de zeehavens. Hiertoe vindt een uitbreiding van informatie plaats en worden vervoerstromen gemeten en in kaart gebracht. De samenwerking met andere inspectiediensten in de mainports wordt intensiever en zal niet alleen op het gebied van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. We besteden veel aandacht aan een verdere integratie van het aspect gevaarlijke stoffen in de andere inspectie-activiteiten de coördinatie van het toezicht op gevaarlijke stoffen binnen de inspectie.

In 2007 zet de inspectie op de volgende thema's specifieke thema-acties in:

1. vuurwerk;
2. documentatie gevaarlijke stoffen;
3. tankcontainers;
4. RoRo lading.

Ad 1. Vuurwerk

Als gevolg van diverse incidenten met vuurwerk is er veel (inter)nationale aandacht vanuit de politiek en de maatschappij voor het vervoer hiervan. Extra aandacht schenken we aan ongedeclareerd vervoer en vervoer onder verkeerde classificatie.

Ad 2. Documentatie gevaarlijke stoffen

In geval van incidenten is de documentatie vaak van essentieel belang om het risico in te kunnen schatten. De inspectieresultaten van 2005 en 2006 laten zien dat er veel mis is met de aanwezigheid en juistheid van de documentatie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De inspectie besteedt met name aandacht aan voorlichting aan de branche om de kwaliteit te verbeteren.

Ad 3. Tankcontainers

Uit incidenten (lekkages) en inspecties blijkt dat de kwaliteit van tankcontainers gemiddeld genomen slecht is. Een van de oorzaken zit in het keuringsregiem. Middels thema-acties werkt de inspectie aan een verbetering hiervan.

Ad 4. RoRo lading

Uit de inspecties in 2004 en 2006 blijkt dat de lading in huiftrailers, die worden geladen op roro schepen (Roll-on Roll-off), vaak onvoldoende zeevast gestuwd is.

Kennis, advies en berichtgeving

In 2007 continueert de inspectie het internationaal overleg in IMO en EU verband, en breidt dit waar mogelijk uit. Dit ter ondersteuning en advisering van DGTL, HDJZ en intern de inspectie. In dit kader speelt onze inzet bij de IMO-audit VIMSAS in het najaar van 2007. We onderkennen een toenemende belang van Europese wetgeving in de zeevaart en zetten in 2007 hier sterk op in en we dragen intensief bij aan de ontwikkelingen van richtlijnen in het kader van het derde maritieme veiligheids-pakket (Erika III pakket). We leveren in 2007 expertise aan diverse werkgroepen binnen Paris MOU, EMSA en IMO. Ook adviseren we de beleidstaf ten aanzien van de uitvoering van nieuwe ILO wetgeving in de zeevaart.

De inspectie ondersteunt de uitvoering en verbetering van milieu-, beveiligings- en bemanningswetgeving

In 2007 zet de inspectie capaciteit in op:

- de evaluatie van het toezicht op het domein Visserij;
- toezicht op het domein Zeehavens;
- front office;
- samenwerking;
- 3e maritiem veiligheidspakket;
- regelgeving non-SOLAS (2e tranche Schepenbesluit);
- ISO certificering;
- verbeteren internetsite.

Daarnaast voert de inspectie projecten op het gebied van analyse- en interventieinstrumenten uit, zoals risicoanalyse en nalevingsmeting.

Wat zijn de speerpunten?

De speerpunten voor de inspectie in 2007 zijn:

- verbeteren van de samenwerking met (internationale) toezichthouders, opzetten van een Front Office 'Transport over Water';
- implementeren toezicht op nieuwe regelgeving voortkomend uit internationale verdragen zoals bijvoorbeeld ILO en Solas Annex VI;
- implementeren toezicht op klassenbureau's;
- verhogen van de kwaliteit van ongevalsonderzoek;
- verbeteren van het registratieklimaat van het Nederlands register door het verbeteren van dienstverlening;
- bijdragen aan tot stand komen van nieuwe en verbeterde (internationale) wetgeving;
- uitvoeren risico gebaseerd toezicht met nadruk op toezicht op gevaarlijke stoffen, security (inwerkingtreding havenbrede Europese security richtlijn) en menselijke factor (bemanningen en arbeids- en rusttijden).

4.3.4 VISSERIJ

De inspectie houdt binnen visserij toezicht op vissersschepen, reders en bemanning. Na inspecties verstrekken we de schepen een certificaat. We zijn voor bijna alle zeevissersvaartuigen ook het klassenbureau (= keurende instantie) en we voeren hiervoor zelf certificerende inspecties uit van de constructie en technische installaties van het schip. Voor achttien trawlers die groter zijn dan 75 meter treden we niet als klassenbureau op, maar vervult een van de zeven erkende klassenbureaus deze rol. We houden weer toezicht op die bureaus. Het doel is het veiligheidsniveau in de visserij te verhogen, door een intensief toelatings- en continueringsregime en vergroting van het veiligheidsbewustzijn bij rederijen en bemanning.

De belangrijkste wetten waarop toezicht plaatsvindt zijn de Schepenwet, Zeevaartbemanningswet, Wet Havenstaatcontrole, Wet Voorkoming Vervuiling door Scheepvaart, Wet Vervoer gevaarlijke Stoffen en Visserstvaartuigenbesluit. Tevens wordt in het kader van de Havenbeveiligingswet toezicht gehouden op havengemeenten.

VISSERIJ			
Omschrijving	Aantal	kosten x € 1.000	opbrengsten uit tarieven x € 1.000
TOELATEN/CONTINUEREN		1.685	987
Scheepscertificaten	1.175	190	45
Certificerende inspecties Visserij	556	1.441	942
Vaarbevoegdheidsbewijzen	500	53	-
INSPECTEREN			
CFK Visserij	div	54	
KENNIS, ADVIES EN BERICHTGEVING			
Kennis advies en berichtgeving	2,0	348	

Zie verder het domein Koopvaardij.

4.3.5 BINNENVAART

Positionering

De inspectie is een relatief kleine speler in vergelijking met andere diensten die actief zijn in de binnenvaart c.q. op binnenwateren. Onze ambitie is om ons in de komende jaren steeds meer te positioneren als de 'spin in het web' van toezichthouders en de autoriteit te worden door uitspraken te doen over 'de staat van de veiligheid'. We zoeken samenwerking met andere diensten ter realisering van deze ambitie. Prioriteit voor de komende jaren krijgt het opzetten van een trendanalyse en het doen van onderzoek naar de oorzaken van ongevallen en incidenten.

Het realiseren van onze ambitie staat naast het uitvoeren van de 'reguliere' werkzaamheden. Het betreft met name inspectie en toelating en continuering. Deze reguliere werkzaamheden beslaan evenwel circa 80% van de productieve tijd. Het product toelating en continuering is voor bijna 100% vraaggestuurd. Ons toezicht op de aangewezen Particuliere Instellingen (een vorm van metatoezicht) kunnen we naar eigen inzicht inplannen. In 2007 zal dit product als zodanig herkenbaar zijn benoemd. Werkzaamheden voortvloeiende uit incidenten en ongevallen zijn niet in omvang en qua tijdstip te plannen. We reserveren hiervoor wel capaciteit (inspanningsverplichting) in 2007. Zeker gezien onze ambitie om ons sterk te profileren als autoriteit in de binnenvaart. Het valt te verwachten dat het tijdsbeslag naar aanleiding van incidenten en ongevallen steeds groter zal worden. De bestaande formatie zal onder druk komen te staan gezien de bijna 100% allocatie van keuringswerkzaamheden. Taakoverdracht naar de markt zal op termijn enig soelaas moeten bieden om capaciteit beschikbaar te krijgen. Op korte termijn zal extra capaciteit benodigd zijn.

Handhavingsafstemming en samenwerking (inspectie)diensten

Op het domein binnenvaart⁸ werkt de inspectie samen met het KLPD/Waterpolitie, de Zeehavenpolitie, Rijkswaterstaat, het Openbaar Ministerie en DGTL (beleidskern). Er is zowel op strategisch

⁸ Het domein binnenvaart omvat zowel de beroeps- als de recreatieve vaart en de infrastructuur

(COVW), tactisch (werkgroep COVW) als operationeel niveau (Permanente Contactgroep Handhaving Binnenvaart/PCHB) samenwerking. Het doel is om voor het domein binnenvaart te komen tot een gezamenlijk gedragen inspectieprogramma, waarbij afstemming plaatsvindt over de prioriteiten, de operationele thema's en de onderlinge taakverdeling. De prioriteiten worden vastgesteld op basis van een gezamenlijke risicoanalyse. In 2006 is deze analyse voor de eerste keer gezamenlijk uitgevoerd. Het is tevens de bedoeling om op basis van gezamenlijk gedeeld cijfermateriaal voor volgende jaren een kwantitatief onderbouwde risicoanalyse uit te voeren. Met deze systematiek kan pas in 2007 worden gestart.

In 2006 is een 'pilot' uitgevoerd 'Samen varen' met Rijkswaterstaat. Zowel de inspectie als Rijkswaterstaat zoeken samenwerking. De inspectie heeft behoefte aan varende eenheden om ook varende controles te kunnen uitvoeren. De schepen van Rijkswaterstaat worden onder andere als uitvalsbasis gebruikt voor het toezicht op de bemanningssterkte en vaar- en rusttijden. Rijkswaterstaat wil leren van de inspectie wat betreft 'lik op stuk' optreden. Indien de 'pilot' aanleiding geeft om verder te gaan, kan ook worden gesproken over mede toezichthouderschap van Rijkswaterstaat voor bepaalde taken van de inspectie (bijv. vaar- en rusttijden). De uitkomsten van 2006 zullen in 2007 hun vervolg krijgen. Belangrijk bij de samenwerking is het kunnen delen van de data. Daartoe zal via het RIS platform tot uitwisseling van data worden overgegaan.

De hier opgedane ervaring met een gemeenschappelijk gedragen inspectieprogramma maken we binnen de inspectie bekend.

Het toezicht

Het toezicht in het domein Binnenvaart is gericht op rederijen, binnenvaartschepen, bemanning, (gevaarlijke) lading en erkende deskundigenorganisaties. Het doel is de interne veiligheid op de binnenwateren te bewaken en waar mogelijk te verbeteren. Daartoe houdt de inspectie toezicht op de Arbeidsomstandighedenwet, Arbeidstijdenwet, Arbeidstijdenbesluit vervoer, Binnenschepenwet, Kernenergiewet/ wet stralingsbescherming, Scheepvaartverkeerswet, Wet capaciteitbeheersing binnenvaartvloot, Wet milieubeheer, Wet milieugevaarlijke stoffen, Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, Binnenvaart Politie Reglement, Rijnvaart Politie Reglement, Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen en het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn.

Onze inspecteurs zijn exclusief aangewezen als toezichthouder voor de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Een deel van deze medewerkers is tevens Buitengewoon Opsporingsambtenaar.

De nadruk van ons toezicht ligt op het vervoer van gevaarlijke stoffen, de vaar- en rusttijden, de ladingpapieren, stabiliteit en stuwage de verpakkingen en de documentatie. Om zicht te houden op het nalevingsgedrag van de binnenvaart is het noodzakelijk om reguliere inspecties (op de kade, varende, in het bedrijf) uit te voeren.

Internationale samenwerking

Nederland heeft in West-Europa verreweg de grootste binnenvaartvloot⁹. Gezien het stroomgebied van Rijn, Maas en Schelde zijn Duitsland en België de twee belangrijkste partners voor Nederland. De inspectie haalt in 2007 nadrukkelijk op bilaterale basis de banden aan met de toezichthoudende en vergunningverlenende instanties. Het doel is om te werken naar afstemming in controles en uitwisseling van informatie.

⁹ In geheel Europa is alleen de Russische vloot nog groter dan die van Nederland.

BINNENVAART

Omschrijving	Aantal	kosten x € 1.000	opbrengsten uit tarieven x € 1.000
TOELATEN/CONTINUEREN		3.450	2.859
Scheepscertificaten	4.267	563	292
Ontheffing Wvbb	13	2	1
Ontheffing ADNR	3	4	1
Audits op erkende deskundigenorganisaties	8	-	-
Vergunning goederenvervoer	224	98	59
Vergunningbewijs vervoer binnenvaart	427	18	18
Toetsing bewijs vakbekwaamheid	129	22	15
Rijnvaartverklaring	600	51	51
Inschrijving eigen vervoer binnenschip	1	1	-
Inschijvingsbewijs eigen vervoer binnenschip	4	-	-
Registratie nieuwbouw	6	1	-
Rapportages samenstelling vloot	35	3	-
Inspecties tbv scheepscertificaten	div	2.687	2.422
INSPECTEREN		1.184	
Incidentmanagement en ongevalsanalyse		309	
Bedrijfsmatig: gevaarlijke stoffen en security	180	463	
Naleving werk- en rusttijden	200	206	
Inspecties gevaarlijke stoffen	200	206	
KENNIS, ADVIES EN BERICHTGEVING			
Kennis advies en berichtgeving	8,5	1.440	

Wat willen we bereiken?

Het binnenvaartbeleid is gericht op:

- verbeteren veiligheid binnenwateren;
- verbeteren van de logistieke efficiency;
- verbeteren van de kwaliteit vaarwegen¹⁰;
- realiseren van een duurzame binnenvaart¹¹.

De afgelopen jaren is het aantal doden en gewonden in de binnenvaart zeer beperkt geweest. In 2006 is een stijging van het aantal doden te constateren. De oorzaak voor deze fatale ongevallen is divers, maar is veelal toch terug te voeren op menselijk falen. Het doen van onderzoek naar het menselijk falen zal een centrale plaats innemen bij de inspectie. Hier ligt een van onze speerpunten. In het kader van incidentmanagement, dat wil zeggen de afwikkeling van incidenten en ongevallen, willen we structureel tijd vrij maken om als verantwoordelijke toezichthouder in de binnenvaart onderzoeken in te stellen naar de oorzaken van incidenten/ongevallen en daaruit lering te trekken. We maken afspraken met andere diensten zoals het KLPD en de Onderzoeksraad voor Veiligheid ter vermijding van dubbel werk. We zetten in 2007 structureel drie fte in voor deze werkzaamheden. In 2007 wil de inspectie een onderzoek laten uitvoeren door Rijkswaterstaat/AVV in samenwerking met andere diensten, zoals KLPD, Zeehavenpolitie en Rijkswaterstaat naar het gebruik van alcohol, drugs en medicijnen in de binnenvaart. Het is de bedoeling om een nulsituatie in kaart te brengen.

¹⁰ Deze doelstelling ligt meer op het terrein van Rijkswaterstaat.

¹¹ In overleg met DGTL is vastgesteld dat de Inspectie alleen beperkte capaciteit levert (expertise in het kader van wet- en regelgeving). Beleid zet zo veel mogelijk in op zelfregulering door de markt.

De beroepsvaart en de recreatievaart maken gebruik van hetzelfde vaarwater. De steeds grotere en snellere beroepsvaart vraagt meer van de recreatievaart, te weten continue aandacht, een betere inschatting van de potentiële gevaren en een adequaat ingrijpen. De inspectie gaat op basis van onze bevindingen van een onderzoek naar het toezicht op de recreatievaart in 2006 na welke acties in 2007 noodzakelijk zijn. Op voorhand lijkt het wenselijk dat de dialoog met de branche voor de recreatievaart wordt aangegaan om meer aandacht te vragen voor de interactie tussen beroeps- en recreatievaart.

In 2006 heeft de inspectie samen met de sector¹² een eerste kwalitatieve risicoanalyse voor het domein binnenvaart uitgevoerd. Met name is gekeken vanuit de optiek 'veiligheid/safety' (techniek, vervoer). Via interviews is een lijst met risicosituaties opgesteld. De human factor kwam bij nagenoeg alle geïdentificeerde risico's als bindende factor naar voren. De menselijke factor vertaalt zich zowel naar (on)bewuste onachtzaamheid, als onkunde. De bevindingen zijn tevens gedeeld met de samenwerkingspartners in het Centraal Overleg Verkeersveiligheid te Water (COVW). Als kwetsbare aspecten in en om de binnenvaart zijn geïdentificeerd:

- onderhoud en inspecties (n.b. roeruitval);
- communicatie aan boord (talen/buitenlandse bemanning) en wal-schip;
- stabiliteit en stuwage (zowel bij droge lading schepen als bij de tankvaart);
- aan- en schadevaringen (menselijk falen, rol vaarwegbeheerders, rondom zicht);
- vervoersdocumentatie.

De uitkomsten van de risicoanalyse vormen de basis om samen met de sector af te spreken welke maatregelen moeten worden getroffen en wie daarvoor verantwoordelijk is. Uitdrukkelijk is ook de eigen verantwoordelijkheid van de sector benoemd.

Er zijn nog geen nalevingsindicatoren vastgesteld. Het streven is om in 2007 uitspraken te kunnen doen over het nalevingspercentage op de kernbepalingen van de wetgeving betreffende:

- vaar- en rusttijden;
- bemanningssterkte;
- vervoer van gevaarlijke stoffen.

Om een meer dekkend en op risicoanalyse gebaseerd toezicht op de binnenvaart uit te kunnen oefenen zoekt de inspectie samenwerking en maken we afspraken met andere (inspectie)diensten zoals Rijkswaterstaat, het KLPD en de Zeehavenpolitie. Deze vorm van samenwerking is geïnstitutionaliseerd in het strategisch overleg COVW¹³ en het operationeel overleg daarvan, de PCHB¹⁴. We brengen in kaart brengen voor welke delen samenwerking met de Arbeidsinspectie en de VROM-Inspectie noodzakelijk is. Jaarlijks zal een gezamenlijk inspectieprogramma worden opgesteld, waarin de prioritaire thema's alsmede de reguliere toezichtactiviteiten worden vastgelegd.

Tevens zullen we uiterlijk begin 2007 zicht hebben of ons voornemen tot taakoverdracht certificering en meting kan worden gerealiseerd. Deze maatregel zal ruimte creëren om ander toezicht (lees: op risicoanalyse gebaseerd) uit te oefenen op de veiligheid van de binnenvaart.

Wat gaan we daarvoor doen?

Toelating en continuering

De inspectie richt zich op:

- adequate (snelle en deskundige) uitgifte van certificaten en meetbrieven; het betreft vraagafhankelijke activiteiten die circa 50% van de beschikbare capaciteit in beslag nemen;
- werken aan implementatie van overdracht van taken naar de markt op het gebied van certificering en meting van schepen, dit afhankelijk van besluitvorming in 2006.

¹² Varend bedrijfsleven, branche, verzekeraars, Klassenbureau, keuringsinstituut.

¹³ Centraal Overleg Veiligheid Binnenwateren

¹⁴ Permanente Contactgroep Handhaving Binnenvaart

- het inbedden in een structurele setting van het huidig overleg met erkende instellingen;
- het verder invulling geven aan het systeemtoezicht en het maken van concrete afspraken met partijen die eveneens toezicht uitoefenen¹⁵; bijvoorbeeld met de Raad van Accreditatie;
- het auditen van alle (acht) erkende particuliere instellingen; dit om een geactualiseerd beeld te verkrijgen van de werkwijze van de erkende particuliere instellingen en de deskundigheid van hun experts;
- het onderzoek naar ongevalsoorzaken, met speciale aandacht voor het aandeel 'menselijk falen', waarbij we nauw zullen samen werken met andere (inspectie)diensten en waar nodig met de Onderzoeksraad voor Veiligheid;
- het uitvoeren van inspecties gericht op nalevingsmeting, dit gedurende het proces van keuring van schepen in het kader van verlenging van het certificaat.

Inspecties

De inspectie richt zich op:

- het opstellen van het inspectieprogramma, dit samen met andere diensten die verantwoordelijkheden hebben voor de veiligheid op de binnenwateren;
- het uitvoeren van het toezicht op basis van vastgestelde kernbepalingen en van een gekozen nalevingsmeting;
- het zichtbaar op het water aanwezig zijn en het uitvoeren van varende controles;
- permanente aandacht voor 'walsituaties' (inclusief security-aspecten bij terminals), overslag van en naar andere vervoersmodaliteiten en overslag van/naar de wal.

De thematische activiteiten naast de reguliere werkzaamheden zijn gepland. Dit op basis van een expert judgement waarbij een inschaling is gegeven van de risico's. De risico's zijn onder andere vluchtweg droge lading, overvulbeveiliging, benzinereregeling, vluchtwegen 3e tranche. We voeren in 2007 in ieder geval de thema-acties met een inschaling prioriteit 'hoog' uit. Uitvoering van alle thema-acties kan alleen wanneer daarover afspraken met samenwerkende diensten kunnen worden gemaakt en er voldoende financiële middelen kunnen worden vrijgemaakt voor deze collegiale inhuur. We zullen bij inleen wel optreden als regisseur. Indien geen afspraken met andere diensten gemaakt kunnen worden, zullen de prioriteiten 'middel' en 'laag' buiten het jaarplan 2007 vallen.

Inspecties gevaarlijke stoffen

De binnenvaart vervoert verreweg de meeste gevaarlijke stoffen in ons land. De verhouding tussen de modaliteiten is (bron: CBS):

- 52% via de binnenvaart;
- 45% via het wegvervoer;
- 3% via het spoor

Dagelijks gaan er honderdduizenden tonnen gevaarlijke stoffen met de binnenvaart van of naar ons land en naar binnenlandse bestemmingen. Dit vervoer is al jaren een gestaag groeiende markt en de vooruitzichten zijn dat die groei blijft.

Het toegenomen aantal ongevallen en incidenten in de binnenvaart in 2006 heeft ook betrekking op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zo liep een grote ontploffing van een binnenvaart tankschip in de haven van Rotterdam net goed af en waren er maandelijks meerdere aanvaringen, lekkages en strandingen van binnenschepen met gevaarlijke stoffen. De inspectie constateert ook dat het aantal overtredingen ADN in 2006 anderhalf maal zo veel was als in 2005. In termen van risico's en risicobeheersing blijft daarom toezicht op het vervoer via de binnenvaart van gevaarlijke stoffen geboden.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen heeft voor de binnenvaart ook consequenties voor de verbinding wal - schip. In 2006 hebben we hierop al veelvuldig geïnspecteerd, middels bijvoorbeeld de thema actie vluchtwegen 1^e en 2^e tranche. Deze activiteiten continueren we ook in 2007.

¹⁵ Bijvoorbeeld door de Raad voor Accreditatie, indien dit voorstel van de Inspectie doorgang vindt.

De inspectie houdt zich bezig met gevaarlijke stoffen middels:

- reguliere inspecties (200) + bedrijfsmatig (180, gecombineerd met security aspecten);
- thematische acties met hoge prioriteit;
- onderzoek naar oorzaken van incidenten.

Kennis, advies en berichtgeving

De inspectie richt zich op:

- het vaststellen van een (nieuw) toezichtarrangement, dat we in overleg met de sector opstellen;
- het vastleggen en analyseren van ongevalsoorzaken;
- de harmonisatie CCR - EU en het NAIADES Actieprogramma;
- het ontwikkelen van een methodiek om de effectiviteit van interventies te meten;
- het verzamelen, bundelen, beheren en analyseren van informatie en ervaringen;
- het opzetten van een trendanalysemodel;
- het uitvoeren voorstellen vereenvoudiging vergunningverlening;
- het verwerven omgevingskennis (marktobservatie, vervoerstromen).

Wat zijn de speerpunten?

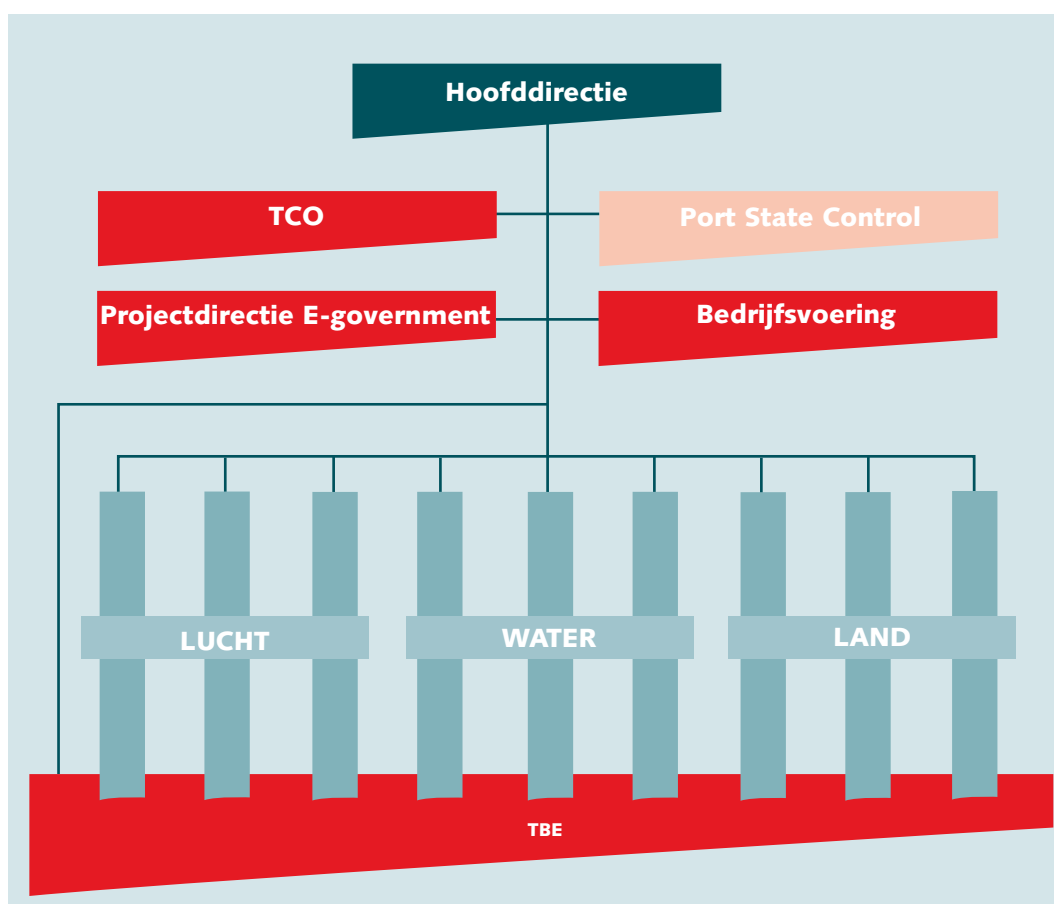
De in de risicoanalyse benoemde aspecten zullen in reguliere inspecties en tijdens thematische inspecties worden opgepakt. Naast deze speerpunten besteedt de inspectie in 2007 veel aandacht aan de volgende producten:

- vaststellen toezichtarrangement Binnenvaart;
- voorbereiding taakoverdracht certificering/meting naar de markt;
- harmonisatie en implementatie EU- en internationale wet- en regelgeving;
- samenwerking met andere betrokken overheden en bedrijfsleven.

5 Ondersteunende processen en taken

5.1 ORGANISATIE, PERSONEELSBELEID, ZIEKTEVERZUIM EN CULTUUR

Medio 2005 is de inspectie gereorganiseerd. In de nieuwe organisatie worden de primaire taken uitgevoerd door de toezichteenheden, die elk de taken verzorgen binnen één of twee domeinen, zoals beschreven in Hoofdstuk 2. Aan het hoofd van de organisatie staat de Inspecteur-generaal, die samen met twee hoofddirecteuren de Hoofddirectie vormt. De organisatie wordt ondersteund door de centrale directie Bedrijfsvoering. De Toezichtbeheereenheid (TBE) voert de administratieve taken op het terrein van toelating en continuering uit en voert de regie over ICT-zaken. De centrale directie Toezichtontwikkeling ondersteunt de Hoofddirectie en de toezichteenheden bij de ontwikkeling van het toezicht en op het terrein van de communicatie. De projectdirectie E-government trekt de projecten onder de noemer digitalisering van het Toezicht.



De inspectie kent 950 formatieplaatsen. De afgelopen periode hebben relatief veel functiewisselingen plaatsgevonden en was de in- en uitstroom hoog. We investeren nadrukkelijk in ontwikkeling van kennis, houding en gedrag. Die ontwikkeling wordt ondersteund door een zogeheten cultuurtraject en de ontwikkeling van een beroepscode. Kernwaarden daarbij zijn 'Helder, Alert en Deskundig'.

In het voorgaande is het een en andere gezegd over het functiegebouw. Het doel daarvan is meer flexibiliteit in de interne organisatie en verbeterde loopbaanmogelijkheden. Dit gaat vergezeld van een actief beleid op het gebied van opleiding en ontwikkeling.

In 2006 hebben we voor het eerst een integraal opleidingsplan opgesteld en uitgevoerd (voorheen gebeurde dat per toezichteenheid afzonderlijk). Nadrukkelijk is ingezet op een meer dan gebruikelijke investering in kennis en kwaliteit: het totale budget is vastgelegd op €1,7 miljoen terwijl €1,2 miljoen als een gebruikelijk niveau wordt beschouwd. Het budget is in 2006 ook geheel besteed aan opleidingsactiviteiten. Voortaan wordt jaarlijks een integraal opleidingsplan opgesteld. De inhoud van dit plan komt langs twee lijnen tot stand. De eerste lijn is de jaarlijkse inventarisatie van opleidingsbehoeften binnen de organisatie. Deze komt tot stand door opgave van de lijnmanagers, die hun wensen baseren op te verwachten ontwikkelingen binnen het domein en op de noodzaak tot scholing zoals die aan de orde komt in de functioneringsgesprekken met medewerkers.

De tweede lijn bestaat uit opleidings- en ontwikkelingsprogramma's die door de Hoofddirectie worden geïnitieerd op grond van noodzakelijke en gewenste ontwikkelingen op het gebied van toezicht en het functioneren van de organisatie. Opleiden heeft in onze visie niet alleen ten doel om kennis en vaardigheden te verwerven maar is ook een middel tot organisatieontwikkeling en cultuurverandering. Medewerkers ontmoeten elkaar in ontwikkelingsprogramma's en wisselen daar kennis en ideeën uit over het toezicht en de wijze waarop dat is georganiseerd. Ook bij projecten op het gebied van digitalisering besteden we veel aandacht aan opleiden, niet alleen om met een ander systeem te leren werken maar ook om nieuwe werkwijzen te incorporeren. Zo gaat de invoering van een systeem voor digitale vergunningverlening bijvoorbeeld vergezeld van een programma op het gebied van klantgericht werken.

In het opleidingsplan 2007 worden enkele projecten die in 2006 zijn gestart voortgezet. Allereerst zal de managementleergang voor het middenkader worden vervolgd. Deze leergang heeft ten doel om de unitmanagers te versterken in hun rol binnen de organisatie, daarbij de sleutelrol onderkend die zij hebben bij de doelen die we nastreven. In 2006 is in de leergang bijvoorbeeld veel aandacht besteed aan de vorming van de baten-lastendienst. In 2007 wordt verder ingezoomd op resultaatgericht werken, de samenhang daarvan met het HR-beleid en de instrumenten en vaardigheden die daarbij nodig zijn.

Andere programma's die worden georganiseerd zijn:

- politiek bestuurlijke gevoeligheid;
- de Kunst van het Toezicht - over toezichtmethodes en de achterliggende concepten;
- risicoanalyse;
- rapporten schrijven;
- bevordering van kennis van de Europese besluitvormingsprocessen en beïnvloedingsmogelijkheden;
- mediatraining;
- Bijzonder Opsporingsambtenaar;
- klantgericht werken.

Daarnaast neemt de inspectie deel aan de gezamenlijk ontwikkelde opleidingstrajecten van de Rijksinspecties. Op het gebied van managementontwikkeling wil de inspectie eind 2007 bereikt hebben dat van alle managers bekend is welke ontwikkelingsmogelijkheden en -wensen zij hebben .

De inspectie kende jaren een behoorlijk hoog ziekteverzuim. Het terugdringen van dat verzuim tot een waarde ruim onder de 6% is een van de doelstellingen voor 2007. Het gemiddelde ziekteverzuim is de afgelopen jaren al gedaald van meer dan 7% in 2004 naar circa 6% over de eerste helft van 2006. In 2007 worden de resultaten zichtbaar van de zogenaamde 'proeftuin'. Het ziekteverzuim benaderen we in die proeftuin als een vorm van gedrag. Managers en medewerkers benaderen ziekte niet als een situatie waarin niet gewerkt kan worden, maar richten hun aandacht op wat de medewerker nog wel kan. Verder besteden we intensief aandacht aan werkgerelateerd ziekteverzuim. We

verwachten dat we de resultaten van de proeftuin in andere onderdelen van de inspectie kunnen gebruiken waar het ziekteverzuim te hoog is.

De totale kosten van de inspectietaken bedragen ruim 98 miljoen. Die kosten zijn, per domein van toezicht, toegerekend aan de producten:

- toelating en continuering;
- inspecties;
- kennis, advies en berichtgeving.

Een aantal kosten is toegerekend aan separaat te onderscheiden inspectietaken, zoals het bureau bestuurlijke boete en het ontwikkelingsprogramma E-government. Onze producten worden gefinancierd door agentschapbijdragen uit de beleidsartikelen op de begroting van het ministerie en door ontvangsten van derden, voor vergunningen en certificaten. In de onderstaande tabel zijn onze hoofdproducten met de bijbehorende kosten en opbrengsten van derden opgenomen. In dit Jaarplan zijn de specifieke producten in termen van aantallen inspecties met de kosten weergegeven in de hoofdstukken met de toelichtingen per domein.

De kosten van de inspectietaken zijn voor 2007 voor het eerst berekend met een op bedrijfseconomische principes gebaseerd kostprijsmodel. Bepalend voor de uiteindelijke kostprijs van de producten is de verhouding tussen de direct productieve uren/formatieplaatsen, de indirecte uren/formatieplaatsen en de overhead. Het gemiddelde tarief per direct productief uur, inclusief toegerekende indirecte kosten en overhead bedraagt € 110,-.

BEDRAGEN X €1.000					
Domein	Geraamde kosten 2007				Geraamde ontvangsten 2007
	product KAB	product I	product T/C	inspectie VenW	
Domeinen Lucht					
Luchthavens en Luchtruim	4.106	4.708	1.216	10.029	955
Luchtvaart Operationele bedrijven	4.322	1.468	2.398	8.188	2.301
Luchtvaart Technische bedrijven	3.387	1.119	3.677	8.183	3.285
Totaal Lucht	12.985	6.124	7.291	26.400	6.541
Domeinen Land					
Taxi	536	2.732	2.111	5.379	1.887
Bus	539	2.253	1.084	3.876	966
Goederenvervoer	1.362	8.010	6.631	16.003	5.642
Rail	1.299	4.034	1.802	7.135	804
Tram/Metro	92	176	-	268	-
Totaal Land	3.828	17.205	11.628	32.661	9.299
Domeinen Water					
Koopvaardij	2.870	6.289	3.059	12.218	2.340
Visserij	348	54	1.685	2.087	987
Binnenvaart	1.440	1.184	3.450	6.074	2.859
Waterbeheer	2.753	4.156	267	7.176	-
Totaal Water	7.411	11.683	8.461	27.555	6.186
Specifieke inspectietaken					
JAA				1.996	1.443
Bestuurlijke boete				1.096	

FPU				2.050	
E-government				6.324	
Diverse overige ontvangsten w.o NSA					2.002
Totaal specifieke taken				11.466	3.445
Totaal Inspectie VenW	24.224	35.012	27.380	98.082	25.471

De agentschapsbegroting

Het jaarplan 2007 is het aangrijpingspunt voor de interne en externe sturing van de organisatie in 2007 en staat in het teken van het functioneren als baten-lastendienst. In het onderstaande worden de in 2007 verwachte baten en lasten van de inspectie weergegeven.

In de onderstaande tabel is de begroting van baten en lasten zichtbaar, deze sluit aan op de uitgaven en ontvangsten zoals die ook in de begroting 2007 zijn gepresenteerd. De definitieve agentschapsbegroting inclusief openingsbalans zal worden gepresenteerd bij de 1e suppletoire begroting Verkeer en Waterstaat.

BEGROTING VAN BATEN EN LASTEN 2007

	Omschrijving x € 1.000
Baten	
Opbrengsten moederdepartement	72.611
Opbrengst overige departementen	0
Opbrengst derden (sector)	25.471
Rentebaten	0
Exploitatiebijdrage	0
Totale Baten	98.082
Lasten	
Apparaatskosten	
* personele kosten	58.560
* materiële kosten	34.242
Rentelasten	0
Afschrijvingskosten	
* materieel	540
* immaterieel	4.740
dotaties voorzieningen	0
buitengewone lasten	0
Totale Lasten	98.082
Saldo van baten en lasten	0

Naast de staat van baten en lasten kennen we ook een Investeringsprogramma, de afschrijvingslasten die daarvan het gevolg zijn, zijn opgenomen in de staat van baten en lasten.

Het investeringsoverzicht ziet er als volgt uit.

INVESTERINGSOVERZICHT	
Omschrijving	Kosten x € 1.000
Projecten E-government	4.700
Vervanging dienstauto's	540
TOTAAL	5.280

Tarievenbeleid

Bekostiging van de Inspectie gebeurt uit vergoedingen die wij ontvangen voor de producten en diensten die wij voortbrengen. Deze producten en diensten brengen we in rekening bij:

- onze formele opdrachtgever; de hiermee gepaard gaande kosten komen ten laste van de beleidsartikelen in de VenW-begroting;
- bedrijven en burgers die gebruik maken van onze diensten; de hiermee gepaard gaande kosten worden gefactureerd.

Voor de producten en diensten die in rekening gebracht worden bij bedrijven en burgers is het rijksbeleid maatgevend. Volgens dat beleid worden de kosten van toelating kostendekkend doorberekend aan bedrijven en burgers.

Uitgangspunt voor het bepalen van onze tarieven voor het jaar 2007 is dan ook de berekende kostprijs van de producten. Alle kostprijzen zijn voor het jaar 2007 opnieuw berekend. Over de daadwerkelijk in rekening te brengen tarieven is gesproken met de beleidsdirectoraten generaal en is het bedrijfsleven geconsulteerd. De uitkomst is dat de kostprijs van de producten de basis is. Vervolgens is sprake van een aantal domeinspecifieke omstandigheden, die aanleiding kunnen zijn de tarieven (nog) niet direct op dat niveau vast te stellen. Dat leidt voor het jaar 2007 tot het onderstaande.

Cluster Lucht

In het DIET-comité is met de daarin vertegenwoordigde sector overeenstemming bereikt over de tariefvoorstellen voor 2007. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van volledige kostendekkendheid zijn met name het begrenzen van de tariefstijging voor de general aviation en de groene velden. Ook worden tarieven in geen enkel geval met meer dan 100% verhoogd. Speciale aandacht is besteed aan het, met de sector, scherper definiëren van het onderscheid tussen vergunningtaken en inspectietaken.

De kostendekkendheid van de tarieven stijgt van 76% in 2006 naar 87% in 2007.

Cluster Water

Het overleg met de sector heeft plaatsgevonden in de vorm van een door de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat (OVW) georganiseerde bijeenkomst. Door de sector is aangegeven dat zij een forse tariefstijging nu niet aanvaardbaar vindt vanwege onze oplopende behandeltijd van de aanvragen. Omdat onze performance voor vergunningsproducten voor de zee- en binnenvaart nog niet op orde is, en vanwege de reeds hoge kostendeckingsgraad van de huidige tarieven, zijn de tarieven met maximaal 6% verhoogd. Een 100% kostendeckking is daarbij de bovengrens, waardoor voor enkele producten ook een tariefdaling optreedt. Over het geheel genomen stijgt de kostendekkendheid van 77% in 2006 naar 79% in 2007.

Cluster Land

Afstemming met de sector heeft plaatsgevonden in de reeds gemelde OVW bijeenkomst. De tarieven zijn vastgesteld op 90% van de berekende kostprijs. De kostendekkendheid van de tarieven stijgt binnen dit aandachtsgebied van 77% in 2006 naar 88% in 2007.

In 2007 wordt voor de opzet van de tariefregelingen met name ingezet op vereenvoudiging en verdere standaardisering van producten en tarieven.

Informatieplan 2006

In het Informatieplan 2006 van de inspectie zijn al onze ICT-kosten tot en met 2010 in beeld gebracht. Het gaat dan om zowel de investeringen c.q. de ICT-projecten als de ICT-beheerskosten, inclusief de personele kosten die daarmee zijn gemoeid. Met dit plan is de basis gelegd voor een overall sturing van de ICT-voorziening. Zowel de innovatie, het beheer als operationele kant van de informatievoorziening zijn integraal weergegeven en in onderlinge samenhang gebracht. De innovatie van de ICT-voorziening heeft in het plan het meeste gewicht. Met name de herdefinitie van de werkprocessen behoeft in de komende jaren veel aandacht. Het succes van de vernieuwing van de informatievoorziening is voor een groot deel afhankelijk van het resultaat op dit gebied. Het informatieplan is eind 2006 gereed gekomen, de afspraken over de uit te voeren projecten, de investeringskosten en de financiering worden begin 2007 gemaakt.

Innovatie: SAP ter ondersteuning van de meeste werkprocessen

De inspectie innoveert haar werkprocessen en ondersteunende ICT in de komende jaren geheel. Het Informatieplan 2006 zet de richting, de planning en de kosten van deze ambitieuze vernieuwingslag op een rij. Vanuit de bedrijfsstrategie en de daaruit afgeleide ICT strategie zijn doelen gedefinieerd. Deze zijn vertaald in projecten en in de tijd uitgezet. Op deze wijze is een plan ontstaan dat in lijn met onze keuzes is en gerichte en gecoördineerde verbetering van de informatievoorziening mogelijk maakt. Uitgangspunt binnen het ministerie is, dat daarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van SAP. Met SAP kan een aanzienlijke reductie van bestaande systemen worden gerealiseerd. Daarvoor is wel een forse investering nodig. Waar nodig vinden koppelingen met externe systemen plaats, onder meer met de Basisregistratie personen (GBA, BSN), het Nieuwe HandelsRegister (NHR) en de RDW.

Eenduidig toezicht en digitalisering

In het kader van Eenduidig toezicht/samenwerkende inspecties wordt momenteel gewerkt aan een aantal generieke inspectiemodules. Het gaat in eerste instantie om toepassingen die erop gericht zijn om de informatiehuishouding binnen de inspecties op een gelijk niveau te krijgen, om vervolgens informatieuitwisseling mogelijk te maken.

Naast deze trajecten zijn in het Informatieplan 2006 ook nog een aantal andere ICT-projecten opgenomen, onder meer de ontwikkeling van de boordcomputer-taxi en de ontwikkeling van digitale toepassingen/werkplekken die door de inspecteurs in het dagelijks werk kunnen worden gebruikt (directe vastlegging en uitwisseling van inspectieresultaten).

Beheer

Totdat de ICT-voorziening is vernieuwd zal de Inspectie met de bestaande, meer dan 100 informatiesystemen moeten blijven werken en deze soms hergebruiken. Het beheer en onderhoud vergt voor de korte termijn nog een forse inspanning.

Sourcing

Aan de Shared Service Organisatie is het technische beheer van de specifiek voor de inspectie functionerende informatiesystemen uitbesteed, alsook de kantoorautomatisering. Afspraken rond de kostenstructuur, de service levels en veranderingen hierin maakt de directie Bedrijfsvoering.

Financiën

Met de informatiseringsplannen is ook de daarvoor noodzakelijke financiële inspanning bekend. Duidelijk is waarin geïnvesteerd wordt, wat afgeschreven en uitgefaseerd wordt. Verder zijn de operationele en de beheerslasten inzichtelijk gemaakt. De inzet van de inspectie is bekend. Kortom, de kostenkant is duidelijk in beeld gebracht.

Ondersteunende processen en taken

De Hoofddirectie en de toezichteenheden worden ondersteund door drie directies (Toezicht Beheereenheid, Toezichtontwikkeling, Communicatie en Onderzoek en Bedrijfsvoering) en de projectdirectie E-government. Deze directies voeren concernbrede activiteiten uit. Voor zover deze reeds eerder genoemd zijn wordt volstaan met een verwijzing. Aanvullende activiteiten worden kort uiteengezet. De eerder gegeven uiteenzetting van E-government dekt alle werkzaamheden in 2007 (voor een beschrijving wordt verwezen naar genoemde paragraaf).

5.2 TOEZICHT BEHEEREENHEID

De administratieve processen die nodig zijn voor vergunningverlening en inspectie zijn gebundeld in een uitvoerende lijnorganisatie: de Toezicht Beheereenheid (TBE). Door de bundeling worden administratieve processen effectiever, transparanter, efficiënter en klantvriendelijker uitgevoerd. De afhandeling van primaire processen staat centraal. De TBE is onze in- en externe dienstverlener. De werkzaamheden van de TBE zijn onder te verdelen in vijf taakvelden:

1. informatiecentrum;
2. toelating en continuering;
3. juridische ondersteuning;
4. toezichtondersteuning;
5. datacentrum.

Ad 1. Informatiecentrum

Het Informatiecentrum is het centrale loket voor alle burgers en bedrijven. Het centrum is onze ingang voor burgers, bedrijven en toezichthouders met betrekking tot (veelgestelde) vragen over en aanvragen van specifieke producten, vergunningen, informatie over de wet- en regelgeving en over objecten en vergunninghouders. Het is de plaats voor meldingen van onjuistheden/incidenten. In 2007 is het Informatiecentrum het loket voor de gehele inspectie.

Ad 2. Toelating en continuering

De taken op het gebied van toelating en continuering worden gebundeld uitgevoerd. De TBE voert (delen van) de processen van toelating, continuering en intrekking uit op het gebied van gevaarlijke stoffen, de luchtvaart, het personen- en goederenvervoer over de weg, de zeevaart en de binnenvaart.

Ad 3. Juridische ondersteuning

In de TBE is de capaciteit voor bestuurlijk juridisch advies gebundeld en daarnaast worden de bezwaar- en beroepsprocedures behandeld die verband houden met de besluiten voortvloeiend uit de primaire processen van de inspectie (met uitzondering van de bestuurlijke boete).

Ad 4. Toezichtondersteuning

TBE voert voor de toezichteenheden ondersteunende werkzaamheden uit, onder andere bestaande uit het versturen van processen verbaal, het archiveren van verslagen, het invoeren van staande houding verslagen en het vormen van dossiers hiervan.

Ad 5. Datacentrum (Databaseer, informatiebeleid en functioneel beheer)

Binnen de inspectie is de TBE de gegevensmakelaar en draagt zorg voor gegevensbeheer en -analyse. Daarnaast is de TBE verantwoordelijk voor (de uitvoering van) ons informatiebeleid en voert het functioneel beheer uit voor het onderhoud van alle applicaties en gegevens die ondersteuning bieden aan onze vier primaire processen.

Wat willen we bereiken?

Met deze wijze van organiseren wil de inspectie komen tot standaardisering van processen, verhoging van leverbetrouwbaarheid, digitalisering met enkele in plaats van vele systemen en lastenverlichting. Doel is dat in 2009 minimaal 70% van de processen gedigitaliseerd is.

Het realiseren van het meerjarenprogramma, in samenwerking met E-government, moet leiden dat in 2009 alle toelatings- en continueringsprocessen en alle primaire administratieve processen van de inspectie plaatsvinden binnen TBE. Doel is minimaal 70% digitaal uitvoeren het streven is gericht op 100%.

TBE is een winkel met 200.000 producten en 500.000 klantencontacten op jaarbasis. Die winkel gaat in 2007 grondig verbouwd worden om nóg klantgerichter, efficiënter en effectiever te kunnen werken. Het gaat hier onder andere om aanpassingen op het gebied van innovatie en professionalisering (bijvoorbeeld digitale dienstverlening en e-loket), maar ook om veranderingen op het gebied van HRM. Een nieuwe winkelformule vraagt namelijk ook om goed geïnstrueerde medewerkers die het nieuwe motto uitdragen: TBE treedt naar buiten. De klant staat centraal. Door middel van multichanneling kan de klant op diverse manieren een aanvraag indienen, waarbij de nadruk op digitale dienstverlening komt te liggen want gemak dient de mens. Een aanvraag kan dan 24 uur per dag worden ingediend. Een tracking en tracing systeem zal de klant inzicht geven in het aanvraagproces, zonder dat hij of zij daarvoor hoeft te bellen.

Terwijl al deze veranderingen plaatsvinden, dient de TBE de winkel open te houden, want het werk is vraaggestuurd en de klant van vandaag mag niet lijden onder de verbouwing van de winkel voor de klant van morgen. Hiervoor worden binnen de TBE prestatieafspraken vastgelegd met de units en met de medewerkers. Een cultuurverandertraject bereidt de medewerkers voor op hun nieuwe rol.

Wat zijn de speerpunten?

Naast de algemene punten zijn in 2007 de speerpunten:

1. beveiligings- en identiteitsbeleid;
2. innovatie;
3. professionalisering.

Ad 1. Beveiligings- en identiteitsbeleid

Documenten moeten worden beveiligd tegen dupliceren en vervalsingen. Identiteit moet kunnen worden vastgesteld. Doel van een stringenter beveiligings- en identiteitsbeleid is om in steeds meer situaties met meer betrouwbaarheid te kunnen vaststellen ófwel wie men is, ófwel controleren of men van doen heeft met de *juiste* persoon. Tevens moet worden vastgesteld of documenten worden gebruikt voor het doel waarvoor deze zijn afgegeven.

Met identiteitsfraude kan overal en op velerlei manier plaatsvinden en is niet beperkt tot specifieke situaties, procedures of documenten. Als een persoonsverwisseling eenmaal ergens is geslaagd, kan de nieuwe 'identiteit' daarna langs reguliere wegen doorwerken op allerlei andere situaties. Dan kan men doorgaans de voorafgaande frauduleuze persoonsverwisseling niet meer doorzien. Vaak is identiteitsfraude de eerste stap van een vervolgfraude, bijvoorbeeld een fraude bij tewerkstelling aan boord of een paspoortfraude of een uitkeringsfraude. Voor de inspectie is dit temeer van belang omdat door de digitale dienstverlening in toenemende mate veel documenten via geautomatiseerde systemen worden verwerkt en verstrekt. De smart cards zijn hier een voorbeeld van.

De aanpak van fraude heeft verstrekkende gevolgen. Zo moet de beveiliging van alle documenten, de vormgeving, de juridische basis en de productiesystemen worden aangepast.

Ad 2. Innovatie

De eerste twee vergunningprocessen zijn in 2006 vernieuwd en gedigitaliseerd. In 2007 volgen er nog circa honderd. E-response is in 2007 operationeel. De Klantenzuil in de hal van de Nieuwe Uitleg is geïnstalleerd. Scanning on demand werkt voor personenvervoer en binnenvaart.

Ad 3. Professionalisering

Doorlooptijden per product brengt de inspectie in 2007 in kaart en worden via Internet aan klanten bekend gemaakt. Bereikbaarheid en beschikbaarheid is op orde. De gemiddelde wachttijd aan de telefoon bedraagt maximaal een minuut.

5.3 DIRECTIE TOEZICHTONTWIKKELING, COMMUNICATIE EN ONDERZOEK

De directie Toezichtontwikkeling, Communicatie en Onderzoek (TCO) is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van nieuwe vormen van en visies op toezicht, voor de communicatie met interne en externe betrokkenen, voor advisering van de Hoofddirectie en voor onderzoek en kennismanagement. De rol van de directie TCO is ontwikkelend en regisserend, op het gebied van zowel toezicht als communicatie. Met één visie op toezicht, een professioneel communicatiebeleid en effectieve ondersteuning van de primaire processen stelt de directie TCO de inspectie in staat om het toezicht pro-actief uit te voeren.

De concernbrede activiteiten van de directie TCO kwamen eerder in dit Jaarwerkplan aan bod waar het gaat om Toezichtontwikkeling en onderzoek en het programma gevaarlijke stoffen.

In de directie TCO vindt verder de coördinatie en toezichtontwikkeling plaats van:

1. security;
2. ongevalonderzoek, incidenten- en crisismanagement;
3. handhavingscommunicatie; en
4. openbaarmaking inspectiegegevens.

Ad 1. Security

Op luchtvaartgebied houdt de inspectie zich primair bezig met de processen van toelating en continuering op het vlak van inflight security. Bij koopvaardij vinden eerstelijns inspecties plaats op zeeschepen en tweedelijns inspecties op havengemeentes. Ten gevolge van de introductie van de Europese richtlijn voor havenbrede security zal ons toezicht mogelijkerwijs ook uitgebreid worden. Bij gevaarlijke stoffen inspecties op alle modaliteiten uitgezonderd de luchtvaart (waar de Koninklijke Marechaussee optreedt als toezichthouder op security-aspecten) speelt security een rol.

De verantwoordelijkheid voor het daadwerkelijke toezicht op security-maatregelen ligt bij de afzonderlijke toezichteenheden. De directie TCO zorgt daarbij voor inhoudelijke ondersteuning en heeft een coördinerende rol. Daarnaast zijn we nadrukkelijk aangehaakt bij departementale en interdepartementale overleggen. Ook werken we mee aan de verdere strategie-ontwikkeling ten aanzien van security binnen het ministerie.

Wat willen we bereiken?

In 2006 is het visiedocument security opgeleverd, waarin een nadere uitwerking is gegeven aan het strategisch kader voor het toekomstige security-toezicht van de inspectie. Daarbij wordt de relatie gelegd met de in de Rijksbrede rapportage Bescherming Vitale Infrastructuur genoemde vitale sectoren en objecten. In 2007 leidt dit tot de volgende producten/acties:

- het security-toezicht (waar toepasselijk) wordt vanaf 2007 in de diverse toezichtarrangementen expliciet benoemd;
- per toezichteenheid wordt begin 2007 een handboek security opgeleverd, waarin de procedures ten aanzien van het security-toezicht worden geborgd;
- een begin wordt gemaakt met het uitvoeren van een (nog vast te stellen) inspectieplan, op als vitaal aangemerkte sectoren en objecten; Uiteraard zal hierbij aansluiting worden gezocht met andere overheidsactoren.
- In de sfeer van kennisontwikkeling wordt in 2007 gewerkt aan de professionalisering van het toezicht en de expertisevorming op het gebied van security; deze kennisontwikkeling heeft betrekking op alle kernprocessen van de relevante toezichteenheden en de TBE en bevat ook een trainingscomponent, gericht op de ontwikkeling van security awareness bij onze medewerkers.

Ad 2. Ongevallenonderzoek en incidenten- en crisismanagement

Hieraan wordt aandacht besteed in hoofdstuk 3.

Ad 3. Handhavingcommunicatie en openbaarmaking inspectiegegevens

De inspectie verstaat onder handhavingcommunicatie de planmatige inzet van communicatie gekoppeld aan handhaving, ter bevordering van de naleving van wet- en regelgeving.

Met handhavingcommunicatie is op een aantal onderdelen (taxipas en rolstoelvervoer) door inzet van communicatietechnieken en -middelen goede ervaring opgedaan. Het toezicht wordt door een juiste inzet van communicatie-instrumenten effectiever en efficiënter. De directie TCO fungeert daarbij als kenniscentrum voor het inventariseren, verzamelen, testen, beschrijven en beschikbaar stellen van effectieve communicatie-instrumenten en -processen, en adviseert de toezichteenheden daarover.

De reguliere communicatiewerkzaamheden richten zich op adviseren, faciliteren, sturen en ontwikkelen vanuit de vraag hoe wij onze strategische, tactische en operationele doelen kunnen behalen en welke communicatie-instrumenten, -methoden en -technieken daarvoor het beste ingezet kunnen worden. Het beheer en de ontwikkeling hiervan vergen circa 80 procent van de reguliere capaciteit. Op handhavingscommunicatie wordt extra ingezet.

Wat willen we bereiken?

- in twintig procent van de thema-acties kunnen hogere nalevingsniveaus zichtbaar worden gemaakt;
- de invulling en concretisering van het begrip handhavingcommunicatie is verder ontwikkeld;
- burgers en bedrijven weten de internetsite en het informatiecentrum van de inspectie in toemende mate te vinden; het aantal internet sessies stijgt tot 700.000 in 2007.

Wat doen we daarvoor?

Met handhavingcommunicatie wordt verder gegaan op de ingeslagen weg. De inspectie wil ieder jaar enkele gezichtsbepalende handhavingactiviteiten uitvoeren. Als die zijn gericht op de handhaving van nieuwe of aangepaste regelgeving, zoals in 2006 met de invoering van de digitale tachograaf, dan voeren we gerichte campagnes uit met het doel om het bedrijfsleven te informeren over nieuwe regelgeving, over de wijze waarop vergunningen of andere documenten kunnen worden aangevraagd en over de wijze waarop we de regelgeving handhaven. Reguliere activiteiten, bijvoorbeeld op het gebied van general aviation, worden voor het voetlicht gebracht via meerjarige campagnes. De campagne 'Vlieg als een vogel, denk als een mens', die gestart is in 2005 zetten we ook in 2007 voort.

De internetsite wordt in 2007 vernieuwd, zodat deze voor verschillende doelgroepen beter toegankelijk wordt. Digitale dienstverlening wordt een belangrijke peiler van de internetsite van de inspectie. Het gebruik van de internetsite wordt gestimuleerd via een internetbereikprogramma.

De opvattingen van het bedrijfsleven en burgers over de inspectie worden gemeten via de Corporate monitor van het ministerie.

Om relaties snel en goed te informeren zullen adequate relatiebestanden en instrumenten, zoals (digitale) nieuwsbrieven, worden ontwikkeld en ingezet.

Ad 4. Openbaarmaking inspectiegegevens

De inspectie heeft in haar missie aangegeven dat zij over de resultaten van haar werk in de openbaarheid bericht. Berichtgeving is één van onze vier primaire processen. In ons instellingsbesluit is vastgelegd dat we verslag doen van de bevindingen uit de toezichtpraktijk. Het uitbrengen van het jaarverslag en de veiligheidsbalans is de vorm waarin verslag wordt gedaan van de staat van de transportveiligheid.

We staan openbaarheid en transparantie voor van het toezichtproces en toezichtresultaten. In dat kader namen we in 2006 deel aan een onderzoek om de juridische randvoorwaarden voor (instrumentele) openbaarmaking van inspectiegegevens beter in kaart te brengen.

Wat willen we bereiken?

In het voorjaar van 2007 zijn de resultaten van het bovengenoemde onderzoek naar de juridische randvoorwaarden bekend. Op basis hiervan stelt de inspectie een plan van aanpak op waarin de vervolgstappen zijn beschreven. Met de eigenaar, de Secretaris-Generaal van VenW, maken we afspraken over een risicobeleid voor concrete vormen van openbaarmaking.

Wat doet de inspectie daarvoor?

De invoering binnen de inspectie van actieve openbaarmaking van individuele controlegegevens is complex en dient gefaseerd en zorgvuldig plaats te vinden. Hiervoor wordt een adequate projectorganisatie ingericht. Deze projectorganisatie richt zich op een gefaseerde invoering van actieve openbaarmaking van individuele inspectiegegevens. De mogelijkheden van actieve openbaarmaking worden uitgewerkt aan de hand van twee casussen.

Op basis van de in 2006 geïnventariseerde behoeftes worden trainingstrajecten voor onze medewerkers opgezet.

5.4 DIRECTIE BEDRIJFSVOERING

De directie Bedrijfsvoering (DBV) zorgt ervoor dat de inspectie doelmatig kan werken en resultaatgericht kan worden aangestuurd. DBV heeft vier kerntaken: Beleidsmatige en kaderstellende taken, Planning- en controltaken, Controle- en audittaken, Faciliterende en uitvoerende taken.

De concernbrede taken van deze directie komen terug in de passage over resultaatgerichte sturing als baten-lastendienst met de Jaarplancyclus en in de passage over professionalisering van de medewerkers en de rol van HRM. Daarnaast werd al eerder in dit Jaarplan aandacht besteed aan de agentschapsbegroting, het opleidingsplan, het opstellen van het tarievenbeleid en de ICT-component van het beheer van de bestaande bedrijfsvoeringssystemen.

LIJST MET AFKORTINGEN

3VO	Verenigde Verkeers Veiligheid Organisatie
ADR/RID	Accord Européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route / Reglement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses
AID	Algemene inspectie Dienst
ALOM/BLOM	Algemeen Landelijk Overleg Milieuhandhaving / Bestuurlijk Landelijk Overleg Milieuhandhaving
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
ANPR	Automatic Number Plate Recognition
AOC	Air Operator Certificate
ARBO	Arbeidsomstandigheden
Atb-v	Arbeidstijdenbesluit vervoer
ATM	Air Traffic Management
AVV	Adviesdienst Verkeer en vervoer
BCT	Boordcomputer taxi
BIBOB	Bevordering Integriteitsbeoordelingen door het Openbaar Bestuur
BRIL	Bevindingen Registratie inspecties Luchtvaartterreinen
BRZO	Besluit Risico's Zware Ongevallen
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
COVW	Centraal Overleg Verkeersveiligheid te Water
CPV	Ondernemingsvergunning Collectief Personenvervoer
CV	Collectief vervoer
DG	Directeur-generaal
DGP	Directoraat-generaal Personenvervoer
DGTL	Directoraat-generaal Transport en Luchtvaart
EASA	European Aviation Safety Agency
ECR	Euro Controle Route
EG	Europese Gemeenschap
EMSA	European Maritime Safety Agency
ERA	European Rail Agency
ESARR	European safety and regulations requirements
EU	Europese statenbond
FANOMOS	Flight Track and Noise Monitoring System
FPU	Flexibel Pensioen en Uitreten
Fte's	Full-time equivalent
FTO	Flight Training Organisations
G30	30 middel grote steden in Nederland
G4	De 4 grote steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht
GBA	Gemeentelijke Basis Administratie
GIS	Geografisch Informatie Systeem
GS	Gevaarlijke Stoffen
HH	Handhaving
HOI	Haven Ontvangst Installaties
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICT	Informatie- en communicatie technologie
IG	Inspecteur-generaal
ILO	International Labour Organisation
IMO	International Maritime Organisation
IMPEL	Implementation and Enforcement of Environmental Law

IPPC	International Pollution Prevention and Control
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Joint Aviation Requirements
JAR-OPS	Joint Aviation Requirements-Operations
KAB	Kennis, Advies en Berichtgeving
KEMA	Keuring van Elektrotechnische Materialen te Arnhem
KLPD	Korps Landelijke Politiediensten
LVN	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
Marin	Maritiem Instituut
MAST	Maintenance Standardisation Team
MOU	Memorandum of understanding
NAIADES	Navigation And Inland waterway Action and Development in Europe
NSA	National Safety Authority
OM	Openbaar Ministerie
OPS	Operations
OV	Openbaar Vervoer
OVV	Onderzoeksraad voor Veiligheid
PC	Personal Computer
PCHB	Permanente Contactgroep Handhaving Binnenvaart
PDCA	Plan-Do-Check-Act
PKHN	Permanente Kontakt groep Handhaving Noordzee
PRM	Persons with Reduced Mobility
PSC	Port State Control
QA	Quastations en Answers
RBML	Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens
RDW	Rijksdienst voor Wegverkeer
RoRo	Roll On Roll off
SAFA	Safety Assessment Foreign Aircraft
SAGA	Safety Assessment General-Aircraft
SANA	Safety Assessment National Aircraft
SAP	System application programs
Solas	Safety of Live at Sea
TCO	Toezichtontwikkeling, Communicatie en Onderzoek
TNO	Toegepast natuur- wetenschappelijk onderzoek
TRTO	Type Rating Training Organisations
UN	United Nations
VenW	Verkeer en Waterstaat
VON	Veiligheids Onderzoek Nederland
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordering en Milieubeheer
VtV-AOC	Vergunning tot Vluchtuitvoering-Air Operator Certificates
Wbb	Wet bodembescherming
Wbr	Wet beheer rijkswaterstaatwerken
WIM-VID	Weight in Motion-Video
Wwk	Wet op de waterkering

WET- EN REGELGEVING

	Luchtruim	Luchthavens en bedrijven	Luchtvaarttechnische bedrijven	Luchtvaartoperationele bedrijven	Taxivervoer	Busvervoer	Goederenvervoer	Spoor	Tram en Metro	Waterbeheer	Koopvaardij	Visserij	Binnenvaart
Aanwijzing handhaving arbeidstijdenwet	•				•	•							
Aanwijzingsregeling boeteoplegging arbeidstijden vervoer	•				•	•							
Aanwijzingsregeling boeteoplegging SZW-wetgeving 2004					•	•							
Arbeidsomstandighedenwet 1998	•				•	•	•				•	•	•
Arbeidstijdenwet	•				•	•	•				•		•
Arbeidstijdenbesluit vervoer	•				•	•	•				•		•
Beleidsregels boeteoplegging Arbeidstijdenwet en Arbeidstijdenbesluit					•	•							
Beleidsregels boeteoplegging Arbeidstijdenwet en Arbeidstijdenbesluit vervoer					•	•							
Besluit personenvervoer 2000					•	•							
Binnenschenpenwet													•
EG-Richtlijnen 2003/15/EG en 2003/88/EG					•	•							
EG-Verordeningen 3820/85, 3821/85, 4060/89					•	•							
Grondwaterwet										•			
Havenbeveiligingswet											•		
Interoperabiliteitsverordening, EG nr. 552/2004	•												
Kentekenreglement					•	•							
Kernenergiwet / wet stralingsbescherming	•						•	•		•	•		•
Locaalspoor- en tramwegwet								•	•				
Luchtvaartwet	•	•	•										
Luchtvaarnavigatiedienstenverordening, EG nr. 550/2004	•												
Meetbrievenwet 1981									•				
Mijnwet Continentaal Plat = Mijnbouwwet	•	•						•					
Regeling controleapparaten 2005					•	•							
Regeling dienstrooster					•	•							
Regeling getuigschrift vakbekwaamheid					•	•							
Regeling tachograafkaarten					•	•							
Regeling taxibestuurders 2005					•	•							
Regeling vrijstelling nachtarbeid wegvervoer					•	•							
Regeling werkmap					•	•							
Reglement verkeerstekens en verkeersborden (RVV) 1990					•	•							
Richtlijn voor strafvordering Arbeidstijdenwet					•	•							
Ontgrondingenwet										•			
Scheepvaartverkeerswet										•			•

WET- EN REGELGEVING

	Binnenvaart	Visserij	Koopvaardij	Waterbeheer	Tram en Metro	Spoor	Goederenvervoer	Busvervoer	Taxivervoer	Luchtvaartoperationele bedrijven	Luchtvaarttechnische bedrijven	Luchthavens en luchtruim
Schepenwet		•	•									
Spoorwegwet					•	•						
Stoomwet						•						
Uitvoeringswet visserijverdrag 1967		•										
Verordening (EG) Nr. 1702/2003										•		
Verordening (EG) Nr. 2042/2003										•		
Vervoersnoodwet	•											
Voertuigreglement							•	•				•
Waterstaatswet 1900				•								
Wegenverkeerswet 1994							•	•	•			•
Wet aanleg locaalspoor- en tramwegen					•	•						
Wet beheer Rijkswaterstaatwerken				•								
Wet bodembescherming				•								
Wet buitenlandse schepen			•									
Wet capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot	•											
Wet droogmakerijen en indijkingen				•								
Wet explosieven voor civiel gebruik	•						•					
Wet goederenvervoer over de weg	•						•					
Wet grensoverschrijdend vervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen							•	•				
Wet havenstaatcontrole			•									
Wet laden en lossen zeeschepen			•									
Wet luchtvaart	•									•	•	
Wet milieubeheer	•			•								•
Wet milieugevaarlijke stoffen	•			•	•							•
Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting			•									
Wet op de waterhuishouding				•								
Wet op de waterkering				•	•	•	•	•				
Wet personenvervoer 2000							•	•				
Wet pleziervaartuigen			•									
Wet scheepsuitrusting			•									
Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart	•											
Wet verontreiniging oppervlaktewateren			•									•
Wet verontreiniging zeewater			•									
Wet vervoer binnenvaart	•											
Wet vervoer gevaarlijke stoffen	•			•	•	•	•	•				•
Wet voorkoming verontreiniging door schepen			•	•	•							
Wet wapens en munitie	•						•					
Wet zwervstromen						•						

WET- EN REGELGEVING

	Binnenvaart	Visserij	Koopvaardij	Waterbeheer	Tram en Metro	Spoor	Goederenvervoer	Busvervoer	Taxivervoer	Luchtvaartoperationele bedrijven	Luchtvaarttechnische bedrijven	Luchthavens en luchtruim
Wetboek van Koophandel		•	•									
Wetboek van Strafrecht / Strafvordering								•	•			•
Wrakkenwet				•								
Zeebrievenwet			•									
Zeevaartbemanningswet			•	•								
Zeebrievenwet			•									
Zeevaartbemanningswet			•	•								