



Toezicht Binnenvaart
Deel 1: Taakoverdracht
certificering en meting





Inspectie Verkeer en Waterstaat

VISIEDOCUMENT

TOEZICHT IN BEWEGING

Toezicht Binnenvaart Deel 1: Taakoverdracht certificering en meting

Inhoudsopgave

2

TOEZICHT IN BEWEGING VISIEDOCUMENT

1	Inleiding	5
1.1	Ontwikkeling van toezicht	5
1.2	Toezihtarrangement Binnenvaart	5
1.3	Werkwijze in het ontwerpproces	5
1.4	Opzet van het rapport	6
2	Aanleiding voor taakoverdracht	7
2.1	Certificering en meting	7
2.2	Historie van certificering en meting	7
2.3	Actuele situatie bij certificering en meting	7
2.3.1	Binnenvaartsector	7
2.3.2	Takenpakket Inspectie Verkeer en Waterstaat	8
2.4	Behoefte aan taakoverdracht	10
2.4.1	Beleid	10
2.4.2	Overige behoeftes	11
2.5	Conclusie	11
3	Ontwerp taakoverdracht	13
3.1	Ontwerp taakoverdracht	13
3.1.1	Ministeriële eindverantwoordelijkheid	13
3.1.2	Definities	13
3.1.3	Toeziht na taakoverdracht	14
3.1.4	Aanwijzing	16
3.1.5	Accreditatie	16
3.1.6	Opschorten en intrekken van de aanwijzing	17
3.1.7	Bezwaar en beroep	17
3.1.8	Over te dragen taken	18
3.1.9	Over te dragen normenkader	18
3.1.10	Recht van certificatie	19
3.1.11	Interventie	19
3.1.12	Informatieplicht richting inspectie	19
3.1.13	Technische Commissie	20
3.1.14	Klachtprocedure	20
3.1.15	Marktwerking	20
3.1.16	Transitie	21
3.1.17	Kennisoverdracht	22
3.1.18	Tijdspad	22
3.2	Verwachte effecten	23
3.3	Beheersing van risico's	25
	Bijlage 1 Proces voorbereiding taakoverdracht	27
	Bijlage 2 Lessen Taakoverdracht TE Zeevaart	29
	Bijlage 3 Afbakening Administratieve lastenverlichting	30
	Bijlage 4 Actuele taakverdeling inspectie en marktpartijen	31
	Bijlage 5 Actueel wettelijk regime certificering en meting	32
	Bijlage 6 Overzicht vereiste tekeningen voor (her)keuring	34
	Bijlage 7 Overzicht certificaten Rijn- en Binnenvaart	35
	Bijlage 8 Aanwijzingsvoorwaarden	37
	Literatuurlijst	38

Toeziht Binnenvaart

Samenvatting

Samenvatting

Toezicht op een veilige en milieuvriendelijke benutting van schepen, beide conform de wet, is het hoofddoel voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat in de binnenvaart. Het is de taak van de inspectie om toe te zien op naleving van nationale en internationale wet- en regelgeving. De inspectie dient hiernaast een efficiënte, maar doelgerichte, inzet van middelen te waarborgen. Daar waar marktpartijen een taak even goed, beter of sneller binnen de grenzen van het publieke belang kunnen uitvoeren, dient de inspectie taakoverdracht te overwegen.

Behoeftte aan taakoverdracht

De Inspectie VenW wil haar toezicht uitoefenen op basis van risicoanalyse. De inspectie wil in staat zijn toezicht op schepen en bemanning te houden op grond van de uitkomsten van risicoanalyses en nalevingsmetingen buiten de certificeringcyclus.

De inspectie zet momenteel circa 60% van de capaciteit (30/51) in op werkzaamheden voor certificering en meting in de binnenvaart. Gegeven het feit dat certificering en meting van binnenvaartschepen een helder proces is waaraan duidelijke regels verbonden zijn, kunnen de bijhorende taken ook verricht worden door marktpartijen.

Overdracht van certificerings- en meettaken biedt de inspectie de mogelijkheid om capaciteit vrij te maken voor aandacht voor incidentanalyse, thematische acties en trendanalyse op ongewenste topgebeurtenissen.

De inspectie geeft met deze visie mede invulling van het beleid van het Ministerie van VenW om zoveel mogelijk taken aan de markt over te laten: "De markt tenzij..".

Ontwerp toezicht na taakoverdracht

De inspectie wil de certificerings- en meettaken van bestaande en nieuwbouwschepen in de binnenvaart overdragen aan geaccrediteerde marktpartijen die zij mandateert via aanwijzing. Accreditatie verzekert dat deze taken voldoen aan bepaalde standaards die (inter)nationaal zijn vastgesteld. In dit geval van taakoverdracht accrediteert de Raad voor de Accreditatie op basis van de ISO-norm 17020. Aanwijzing betekent een publiekrechtelijke eenzijdige handeling van de Inspectie VenW (namens de minister - de Commissie van Deskundigen) om een geaccrediteerde marktpartij op haar verzoek de bevoegdheid te verlenen om keuringen en metingen uit te voeren. Aanwijzing gebeurt op basis van aanwijzingsvoorwaarden. De inspectie publiceert een jaar vooraf aan taakoverdracht de aanwijzingsvoorwaarden en aanwijzingsprocedure, zodat deze transparant zijn voor elke marktpartij die tot de markt van scheepskeuringen wil toetreden. Een klassenbureau mag alle taken, deels in mandaat, van de Inspectie VenW overnemen. Het dient te voldoen aan de ISO-norm 17020 voor inspectiebedrijven. Tevens is het verplicht erkend te zijn door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR).

Als een klassenbureau voldoet aan de specifieke aanwijzingsvoorwaarden van de inspectie, mag het – in afstemming met de inspectie – taken namens de inspectie uitvoeren.

Een particuliere instelling (PI) mag taken, deels in mandaat, van de Inspectie VenW overnemen, voor zover wet- en regelgeving die taken niet voorbehoudt aan klassenbureaus. Een PI dient te voldoen aan de ISO-norm 17020 voor inspectiebedrijven. Als een PI zich bindt aan de specifieke aanwijzingsvoorwaarden van de inspectie, mag het – in afstemming met de inspectie – taken namens de inspectie uitvoeren.

De inspectie houdt toezicht op de kwaliteit van certificering en meting van klassenbureaus en PI's. Dit toezicht vindt plaats via selectieve reality checks. Dankzij dit toezicht waarborgt de inspectie tevens het behoud van haar state-of-the-art kennis van scheeps(af)bouw vanuit veiligheids- en milieu perspectief. De inspectie wil de taken 2 jaar na het benodigde politieke besluit overgedragen hebben.

Verwachte effecten

- De voorgestelde aanpak stelt de inspectie in staat om toezicht te houden op basis van risicoanalyse. Dit geldt voor zowel uitvoeringstoezicht op marktpartijen voor certificering en meting als nalevingstoezicht op de sector. Door middel van steekproeven kan de inspectie ook tussentijds (tussen de momenten van certificering) toezicht houden op de veiligheid van de schepen. De markt ondervindt daardoor een scherper preventief en correctief toezicht dat doelgericht is.
- De inspectie verwacht dat bij overdracht aan marktpartijen de wacht- en doorlooptijden voor de toelating en continuering korter en betrouwbaarder zullen worden.
- De taakoverdracht beperkt het aantal aanspreekpunten voor de gebruiker (degene die een schip voor meting en /of certificering aanbiedt) voor de herkeuring van zijn schip. De verwachting is dat dit de toezichtlast voor de gebruiker beperkt.
- Een verhoging van de tarieven valt onder alle omstandigheden te verwachten. De inspectie biedt de over te dragen taken thans beneden de kostprijs aan, zodat – gezien het regeringsbeleid – ook zonder overdracht een hogere prijs voor de hand ligt. De ervaring met tot nu toe aan de markt overgedragen taken geeft echter geen aanleiding voor de vrees dat met forse tariefverhoging rekening moet worden gehouden.
- De inspectie creëert een open markt met enkele wettelijke beperkingen, zoals beschreven in paragrafen 3.1.2 en 3.1.3. De inspectie stelt een maximumtarief in voor de afgifte van certificaten en meetbrieven. Hiermee houdt de inspectie zich aan wettelijke eisen die gelden voor bij of krachtens de wet ingestelde heffingen. Verder houdt het Ministerie zich buiten de tariefstelling van de inspectie-activiteiten voor certificering en meting door de marktpartijen.
- De inzet van de inspectie is erop gericht dat zo min mogelijk marktverschuivingen plaatsvinden voor de klassenbureaus en PIs. Naar verwachting zal er in beperkte omvang wel sprake zijn van marktverschuivingen, omdat meerdere kleine partijen (PI's) mogelijk niet zullen kunnen voldoen aan de accreditatie-criteria. Het aantal aanbieders zal daarmee vermoedelijk kleiner worden dan het huidige aantal van acht.

1 Inleiding

1.1 Ontwikkeling van toezicht

De Inspectie Verkeer en Waterstaat onderbouwt en ontwikkelt haar toezicht op basis van toezichtarrangementen (TA). Ieder domein heeft een eigen toezichtarrangement, dat periodiek wordt herzien¹.

Het proces voor de herziening/ontwikkeling van een toezichtarrangement kent een vijftal deelprocessen, te weten evaluatie, scoping, visie-ontwerp, uitwerking/implementatie en beheer². De planning van dit proces is verankerd in het meerjarenprogramma Toezicht in Beweging 2006-2007. Het resultaat van het proces is een nieuw toezichtarrangement dat fungeert als basis voor het toezicht voor een periode van drie tot vier jaar.

Dit rapport volgt uit het deelproces 'ontwerp' van de visie op verbeterd toezicht voor certificering en meting in de binnenvaart. Het doel van dit ontwerp is te komen tot een zodanige samenstelling van innovatiemaatregelen dat zij een oplossing bieden voor (een deel van) de problemen, zoals deze gesignaleerd zijn in de evaluatie en geprioriteerd bij de scoping².

De inspectie heeft een negental principes van goed toezicht benoemd. Deze principes zullen worden toegepast door de inspectie in het nieuwe toezichtarrangement Binnenvaart. Voor de taakoverdracht in de binnenvaart betekent dit dat het gedachtegoed van de negen principes het fundament vormt voor het ontwerp van het toezicht op certificering en meting.

1.2 Toezichtarrangement Binnenvaart

Toezichtontwikkeling van het TA Binnenvaart verloopt conform de ontwikkelprocessen van een toezichtarrangement.

Het hieraan voorafgaande scopingsadvies³ stelt drie prioriteiten in de herziening en ontwikkeling van het Toezichtarrangement Binnenvaart:

1. Taakoverdracht van certificering en meting;
2. Risicomanagement voor een professioneel risicogebaseerd toezicht;
3. Doelgericht intensiveren van samenwerking tussen de inspectie en andere toezichthouders. Taakoverdracht is dus slechts een deel van toezichtontwikkeling in de binnenvaart.

Deze integrale visie op toezicht in de binnenvaart wordt, na goedkeuring van beide visiedocumenten, in het volgende deelproces 'toezichtarrangement' in detail uitgewerkt. Aangezien de takenoverdracht in dit aparte document is uitgewerkt, zal de domeinbrede visie dit onderwerp niet beschrijven. Beide documenten⁴ vormen samen de visie die als input dient voor het toezichtarrangement.

1.3 Werkwijze in het ontwerpproces

De inspectie heeft een uitvoerige voorbereiding gehouden op de visievorming over taakoverdracht van certificatie en meting. Het onderwerp vraagt een gedegen proces waarin belangen en mogelijkheden goed moeten worden gewogen, gezien enerzijds het belang van veiligheid en milieu en anderzijds de benodigde duidelijkheid naar markt- en sectorpartijen.

¹ Het schema voor herziening van de toezichtarrangementen wordt middels het meerjarenprogramma Toezicht in Beweging (MJP TiB) vastgesteld.

² Inspectie VenW (TCO), Procedure ontwikkeling en gebruik toezichtarrangementen, 11 nov 2005.

³ Inspectie VenW (TEB, TCO), Scopingsadvies Toezichtarrangement Binnenvaart, 17 juli 2006.

⁴ Het deelproces Ontwerp resulteert normaal gesproken in een enkel visierapport. Het TA Binnenvaart wijkt hiervan af, omdat de visie-ontwikkeling in het project "Overdracht taken aan de markt?", als één van de drie prioriteiten uit het scopingsrapport, sterk voorop heeft gelopen op de andere twee prioriteiten.

Zowel binnenvaartsector (ofwel de “branche”) als de markt (d.w.z. Klassenbureaus en Particuliere Instellingen) hebben intensief meegesproken over de voor- en nadelen, randvoorwaarden en alternatieven voor de taakoverdracht. De uiteindelijke keuzes van inspectie, sector en markt zijn ontwikkeld tot een visie op taakoverdracht, zoals dit visiedocument beschrijft. Bijlage 1 geeft het overzicht van de gehouden afstemmingsactiviteiten. De resultaten zijn integraal in dit visiedocument verwerkt. De tekst verwijst naar de activiteiten waar dit expliciet nodig is.

1.4 Opzet van het rapport

Hoofdstuk 2 geeft de actuele situatie van certificering en meting weer en brengt de aanleiding voor taakoverdracht in kaart.

Hoofdstuk 3 specificeert het ontwerp van de taakoverdracht, geeft de verwachte effecten en de hieraan verbonden risico's weer en identificeert de beheersmaatregels van deze risico's.



2 Aanleiding voor taakoverdracht

2.1 Certificering en meting

Schepen bestemd voor de binnenvaart moeten op grond van internationale wetgeving aan technische eisen voldoen om te kunnen worden toegelaten.

Via keuringen (inspecties) wordt beoordeeld of aan de eisen wordt/is voldaan. Dit geldt eveneens voor bestaande schepen die worden verbouwd. Bij goedkeuring volgt afgifte van een certificaat. Elk nieuw schip wordt gemeten. Na meting wordt een meetbrief opgemaakt.

Binnenschepen hebben in het algemeen een (economische) levensduur van minstens 40 jaar. Een certificaat of meetbrief moet gemiddeld om de vijf respectievelijk vijftien jaren worden verlengd.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat is in Nederland de verantwoordelijke instantie voor het gehele proces van certificering en meting.

2.2 Historie van certificering en meting

Sinds 1976 - het moment waarop het ROSR⁵ en het ADNR⁶ geheel zijn gemoderniseerd - verricht de inspectie de taken van certificering en meting in de binnenvaart.

In 1988 heeft de eerste overdracht van taken aan de markt plaatsgevonden. Destijds was capaciteitsgebrek bij de overheid een reden om tot taakoverdracht van de cascokeuringen over te gaan. Particuliere expertbureaus (later Particuliere Instellingen genoemd, kortweg PI's) en verzekeringsmaatschappijen konden toen werkzaamheden van de overheid overnemen, omdat zij al over expertise beschikten om inspecties uit te voeren. In de jaren daarna zijn meerdere taken overgedragen. De meest recente over-

dracht is die in 2004 voor keuringen van schepen zonder voortstuwing. Naast PI's zijn ook klassenbureaus actief.

Sinds 1988 zijn de bevindingen positief. De marktpartijen voeren de inspecties goed uit en voldoen aan de hen opgelegde informatieverplichting. De ervaringen tot nu toe geven geen aanleiding om niet met taakoverdracht verder te gaan.

Taakoverdracht naar de markt is daarmee anno 2006 geen nieuw fenomeen in de binnenvaart.

2.3 Actuele situatie bij certificering en meting

2.3.1 Binnenvaartsector

De binnenvaartsector neemt qua vervoerprestatie in Nederland ruim 40% van het vervoer van goederen in tonkilometers voor haar rekening. Dit komt neer op een jaarlijks aandeel van circa 300 miljoen ton. Ook vervoert de binnenvaart meer dan de helft van de gevaarlijke stoffen (in tonkilometers).

De binnenvaart kenmerkt zich door een grote hoeveelheid ondernemingen (circa 75%) met 1 schip in eigendom. Veelal vaart de eigenaar zelf met zijn gezin op het schip. De schipper regelt normaliter allerhande zaken die met de exploitatie van het schip te maken hebben. In de sectoren tankvaart, passagiersvaart en aan- nemerij bevinden zich vooral rederijen die meerdere schepen exploiteren.

De Nederlandse binnenvaartvloot kent een omvang van 8057 schepen in 2005. De laatste 2 jaar is het aantal motorvrachtschepen stabiel gebleven, terwijl het aantal tankduwbakken en sleep- en duwboten is gedaald. Onderstaande tabel specificeert het aantal schepen per type voor de afgelopen drie jaar.

⁵ Het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) wordt beheerd door de CCR en geeft voorschriften voor de bouwrichting en bemanning voor schepen die de Internationale Rijn bevaren.

⁶ ADNR is de afkorting van de Franse titel van het Europees verdrag over het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de Rijn: 'Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par voie de Navigation du Rhin'. Het ADNR wordt momenteel niet alleen bij transport over de Rijn gebruikt, maar bij transport over alle Europese binnenwateren.

Tabel 1
Omvang Nederlandse binnenvaartvloot

	2003	2004	2005
Motorvrachtschepen	3172	3134	3136
Sleepvrachtschepen	126	118	120
Motortankschepen	718	744	663
Sleeptankschepen	10	17	17
Vrachtduwbakken	943	944	914
Tankduwbakken	44	43	37
Passagiersschepen	908	915	891
Sleep- en duwboten	1041	1000	718
Overige schepen	1845	1702	1561
TOTAAL	8807	8617	8057

Bron: Jaarverslag Inspectie Verkeer en Waterstaat (2005)

Tussen 2002 en 2005 is het aantal nieuwbouwschepen, dat bij de inspectie voor toelating werd aangemeld, met circa 29% gestegen. Het jaar 2006 laat een stijging zien van 112,5%. Figuur 1 toont voor deze periode het geregistreerde aantal, alsmede het ingeschatte aantal van 380 voor 2007 op basis van de thans aanwezige informatie van werven en makelaars.

Casco's worden vooral in het buitenland gebouwd. Dit geldt voor circa 90% van alle nieuwe casco's (ca. 200 stuks in 2006). In Nederland zijn ongeveer 75 scheepswerven actief in de afbouw van nieuwbouwschepen,

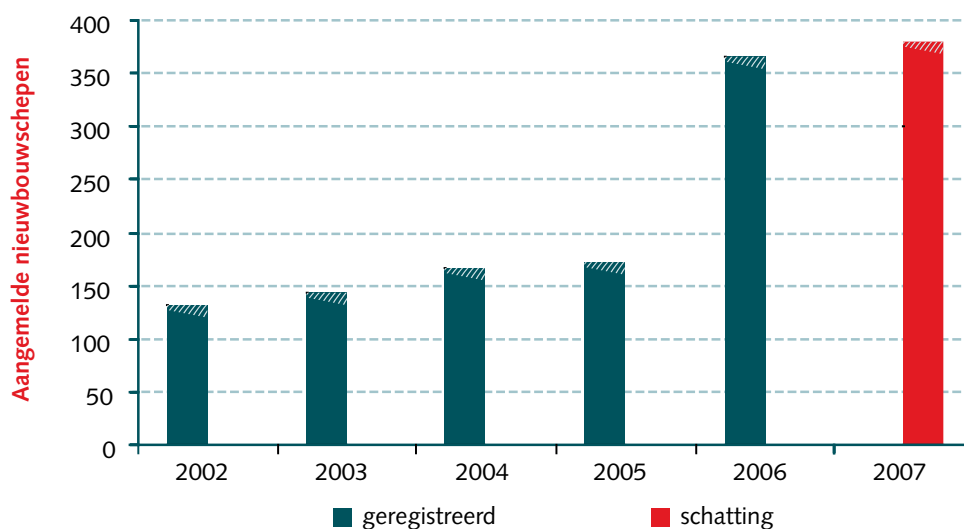
verbouwingen en reparatiewerkzaamheden. Passagiersschepen worden meestal geheel in ons land gebouwd.

2.3.2 Takenpakket Inspectie Verkeer en Waterstaat

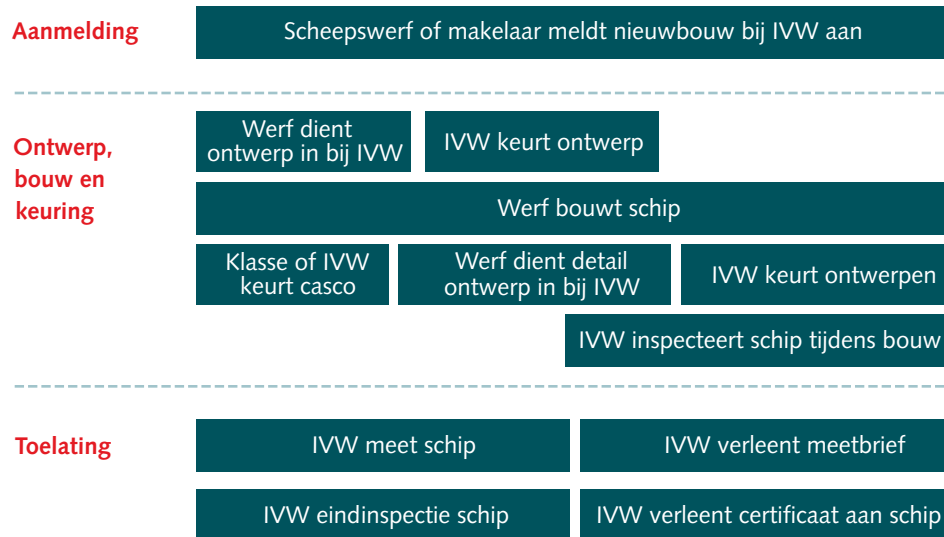
De inspectie is verantwoordelijk voor de toelating van nieuwbouwschepen en de continuering van certificatie voor bestaande schepen. De processen hiervan zijn geënt op het vervoer met drie typen schepen, te weten:

- de tankvaart
- de droge lading vaart
- de passagiersvaart

Deze indeling is historisch gegroeid en als zodanig ook herkenbaar in de wet- en regelgeving, alsmede in de aanwijzingscriteria voor PI's. Vanuit de markt zijn geen signalen ontvangen dat een andere verdeling meer opportuun is, dan wel dat de huidige verdeling niet werkzaam is. Een aantal spelers is hoofdzakelijk op één bepaald terrein actief. De inspectie ziet in beginsel geen beperkingen voor marktpartijen om op meerdere terreinen actief te worden als zij aan de daarvoor gestelde voorwaarden voldoen. Dit is in eerste instantie een strategische keuze van de marktpartijen. Uitzondering hierop vormen de activiteiten op het terrein van de tankvaart en voor schepen groter dan 110 meter. Deze activiteiten zijn voorbehouden aan door de CCR erkende klassenbureaus. De keuringen van binnenvaartschepen worden



Figuur 1: Groei nieuwbouwschepen (schattingen o.b.v. cijfers november 2007)



Figuur 2: Actuele taken Inspectie Verkeer en Waterstaat bij de toelating van nieuwbouwschepen

momenteel deels door de inspectie en deels door marktpartijen uitgevoerd. De rolverdeling verschilt per scheepstype en is afhankelijk van de wetgeving. Bijlage 4 geeft een overzicht van de huidige taakverdeling.

Het speelveld aan activiteiten kan worden verdeeld in keuringen⁷ ten behoeve van nieuwbouw dan wel bestaande schepen. Het keuringsproces bij nieuwbouwschepen vergt een aanzienlijk omvangrijker traject dan bij bestaande schepen.

Toelating bij nieuwbouw

Nieuwbouwschepen dienen gekeurd te zijn voor toelating voor gebruik op de binnenwateren. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de keuring van de casco en de afbouw. Ook vallen grote verbouwingen⁸ van bestaande schepen onder deze toelatingskeuringen.

Casco's voor binnenschepen worden sinds enkele jaren steeds vaker in het buitenland geproduceerd. Momenteel worden er casco's van schepen over een groot deel van de wereld

gebouwd, waarbij met name landen als China, Vietnam, Oekraïne, Roemenië en naar verwachting ook binnenkort India een steeds belangrijkere rol gaan spelen. Dit productieproces wordt momenteel uitsluitend via inspecties van klassenbureaus in de gaten gehouden en op kwaliteit beoordeeld.

De activiteiten op het gebied van de scheepsmeting en de keuring van tekeningen zijn momenteel grotendeels nog in handen van de inspectie. Alleen bij de zeilende passagiersvaart worden deze activiteiten deels door aangewezen PI's uitgevoerd; de meting is nog in handen van de inspectie.

Keuring van bestaande schepen

Schepen die al voorzien zijn van een of meerdere certificaten, dienen periodiek opnieuw gekeurd te worden voor het bestendigen van de certificaten.

Deze keuring bestaat uit twee delen, de keuring van het casco en de veiligheidsinspectie. De keuring van casco's wordt door aangewezen Particuliere Instellingen gedaan⁹.

⁷ Het begrip "keuring" moet hier ruim worden opgevat en betreft alle taken voor certificering en meting.

⁸ Van een grote verbouwing is sprake indien:

1. het scheepstype verandert (bv van vrachtschip naar passagierschip of van type tankschip N-open naar N-gesloten);
2. één of meer van de hoofdafmetingen verandert.

⁹ Uitzondering hierop zijn de casco's van tankers voor gevaarlijke stoffen waarbij wetgeving het bestendigen voorbehoudt aan klassebureaus.

De PI rapporteert de bevindingen van de keuring aan de inspectie. De veiligheidsinspectie wordt uitgevoerd door de inspectie. De resultaten van beide inspecties leveren de informatie welke op de te bestendigen certificaten wordt vermeld.

Kleine verbouwingen vallen onder de herkeuring van bestaande schepen, als er geen sprake is van grote verbouwingen⁸. Particuliere Instellingen die de inspectie aangewezen heeft, zijn momenteel alleen actief bij het keuren (d.w.z. vernieuwing certificaat) van bestaande schepen voor de droge lading vaart. In de zeilende passagiersvaart voert een drietal aangewezen PIs echter ook in mandaat certificering van nieuwbouw uit.

Omvang taken

In 2005 heeft de unit Toelating en Continuering (T/C) de volgende producten geleverd:

Aantal uitgevoerde technische inspecties:	3.000
Aantal uitgevoerde metingen	500
Aantal gekeurde tekeningen:	3.000
Aantal uitgegeven certificaten en meetbrieven:	5.300

Momenteel zijn er 38 FTE bij toelating en continuering betrokken. Dit aantal betreft 30 FTE van de unit T/C en 8 FTE bij de Toezicht Beheereenheid (TBE).

2.4 Behoeftte aan taakoverdracht

2.4.1 Beleid

De begroting van Verkeer en Waterstaat 2006 stelt duidelijk als uitgangspunt wie welke taken kan uitvoeren:

'Het uitgangspunt "de markt, tenzij ..." betekent dat VenW niet langer wil doen wat anderen net zo goed, beter of sneller kunnen doen. ... De belangrijkste randvoorwaarde is in alle gevallen dat de publieke belangen zeker zijn gesteld.'

Het keuren ten behoeve van certificeren en meten van schepen is niet per se een overheids-taak. Deze taken hebben dezelfde aard als taken die uit internationale normalisering voortkomen. Vele industrieën, waaronder ook de binnenvaart, hebben hier reeds decennialang ervaring mee. Bovendien zijn vergelijkbare taken op het gebied van certificering en meting in de koopvaardijsector recent door de inspectie aan marktpartijen overgedragen.



Figuur 3: Actuele taken Inspectie Verkeer en Waterstaat bij continuering van binnenvaartschepen

De inspectie waarborgt de publieke belangen door adequaat, risicogebaseerd toezicht te houden op de marktpartijen die de taken namens de minister uitvoeren, alsmede op de sector.

Internationale dimensie

De keuze voor overdracht van taken is in Duitsland en België al eerder gemaakt.

In België wordt al sinds vele jaren een deel van de inspecties door klassenbureaus gedaan. De overheid doet zelf ook een deel van de inspecties en geeft de certificaten af. Momenteel is de Belgische overheid bezig om de resterende activiteiten ook aan de klassenbureaus over te dragen.

In Duitsland wordt eveneens een groot deel van de inspecties door klassenbureaus en erkende experts gedaan, waarbij deze partijen ook gemandateerd zijn om voorlopige certificaten af te geven. De overheid doet zelf een deel van de inspecties en geeft de definitieve certificaten af.

2.4.2 Overige behoeftes

De inspectie heeft behoefte aan taakoverdracht gegeven de volgende constatering:

Meer capaciteit voor risicogebaseerd toezicht nodig

De inspectie zet momenteel circa 60% van de capaciteit (30/51) van de Toezichteenheid Binnenvaart in op werkzaamheden voor certificering en meting in de binnenvaart. Gegeven het feit dat certificering en meting van binnenvaartschepen een helder proces is waaraan duidelijke regels verbonden zijn, kunnen de bijhorende taken ook verricht worden door marktpartijen.

De inspectie wil haar toezicht uitoefenen op basis van risicoanalyse. Voor het uitoefenen van toezicht op basis van een door de inspectie uitgevoerde risicoanalyse dient meer tijd te resteren. Het ontbreken van voldoende mogelijkheden als gevolg van gebrek aan capaciteit vindt de inspectie een onwenselijke situatie. De inspectie wil in staat zijn op grond van de uitkomsten van risicoanalyses buiten de certificeringscyclus toezicht op schepen en bemanning te houden. Taakoverdracht is een oplossing om capaciteit vrij te maken voor aandacht voor incidentanalyse, ongevalsonderzoek, thematische acties en trendanalyse op ongewenste topgebeurtenissen.

Groeiende inspanning voor certificering en meting

De inspectie ziet het werk toenemen als gevolg van een groeiend aantal nieuwbouwschepen dat zij moet inspecteren. Deze ontwikkeling leidt tot een groeiende vraag naar certificering en meting. Hier zelf voldoende gehoor aan te geven maakt het de inspectie niet voldoende mogelijk toe te komen tot haar risicogebaseerde taak om toezicht uit te oefenen op een veilig en milieuvriendelijk transport over water. Taakoverdracht is een oplossing om capaciteit vrij te maken voor andere, geprioriteerde taken.

Lange en onbetrouwbare wachttijd

Met de huidige menskracht kan niet gedurende het gehele jaar een snelle afwikkeling van het proces worden gewaarborgd. Taakoverdracht is een oplossing om werven en binnenvaartschippers over alternatieve partijen te laten beschikken en middels marktwerking verbetering van wachttijden te realiseren. De marktpartijen verwachten dat dit reëel is, onder andere vanwege hun flexibelere inzet van inspecteurs (aangezien zij over een groter aantal inspecteurs kunnen beschikken).

De doorlooptijd van aanvraag tot certificering is sterk afhankelijk van de vorderingen door de aanvrager. De aanvrager betreft de inspectie in het nieuwbouwproces op het moment wanneer dit nodig is. De inspectie heeft, evenals de marktpartijen in de toekomst, nauwelijks invloed op het nieuwbouwproces. Het is daardoor niet de verwachting dat de taakoverdracht zal leiden tot verandering in doorlooptijd van een aanvraag.

2.5 Conclusie

De inspectie is voor taakoverdracht van keuring ten behoeve van de certificering en meting van de binnenvaart. Dit kan worden geconcludeerd op basis van de volgende overwegingen:

- Het is kabinetsbeleid om alle taken aan de markt over te dragen, die de overheid niet hoeft uit te voeren en de markt kan exploiteren.
- Het keuren ten behoeve van certificeren en meten van schepen is niet per se een overheidstaak, maar kan ook worden uitgevoerd door marktpartijen.

- Het aantal nieuwbouwschepen groeit. Dit leidt tot een behoefte aan een toenemend aantal toelatingsinspecties.
 - De binnenvaartvloot groeit, vanwege een niet evenredige daling van uit de vaart genomen (oude) schepen. Dit leidt tot een behoefte aan een toenemend aantal inspecties voor continuering.
 - De huidige werkzaamheden voor certificering en meting vragen momenteel (te) veel van de capaciteit van de inspectie.
 - De inspectie beschikt niet over voldoende capaciteit om de toekomstige behoefte aan inspecties op te vangen.
 - De inspectie heeft behoefte aan meer inspectiecapaciteit voor risicogebaseerd toezicht.
 - De binnenvaartsector is reeds twee decennia bekend met de inschakeling van marktpartijen voor certificering. Sector en markt staan positief in het huidige proces.
- Marktpartijen kunnen een gunstiger flexibiliteit bij de inzet van inspecteurs realiseren dan de inspectie. Hierdoor kunnen marktpartijen sneller reageren op certificerings- en meetaanvragen van de sector.

Hierdoor zou de inspectie òf moeten investeren in meer inspectiecapaciteit òf de taken uitbesteden om een efficiënte toelating van een schip aan werven en schippers te kunnen blijven garanderen.

Certificering en meting in de binnenvaart zijn ten slotte taken die qua aard kunnen worden uitbesteed aan derden. In discussie met marktpartijen is het de inspectie gebleken dat de markt deze taken van de inspectie onder voorwaarden kan en wil overnemen. De binnenvaartsector heeft al ervaring met inspecties van derden door klassenbureaus en Particuliere Instellingen.



3 Ontwerp taakoverdracht

3.1 Ontwerp taakoverdracht

3.1.1 Ministeriële eindverantwoordelijkheid

De Minister van Verkeer en Waterstaat blijft eindverantwoordelijk voor een deugdelijke afgifte van certificaten en meetbrieven en de kwaliteit ervan.

De ministeriële verantwoordelijkheid is als volgt gewaarborgd. De inspectie wijst, namens de minister, klassenbureaus en particuliere instellingen (PIs) aan. Deze aanwijzing vormt de juridische borging van deze ministeriële verantwoordelijkheid, terwijl het toezicht erop in de feitelijke borging moet voorzien.

3.1.2 Definities

Accreditatie

Accreditatie is het zich contractueel onder toezicht van een accrediterende instelling laten plaatsen door marktpartijen om aan te kunnen tonen dat er wordt voldaan aan bepaalde standaards die (inter)nationaal zijn vastgesteld. Een daartoe bevoegde organisatie toetst of de marktpartij voldoet aan de standaards. De accreditatie is niet voor onbeperkte duur geldig, maar zal periodiek worden vernieuwd.

De accreditatie vormt de basis om door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (namens de minister - de Commissie van Deskundigen) te worden aangewezen als competente organisatie om namens de minister keuringen en metingen uit te voeren, alsmede namens de minister certificaten en meetbrieven af te geven.

Aanwijzing

Aanwijzing is een publiekrechtelijke eenzijdige handeling van de Inspectie VenW (namens de minister - de Commissie van Deskundigen) om een geaccrediteerde marktpartij op haar verzoek de bevoegdheid te verlenen om keuringen en metingen uit te voeren. Een aanwijzing kan ook - bij tussentijdse toetsing door de Inspectie VenW - worden opgeschort of ingetrokken. Het besluit tot aanwijzing, weigering tot aanwijzing, alsmede opschorting of intrekking is voor bezwaar en beroep vatbaar.

De aanwijzing van klassenbureaus en PI's betreft de bevoegdheid tot het verrichten van feitelijke handelingen, te weten het uitvoeren van keuringen en metingen. De bevoegdheid van de afgifte van certificaten en meetbrieven vindt plaats via mandaat. De eindverantwoordelijkheid hiervoor blijft bij de minister.

Erkenning

Klassenbureaus die actief in de binnenvaart (willen) zijn, worden op hun verzoek door een land erkend. Een erkenning voor de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) vindt alleen plaats bij unaniem besluit van alle Rijnsoeverstaten. Het Secretariaat van de CCR zal na een positief unaniem besluit de desbetreffende regelgeving (Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn) aanpassen. De wetgeving van de CCR behoudt de keuring van bepaalde type schepen voor aan erkende klassenbureaus.

3.1.3 Toezicht na taakoverdracht

Als gevolg van de taakoverdracht krijgen meer partijen een toezichtrol in de binnenvaart. Figuur 4 toont de rolverdeling voor het toezicht na taakoverdracht.

Verdeling markttaken na taakoverdracht

De inspectie wil bij taakoverdracht zo veel mogelijk aansluiten bij de bestaande verdeling in scheepstypen. De sector heeft te kennen gegeven dat de driedeling voldoet. Ook de inspectie heeft geen aanwijzingen dat een andere keuze beter is. De inspectie zal daarom drie pakketten aan inspectietaken aan marktpartijen aanbieden. Elk pakket kent haar eigen expertise. Een integrale overdracht van deze pakketten draagt bij aan de verwachte efficiëntiewinst voor de sector. Het betreft de pakketten:

1. Schepen voor de tankvaart van gevaarlijke stoffen.
2. Schepen voor de droge lading vaart.
Hieronder vallen ook tankers voor niet-gevaarlijke vloeibare stoffen.
3. Schepen voor de passagiersvaart.

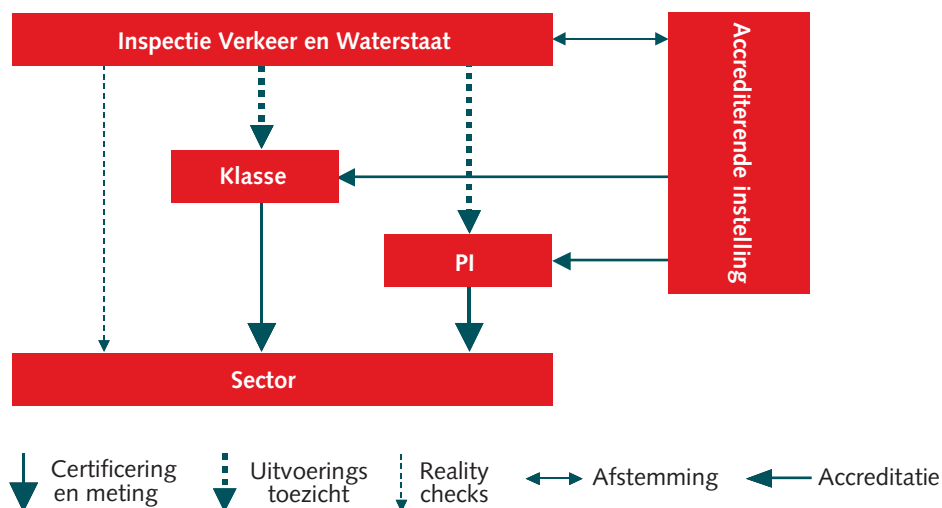
Klassenbureaus en PIs zullen de casco's en schepen namens de minister gaan certificeren en meten.

Tabel 2 specificeert de voorgestelde taakverdeling na taakoverdracht.

Momenteel keuren de inspectie en klassenbureaus de casco's en de afbouw van nieuwbouwschepen. Casco's moeten volgens de Binnenschepenwet 'veilig' ontworpen en gebouwd zijn. De concretisering van de veiligheidseisen is opgesteld door klassenbureaus door eigen standaardregels (zgn. "klasserules") die voor de constructie invulling geven aan de bestaande wet- en regelgeving voor casco's.

De inspectie draagt het keuren van casco's van 40 meter of langer volledig over aan aangewezen klassenbureaus, omdat PIs niet namens een klassenbureau naleving van de standaardregels kunnen goedkeuren. Casco's boven de 110 meter zijn al volgens CCR regelgeving voorbehouden aan keuring door klassenbureaus. De inspectie wijst PIs wel de bevoegdheid toe om casco's in de zeilende passagiersvaart en andere schepen tot 40 meter te keuren.

Na taakoverdracht hebben aangewezen klassenbureaus en PIs verschillende bevoegdheden. Klassenbureaus mogen de afbouw van alle typen schepen keuren. PIs mogen de afbouw



Figuur 4: Toezicht na taakoverdracht van certificering en meting¹⁰

¹⁰ Daar waar dit hoofdstuk refereert aan accrediterende instelling wordt gerefereerd aan noot 17.

Tabel 2: Taakverdeling voor toelating en continuering na taakoverdracht

	Klasse ¹¹	PI	
Toelating	Casco's < 110m	Alle schepen	Zeilende passagiersvaart, Kleine schepen <40m
	Casco's > 110m	Alle schepen (verplicht volgens CCR)	
	Afbouw - tankers gev.stoffen - droge lading ¹² - passagiersvaart	Alle schepen	Alle schepen behalve waar wetgeving het voorbehoudt aan klasse ¹³
Grote verbouwing ¹⁴	Casco's	Alle schepen	Zeilende passagiersvaart, Kleine schepen na verbouwing <40m In geval van verandering hoofdafmetingen alle schepen na verbouwing <110 m, behalve waar wetgeving het voorbehoudt aan klasse ¹³
	Afbouw	Alle schepen	Alle schepen behalve waar wetgeving het voorbehoudt aan klasse ¹³
Kleine verbouwing	Casco's en afbouw	Alle schepen	Alle schepen behalve waar wetgeving het voorbehoudt aan klasse ¹³
Continuering	Casco's en afbouw - tankers gev.stoffen - droge lading ¹² - passagiersvaart	Alle schepen	Alle schepen behalve waar wetgeving het voorbehoudt aan klasse ¹³

van alle schepen keuren voor zover de wetgeving het niet voorbehoudt aan klassenbureaus. De inspectie ziet geen argumenten vanuit de ministeriële verantwoordelijkheid (t.a.v. veiligheid en milieu) om PIs dit niet toe te staan.

De inspectie draagt het keuren ten behoeve van bestendiging van certificaten voor zowel casco's als afbouw over aan aangewezen klassenbureaus en PIs.

Uitzondering hierop is de bestendiging waarvan wetgeving het voorbehoudt aan klassenbureaus.

Toezicht op klassenbureaus en PIs

De inspectie wijst marktpartijen aan om taken uit te voeren op basis van voorwaarden. Deze aanwijzing is hiermee een eerste kwaliteitsslag.

Na taakoverdracht houdt de inspectie vervolgens uitvoeringstoezicht op *klassenbureaus* en PIs.

Het uitvoeringstoezicht heeft tot doel het bevorderen en bewaken van de kwaliteit van het certificerings- en meetproces door *klassenbureaus* en PIs conform de aanwijzingsvoorwaarden. Naast de centrale doelstelling heeft het toezicht op de klassenbureaus en PIs nog een aantal deeldoelstellingen, te weten¹⁵:

- vaststellen of de informatie die door een klassenbureau of PI aan de inspectie wordt verstrekt compleet (d.w.z. volgens aanwijzing en afspraak) en conform de werkelijkheid is;
- vaststellen of het klassenbureau of PI voldoet aan de kwaliteitscriteria zoals vastgelegd in internationale wet- en regelgeving (in samenwerking met de accrediterende instelling en CCR);

¹¹ Uitsluitend de klassebureaus die via de CCR voor de binnenvaart zijn erkend.

¹² Tankers die niet-gevaarlijke vloeibare stoffen vervoeren vallen in dit schema ook onder schepen voor droge lading.

¹³ Deze zijn gespecificeerd in o.a. ROSR en ADN. Momenteel maken o.a. tankers voor gevaarlijke stoffen en veerboten deel uit van schepen die voorbehouden zijn aan klassebureaus.

¹⁴ Van een grote verbouwing is sprake indien: 1. het scheepstype verandert (bv van vrachtschip naar passagierschip of van type tankschip N-open naar N-gesloten); 2. één of meer van de hoofdafmetingen verandert.

¹⁵ In analogie van de visie van de Inspectie bij de taakoverdracht in de Zeevaart. Zie: Inspectie Verkeer en Waterstaat, Toezicht op Klassebureaus, juni 2006, ATIB-06-030.

- c) vaststellen of het klassenbureau of PI in voldoende mate in staat is de kwaliteit van haar diensten en mensen te waarborgen;
- d) vaststellen of het klassenbureau of PI het juiste en actuele toetskader toepast voor de verschillende situaties;
- e) door middel van interventies bij eventuele tekortkomingen het functioneren van het desbetreffende klassenbureau of PI bijsturen.

De inspectie operationaliseert het uitvoeringstoezicht met *reality checks* door middel van meelopen met inspecteurs van klassenbureaus en PIs en verificatie van door hen uitgevoerde keuringen. De inspectie vult dit uitvoeringstoezicht in met een risicogebaseerde benadering. Reality checks leveren informatie voor het uitvoeringstoezicht¹⁶. Zij bieden tevens de inspectie de mogelijkheid om zorg te dragen voor kennisbehoud en op de hoogte te blijven van innovaties in de sector. De inspectie draagt er zorg voor dat de reality checks geen additionele toezichtlast vormen voor de sector.

De inspectie neemt na taakoverdracht een ruime steekproef voor het uitvoeringstoezicht. Zodra de inspectie een kwalitatief goede uitvoering constateert van de taken door de marktpartijen zal de inspectie de steekproefgrootte herzien.

Risicogebaseerde inspecties

De taakoverdracht voor certificering en meting staat los van nalevingstoezicht; de reguliere toezichtstaak van de inspectie. De inspectie blijft steekproefsgewijs toezicht uitoefenen op naleving van wet- en regelgeving door bemanning van in gebruik zijnde schepen. De inspectie voert deze vorm van toezicht op basis van risicoanalyse onaangekondigd uit aan wal en op water.

Toezicht op naleving van ISO-norm 17020

Klassenbureaus en PIs dienen te zijn geaccrediteerd op basis van de ISO-norm 17020. De accrediterende instelling waarborgt de naleving ervan met jaarlijks toezicht. De inspectie en de accrediterende instelling informeren elkaar jaarlijks met een samenvatting van de bevindingen per partij. Een aanwijzingsvoorwaarde hiertoe maakt dit mogelijk.

3.1.4 Aanwijzing

De inspectie wijst marktpartijen, namelijk klassenbureaus en Particuliere Instellingen, aan voor het uitvoeren van certificerings- en meettaken. Dit gebeurt op basis dat de marktpartij aan toont dat het beschikt over voldoende expertise en capaciteit (via accreditatie), en dat het voldoet aan de aanwijzingsvoorwaarden van de inspectie.

De inspectie ziet hiervoor de volgende juridische argumenten:

1. In de actuele wetgeving voor de binnenvaart wordt gesteld dat certificerings- en meettaken door derden uitgevoerd mogen worden indien deze juridisch zijn erkend.
2. In de actuele wetgeving voor de binnenvaart wordt tevens gesteld dat de afgifte van de certificaten is voorbehouden aan de minister. Deze bevoegdheid kan worden doorgemandateerd aan niet-ondergeschikten conform de Algemene wet bestuursrecht.
3. Bovenstaande mogelijkheden worden overgenomen in de komende Binnenvaartwet (2008).
4. De inspectie meent dat er per klassenbureau dan wel particuliere instelling afzonderlijk een aanwijzingsbeschikking dient te worden gegeven, omdat:
 - a. Een afzonderlijke beschikking maatwerk kan leveren, aangezien er meerdere pakketten overgedragen kunnen worden aan één partij.
 - b. Een set afzonderlijke beschikkingen eenvoudiger actueel gehouden kan worden dan één beschikking voor alle partijen.
 - c. Bij eventueel bezwaar en beroep geen andere aangewezen partijen die niet bij het geschil betrokken zijn., hoeven te worden betrokken.

3.1.5 Accreditatie

De inspectie wijst marktpartijen (i.c. klassenbureaus en particuliere instellingen) aan om taken uit te voeren op basis van voorwaarden. Deze aanwijzing is hiermee een eerste kwaliteitsslag. Na taakoverdracht houdt de inspectie vervolgens zelf uitvoeringstoezicht op deze marktpartijen.

¹⁶ Deze inspectiemethodes vinden plaats in de vorm van producttoezicht, maar worden ingezet t.b.v. het uitvoeringstoezicht. De Inspectie houdt afzonderlijk inspecties voor risicogebaseerde nalevingstoezicht.

Eén van de aanwijzingsvoorwaarden is dat elke partij die voor keuring en certificering van één of meerdere pakketten aangewezen wil worden, moet voldoen aan de normstelling van ISO 17020 voor inspectiebedrijven met als doel het - volgens Nederlandse en internationale normen - keuren en meten van binnenvaartschepen die wettelijk verplicht zijn te beschikken over een certificaat of meetbrief. Aantoonbaarheid van dit 'voldoen aan' vindt plaats middels accreditatie. Deze accreditatie is niet voor onbeperkte duur geldig, maar wordt periodiek na toetsing door de accreditatie-instelling verlengd. Onder deze normstelling vallen o.a. normen inzake administratieve eisen, onafhankelijkheid, geheimhouding, organisatie en het management, kwaliteitssysteem, personeel, inspectiemethoden en procedures, inspectierapporten en certificaten, sub-contracting, klachtafhandeling en een beroepsprocedure.

De inspectie heeft de volgende argumenten om de ISO-norm 17020 te hanteren, deze door de RvA de marktpartijen te laten accrediteren en hierop in het vervolg toezicht te laten houden:

1. De kwaliteit van interne bedrijfsprocessen, alsmede de onafhankelijkheid van een inspectie-instelling zijn mede bepalend voor de kwaliteit van de keuringen en metingen van een instelling. Bij taakoverdracht ontstaat dus de behoefte hiervoor zorg te dragen.
2. Geharmoniseerde standaarden volgens een internationale ISO-norm dragen bij aan een level-playing field voor de marktpartijen.
3. Toezicht op de interne bedrijfsprocessen is niet de primaire taak van de inspectie.

De inspectie accepteert marktpartijen die zich voor de Nederlandse markt op basis van de ISO-norm 17020 laten accrediteren bij de Raad voor Accreditatie of een andere internationaal geaccepteerd¹⁷ accreditatiebureau (ook: accrediterende instelling). De inspectie toetst niet zelf of een marktpartij aan de ISO-norm 17020 voldoet.

De inspectie wijst uitsluitend klassenbureaus of particuliere instellingen aan als zij alle taken voor nieuwbouw en bestendiging (zie paragraaf 3.1.8) voor ten minste één pakket kunnen uitvoeren. De inspectie wijst dus zelf geen partijen aan waarvoor dit niet geldt.

Binnen de toegestane ruimte van de ISO-norm 17020 mag een aangewezen partij zelf voor eigen verantwoordelijkheid een onderaannemer inschakelen voor het uitvoeren van certificerings- en/of meettaken. De inspectie specificeert in de aanwijzingsvoorwaarden voor welke taken het de aangewezen partij mogelijk is om aan onderaannemers uit te besteden. De accrediterende instelling controleert in haar toezicht de correcte toepassing van de ISO-norm. Elke partij die als 'onderaannemer' werkt van een aangewezen partij zal eveneens aan de gestelde eisen moeten voldoen voor wat betreft de activiteiten waartoe zij wordt ingezet door de aangewezen partij.

3.1.6 Opschorten en intrekken van de aanwijzing

Indien blijkt dat een door de inspectie aangewezen marktpartij niet meer voldoet aan de aanwijzingsvoorwaarden kan zij besluiten tot opschorting of intrekking van de aanwijzing. Het besluit tot weigering van de aanwijzing, alsmede opschorting of intrekking is voor bezwaar en beroep vatbaar.

3.1.7 Bezwaar en beroep

Bezwaar en vervolgens administratief beroep en hoger beroep staan open tegen een beschikking en wordt altijd eerst ingediend bij degene die het besluit heeft genomen.

Als beschikking worden aangemerkt het besluit van de Inspectie VenW tot aanwijzing of erkenning van een marktpartij, alsmede de intrekking, schorsing of weigering van een aanwijzing. Als beschikking wordt tevens aangemerkt het afgeven c.q. het weigeren af te geven van een certificaat of meetbrief.

¹⁷ Conform de overeenkomst tussen de Nederlandse Staat en de Raad van Accreditatie (RvA) mag de RvA als enige Nederlandse accreditatiebureau accreditaties of beoordelingen verrichten. De Inspectie accepteert accreditatie door een ander internationaal geaccepteerd accreditatiebureau uitsluitend indien een in Nederland gevestigde partij via een buitenlandse moedermaatschappij zich heeft laten accrediteren op basis van ISO-norm 17020 voor minimaal haar activiteiten op de Nederlandse markt. Nationale accreditatie-instellingen zijn in Europa aangesloten bij de European Cooperation for Accreditation (EA), op internationaal niveau bij het International Accreditation Forum (IAF). Een gezamenlijke werkgroep van IAF en International Laboratory Accreditation Cooperation (ILAC) richt zich op inspectietaken.

- **Aanwijzing als keuringsinstantie**
Een belanghebbende kan bezwaar aantekenen bij de Inspectie VenW. Beroep tegen dit besluit kan bij de bestuursrechter worden ingediend. Hoger beroep moet bij de Raad van State worden ingediend.
 - **Afgifte certificaat/meetbrief**
Een belanghebbende kan een klacht indienen bij de marktpartij die het certificaat respectievelijk de meetbrief heeft afgegeven dan wel geweigerd, conform de klachtenregeling van de ISO-norm 17020. Een belanghebbende kan een bezwaar indienen over een besluit voor de afgifte van een certificaat of meetbrief bij de inspectie¹⁸. Administratief beroep is mogelijk bij de bestuursrechter. Hoger beroep staat open bij de Raad van State.
1. Keuring en certificering van nieuwbouw.
 - a. Het volledig behandelen van aanvragen tot certificering.
 - b. Specificeren (aan de werf) van welke technische ontwerptekeningen goedgekeurd dienen te worden.
 - c. Keuren van technisch ontwerp en schip tijdens bouw voor alle benodigde tekeningen. Zie Bijlage 6 voor een overzicht van vereiste tekeningen.
 - d. Scheepsmeting en verlenen van meetbrief.
 - e. Het uitvoeren van de inspecties vooraf en tijdens proefvaart, welke nodig zijn voor de afgifte van een certificaat.
 - f. Eindinspectie schip en verlenen voorlopig certificaat.
 - g. Controleren van de volledigheid van keuringen.
 - h. Het afgeven van alle vereiste certificaten, verklaringen, etc.
 2. Herkeuring en certificering van bestaande schepen.
 - a. Het volledig behandelen van aanvragen tot certificering.
 - b. Het keuren van de vereiste tekeningen bij verbouwingen. Zie Bijlage 6 voor overzicht van vereiste tekeningen.
 - c. Hermeting van het schip en verlenen van de herziene meetbrief.
 - d. Het uitvoeren van de inspecties welke nodig zijn voor de afgifte van een certificaat.
 - e. Eindinspectie schip en verlenen voorlopig certificaat.
 - f. Controleren van de volledigheid van keuringen.
 - g. Het afgeven van alle vereiste certificaten, verklaringen, etc.
 - h. Aanspreekpunt voor alle vragen over certificering.
 - i. Het registreren van alle vereiste certificaten in een centrale database.

3.1.8 Over te dragen taken

Elke partij die in aanmerking wil komen voor aanwijzing als instantie voor één of meerdere pakketten moet aantonen dat zij in staat is om *alle* activiteiten ten behoeve van certificering en meting te kunnen uitvoeren. Hieronder vallen, maar zijn niet beperkt tot, de volgende activiteiten:

3.1.9 Over te dragen normenkader

Een helder normenkader is de basis van een effectief toezicht op naleving van normen. Daardoor is het essentieel voor een adequate taakoverdracht. Gezien de over te dragen activiteiten, zoals hierboven behandeld, bestaat er een verscheidenheid in normen naar soort en werkingsgebied. Bijlage 5 geeft een overzicht van de voor taakoverdracht relevante binnenvaartwetten.

Uiterlijk op het moment van taakoverdracht heeft de inspectie het normenkader voor certificering en meting vastgelegd. Het normenkader maakt integraal onderdeel uit van de aanwijzingsvoorwaarden. Als uitgangspunt voor het normenkader dient de relevante wet- en regelgeving, alsmede alle beleidsregels. Per pakket van certificering (geënt op de driedeling tankvaart, droge lading en passagierschepen) zal het normenkader worden vastgesteld door de

¹⁸ Zie paragraaf 3.1.14 voor de klachtprocedure.

inspectie. Voorafgaand aan de vaststelling van het normenkader zal met betreffende marktpartijen worden overlegd in de Technisch Commissie. De aangewezen partijen hanteren allen hetzelfde normenkader. De inspectie blijft te allen tijde verantwoordelijk voor de vaststelling van het normenkader.

Na taakoverdracht heeft elk aangewezen klassenbureau en particuliere instelling de individuele verantwoordelijkheid voor het actueel houden van het door hen gehanteerde normenkader. Onderlinge afstemming vindt plaats in de Technische Commissie.

Ten slotte geeft Bijlage 7 een overzicht van de voor taakoverdracht relevante certificaten.

3.1.10 Recht van certificatie

De inspectie zal door middel van publiekrechtelijke aanwijzingen marktpartijen het recht geven om taken uit te voeren op het gebied van certificering en meting. Ook nu al bestaat voor de binnenvaart een publiekrechtelijk kader (zoals de huidige voorwaarden voor particuliere instellingen van de inspectie uit 2003). De inspectie breidt dit kader uit naar behoefte van de actuele taakoverdracht.

De inspectie blijft namens de Minister van Verkeer en Waterstaat te allen tijde bevoegd een door een marktpartij afgegeven certificaat en/of meetbrief in te trekken, als de behoefte of noodzaak hiertoe bestaat.

3.1.11 Interventie

De inspectie intervenueert daar waar bijsturing gewenst is ten behoeve van het functioneren van een aangewezen klassenbureau of particuliere instelling, opdat het gedrag van dit bureau of deze instelling en de eventueel betrokken sectorpartijen (m.n. de gebruiker) voldoet aan de door de inspectie geformuleerde doelstellingen en de afspraken zoals deze zijn vastgelegd in de aanwijzing en (inter)nationale wet- en regelgeving.

Interventie van de inspectie jegens een aangewezen klassenbureau of particuliere instelling is afhankelijk van de geconstateerde afwijking c.q. overtreding en van de voorgeschiedenis. De voorgeschiedenis blijkt uit de wijze waarop er bij eerdere afwijkingen c.q. overtredingen gereageerd is. Indien de inspectie een partij maat-

regelen op heeft gelegd, zal uit verbeteringen bij de betrokken partij moeten blijken of de maatregelen versoepeld kunnen worden.

Het interventiebeleid van de inspectie is gebaseerd op de interventiepiramide van Ayres en Braithwaite, zoals ook genoemd in de nota 'Toezicht in Beweging'. De mogelijke interventies van de inspectie zijn van zacht naar hard:

1. Voorlichting
2. Beloning
3. Afspraken met branche
4. Aanbeveling
5. Waarschuwing
6. Openbaarmaking
7. Bestuurlijke sancties
8. Strafrechtelijke sancties
9. Intrekken of opschorten van de aanwijzing.

Afhankelijk van de omstandigheden en afhankelijk van de van toepassing zijn de regelingen kan de inspectie de eerste acht interventies voor zowel de particuliere instellingen als de klassenbureaus inzetten. Intrekken of opschorten van de aanwijzing geldt uitsluitend voor de particuliere instellingen en niet rechtstreeks voor de klassenbureaus. Het intrekken of opschorten van de aanwijzing van klassenbureaus is intranationaal geregeld (o.a. via CCR).

Indien de veiligheid acuut in het gedrang is, kan de inspectie uiteraard ook rechtstreeks ingrijpen bij de eigenaar van het desbetreffende schip. Deze interventie zet de inspectie in het uiterste geval in.

3.1.12 Informatieplicht richting inspectie

Partijen die actief willen worden c.q. blijven in de certificering en meting zullen hun informatie op een nader overeen te komen wijze ter beschikking moeten (kunnen) stellen aan de inspectie ten behoeve van zicht op de naleving door de sector. De inspectie gaat op vertrouwelijke wijze om met deze ontvangen informatie. De concrete afspraken zullen met de sector worden besproken en vervolgens in de aanwijzingsvoorwaarden worden vastgelegd. Er komt een meldingsplicht voor de marktpartijen voor het afgeven van certificaten en meetbrieven. De inspectie zal de Basisregistratie intact moeten houden om een actueel overzicht van de vloot te behouden. Het is wellicht denk-

baar dat de inspectie op basis hiervan - als service naar de sector - gaat rappelleren aan de eigenaren van de schepen (bv. 4 maanden voor afloopdatum van de certificaten).

Bij een ongeval waarbij een binnenvaartschip betrokken is, dient de partij die het schip gecertificeerd heeft de inspectie onmiddellijk volledig te informeren voor ongevalsonderzoek.

Een aangewezen partij geeft de inspectie en de RvA beide het recht om elkaar periodiek te informeren met een samenvatting van de bevindingen van het gehouden toezicht op de desbetreffende partij. Deze informatie-uitwisseling vindt alleen tussen de inspectie en de RvA plaats. De inspectie en RvA behandelen de informatie als vertrouwelijk en communiceren het zorgvuldig en alleen wanneer nodig. De inspectie en de RvA zullen het format en de uit te wisselen informatie-elementen nader vast stellen en vooraf aan taakoverdracht ter informatie bekend maken.

3.1.13 Technische Commissie

Een technische commissie wordt opgericht die als taak heeft het harmoniseren van de toepassing van de wet- en regelgeving. Alle aangewezen marktpartijen hanteren hetzelfde normenkader. De reikwijdte van de bezigheden van de Technische Commissie beslaan het actualiseren en waar nodig herstructureren van het gehele normenkader. De commissie kan aanpassingen aan het normenkader voorstellen. Uitgangspunt blijft uiteraard de wet- en regelgeving.

Bij het voorstellen van de interpretaties wordt er gestreefd naar consensus tussen de deelnemers. Indien de deelnemers geen consensus bereiken, neemt de voorzitter de uiteindelijke beslissingen.

De technische commissie behandelt geen klachten.

De voorzitter en secretaris worden door de inspectie geleverd. Verder bestaat de commissie uit 1 lid van elke aangewezen partij. De aangewezen marktpartijen zijn in de aanwijzingsvoorwaarden verplicht gesteld om zitting te nemen in de Technische Commissie.

In de huidige voorwaarden voor de Particuliere Instellingen is ook al de verplichting opgenomen voor deelname aan overleg met de inspectie. Daarnaast biedt de inspectie de brancheorganisaties de mogelijkheid om een vaste vertegen-

woordiger af te vaardigen.

Belangenbehartiging ten aanzien van beleid en regelgeving kan de sector uiten aan het ministerie (i.c. DGTL) en het Deelorgaan Binnenvaart van het Overlegorgaan Goederenvervoer van de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat.

3.1.14 Klachtprocedure

In zijn algemeenheid geldt dat klachten gericht tegen een bepaalde partij altijd eerst moeten worden ingediend bij de partij tegen wie de klacht is gericht. De klachtafwikkeling door die partij zal moeten worden verricht door personen die niet het voorwerp zijn waartegen de klacht zich richt (eis van onafhankelijkheid).

De Inspectie VenW stelt het hebben van een klachtenreglement verplicht in de aanwijzingsvoorwaarden. In het klachtenreglement staat beschreven hoe de klachtprocedure is ingericht.

- Klacht(en) tegen aangewezen keuringsinstantie

Een belanghebbende zal een klacht over een keuringsinstantie allereerst moeten indienen bij die keuringsinstantie, conform de klachtprocedure van de ISO-Norm 17020. De marktpartij heeft de verplichting de Inspectie VenW altijd onverwijld op de hoogte te stellen van een tegen haar ingediende klacht. Een belanghebbende kan een bezwaar indienen over een besluit voor de afgifte van een certificaat of meetbrief bij de inspectie. Administratief beroep is mogelijk bij de bestuursrechter. Hoger beroep staat open bij de Raad van State.
- Klacht(en) tegen overheid

Een belanghebbende kan een klacht indienen bij de overheid (Inspectie VenW), voor zover deze klacht gericht is op een handeling van de overheid (Inspectie VenW). De klachtafwikkeling verloopt volgens Hoofdstuk 9 van de Algemene Wet Bestuursrecht.

3.1.15 Marktwerving

Aanwijzing en markttoetreding

Geaccrediteerde bedrijven en instanties kunnen zich bij de inspectie aanmelden om aangewezen te worden. Ten behoeve van het aanwijzingsproces volgt de inspectie een vooraf bekende procedure en hanteert vooraf bekende voorwaarden.

Bij de vaststelling van de aanwijzingsprocedure is de inspectie gebonden aan voorwaarden.

Om de certificeringsmarkt te laten werken, ongerechtvaardigde uitsluiting te voorkomen en te waarborgen dat een ieder die aan de aanwijzingsvoorwaarden voldoet, kan deelnemen aan deze regeling, moet de aanwijzingsregeling voldoen aan de volgende voorwaarden¹⁹:

1. de regeling dient een open karakter te hebben;
2. de eisen die de regeling stelt, moeten objectief, niet discriminerend en vóóraf duidelijk zijn;
3. de (toelatings)procedure voor aanwijzing moet transparant zijn; en
4. de (toelatings)procedure moet voorzien in een onafhankelijke beslissing over de aanwijzing bij de eerste beoordeling, of nadat aanwijzing is geweigerd, in beroep.

In beginsel kunnen ook andere dan de drie erkende klassenbureaus zich laten erkennen door de CCR. Hiervoor kan een klassenbureau een verzoek doen bij een van de Rijnsoeverstaten. Deze kan dan een erkenning verlenen op nationaal niveau²⁰.

Op voordracht van een Rijnsoeverstaat kan de CCR het klassenbureau erkennen. In dat geval zal een Rijnsoeverstaat het klassenbureau een voorstel doen via het secretariaat van de CCR. Bij akkoord van alle Rijnsoeverstaten wordt de regelgeving van de CCR aangepast.

Mededinging

De waarborg van marktwerking vindt plaats via de Mededingingswet. Indien - na taakoverdracht - een gebruiker (degene die een schip voor meting en /of certificering aanbiedt) zich benadeeld voelt door prijsafspraken en/of misbruik van de economische machtspositie van marktpartijen, kan de gebruiker een klacht bij de NMa in te dienen. De NMa kan dan, indien zij daartoe aanleiding ziet, een onderzoek instellen.

Voor de keuring van nieuwbouw casco's (vanaf 40 meter) vindt de inspectie de inzet van standaardregels van en door klassenbureaus van essentieel belang voor de garanties die nodig zijn voor veiligheid en milieuvriendelijkheid (zie

ook paragraaf 3.1.2). De inzet van de standaardregels van klassenbureaus geeft concrete invulling aan de huidige doelregelgeving (tot 110 meter scheepslengte). Aangezien dit direct van invloed is op de veiligheid van een schip, heeft de inspectie de keuring van casco's (vanaf 40 meter), na taakoverdracht, voorbehouden aan aangewezen klassenbureaus.

De inspectie ziet geen argumenten vanuit de ministeriële verantwoordelijkheid (t.a.v. veiligheid en milieu) om Pls niet toe te staan om de afbouw van nieuwbouwschepen te keuren, voor zover wet- en regelgeving dit toelaten. De inspectie is het eens met het (informele) advies van de NMa om "zo min mogelijk toetredingsdrempels te creëren om een gezonde en open marktwerking mogelijk te maken, behoudens het voldoen aan de eisen aan veiligheid en milieu". Vanuit dezelfde redenering draagt de inspectie het bestendigen van certificaten voor zowel casco's als afbouw, binnen de grenzen van wet- en regelgeving, over aan aangewezen klassenbureaus en Pls.

Waarborg

Een aangewezen klassenbureau en particuliere instelling dient een aansprakelijkheidsverzekering te hebben met substantiële dekking in verhouding van de verrichte activiteiten. Deze kredietwaardigheidsvoorwaarde is conform de Nieuwe Aanpakrichtlijnen van de Europese Unie²¹ voor de toepassing van geharmoniseerde normen, zoals EN-normenserie 45000 die als voorloper van de ISO-norm 17020 fungeert.

3.1.16 Transitie

Zowel de inspectie als de marktpartijen hebben een periode van 2 jaar nodig om zich adequaat voor te bereiden op de taakoverdracht.

Bij de marktpartijen wordt deze "aanlooptijd" bepaald door de factoren erkenning en aanwijzing, kennisoverdracht, werving en opleiding personeel, inrichting organisatie (accreditatie). De inspectie rond de volgende activiteiten in deze aanlooptijd af:

1. Actualiseren van de aanwijzingsvoorwaarden door de inspectie, dat ten minste één jaar

¹⁹ Voor jurisprudentie zie: NMa, *Richtsnoeren Samenwerkende Ondernemingen*, 2005.

²⁰ Schepen mogen dan alleen gekeurd worden voor de vaart op nationale wateren die niet vallen onder de aktewateren.

²¹ Zie: Europese Commissie, *Gids voor de tenuitvoerlegging van de op basis van de nieuwe aanpak en de globale aanpak tot standgekomen richtlijnen*, pagina 67 (en pagina 13). Brussel, 1999.

- voor taakoverdracht is afgerond;
2. Detaillering van de erkenningscriteria voor de accreditatie door de RvA, dat ten minste één jaar voor taakoverdracht is afgerond;
 3. Afstemming met de RvA voor het format van informatie-uitwisseling over de samenvattingen van inspectie-/auditbevindingen;
 4. Opstellen van het normkader voor certificering en meting, zie §3.1.9.
 5. Opstellen overzicht van type inspecties en type certificaten per type schip.
 6. Overdragen van kennis aan marktpartijen, zie §3.1.17;
 7. Ontwerp en implementatie van de informatiehuishouding bij de inspectie t.a.v. openbaarheid van certificaatgegevens in de Basisregistratie;
 8. Ontwerp en implementatie van zowel het risicomanagementproces als het toezicht door de inspectie op respectievelijk de sector en de markt.

3.1.17 Kennisoverdracht

Marktpartijen hebben te kennen gegeven dat zij de bestaande kennis bij de inspectie willen “overnemen”. De inspectie wil in de aanloopfase naar de taakoverdracht bestaande kennis overdragen. Dit wordt bereikt door:

- De marktpartijen praktijkervaring op te laten doen, door ze in te schakelen en te begeleiden.
- Het initiëren en begeleiden van pilot projecten.
- Het organiseren van workshops (en trainingen) aan de (inspecteurs van de) marktpartijen.
- Het ter beschikking stellen van Shipcheck.
- De ontwikkeling van de inspectie als kennis-sparring partner

De inspectie deelt bovenstaande maatregelen voor kennisoverdracht toe volgens gelijke behandeling aan elke marktpartij (i.c. klassenbureau of PI) die aangevraagd heeft om aangewezen te worden.

Shipcheck

Shipcheck is een IT programma met alle wet- en regelgeving, alsmede beleidsregels voor de binnenvaart. Het wordt momenteel op de laptop gebruikt door inspecteurs. De inspectie blijft de verantwoordelijkheid dragen voor de kwaliteit en de actualiteit van de informatie van Shipcheck na de overdracht van taken aan de marktpartijen. Dit besluit is in lijn met het advies van het Deelorgaan Binnenvaart.

I-check

I-check is een versimpelde versie van Shipcheck die beschikbaar is op internet. Het moet gezien worden als een handig hulpmiddel om wetgeving op te kunnen zoeken. Het uitgangspunt is dat de in de officiële bekendmakingen gepubliceerde wetgeving leidend is. Daarnaast heeft I-check ook een functie om afgesproken interpretaties vast te leggen. Zeker bij verdere taakoverdracht is dit van essentieel belang.

De inspectie moet daarom de verantwoording hiervoor nemen en de inhoud van I-check als bindend beschouwen.

De projectdirectie e-Government van de inspectie bouwt I-check uit naar een actuele, online versie van Shipcheck op internet. Dit resulteert in een toegankelijker applicatie met meer functionaliteit.

De inspectie beheert I-check ook in de toekomst. Ook draagt zij zorg voor het actueel houden. Hier maakt de inspectie capaciteit voor beschikbaar. Gedacht wordt aan de secretaris van de nog op te richten technische commissie om deze taak te verrichten.

Met marktpartijen zal in de aanwijzingsvoorwaarden worden geregeld hoe het kennisbehoud voor I-check bij de markt en de inspectie ook na taakoverdracht kan worden gewaarborgd.

3.1.18 Tijdsplan

Aanloopfase

De aanloopfase zal starten na formele besluitvorming door de Tweede Kamer en eindigt op het overeengekomen moment van taakoverdracht. De inspectie verwacht de volgende acties in het volgende tijdsplan:

Vòòr 1 januari 2008

Het moment van taakoverdracht ligt - indien een minimale aanloopfase van twee jaar wordt gehanteerd - niet voor 1 januari 2010. De marktpartijen geven in het advies van DBV aan dat deze termijn “ambitieuze, maar haalbaar is met goede ondersteuning van de inspectie”. Randvoorwaarden hiervoor zijn natuurlijk wel dat:

- Het besluitvormings- en invoeringsproces van de taakoverdracht bij de inspectie ge-

- onverwachte wendingen ondervindt;
- Klassenbureaus en Pls zich beschikbaar stellen om door de inspectie hiervoor te worden aangesteld;
 - Inspectie, Klassenbureaus en Pls alle voorbereidingen hebben afgerond (inspectieprogramma, aanstellen en opleiden inspecteurs).

De inspectie verwacht vòòr 1 januari 2008 een besluit van de minister (i.c. staatssecretaris) en de Tweede Kamer.

1 januari 2008 t/m 1 januari 2009

inspectie regelt de randvoorwaarden, waaronder:

- Opstellen mandaatregeling.
- Detaillering aanwijzingsvoorwaarden.
- Vaststelling van normenkader samen met de marktpartijen. Marktpartijen stellen zelf hun eigen toetskader op.
- Registratie en toegankelijkheid certificaten.
- Beschikbaarheid Shipcheck.

Kennisoverdracht kan - op aanvraag van een marktpartij - plaatsvinden. Zie paragraaf 3.1.17.

1 januari 2009 t/m 1 januari 2010

Marktpartijen kunnen een voorlopige aanwijzing aanvragen vanaf 1 januari 2009. Een voorlopige aanwijzing wordt verstrekt als een partij voldoet aan alle aanwijzingsvoorwaarden, zonder dat het geaccrediteerd is aan ISO-norm 17020. Voor de accreditatie van deze norm moet een partij namelijk dossiers en praktijkervaring kunnen tonen. De voorlopige aanwijzing is geldig in een periode van minimaal 3 maanden en - redelijkerwijs²² - zoveel langer als nodig is voor de accreditatie.

Marktpartijen kunnen dus al in deze periode zelfstandig certificeringen en metingen verrichten. Dit gebeurt op basis van hun eigen verantwoordelijkheid. In het voorjaar van 2008 zal de inspectie samen met geïnteresseerde marktpartijen de sector hierover informeren.

De inspectie verstrekt de uiteindelijke aanwijzing, indien een partij voldoet aan de aanwijzingsvoorwaarden en aantoonbaar voldoet aan de ISO-norm 17020.

Kennisoverdracht kan van 1 januari 2009 tot en met 1 januari 2010 doorlopen.

Vanaf 1 januari 2010

De inspectie behandelt geen aanvragen meer voor certificering en meting. Wel handelt zij lopende certificerings- en meetaanvragen af. De inspectie houdt uitvoeringstoezicht op de marktpartijen

3.2 Verwachte effecten

Risicogebaseerde aanpak

De voorgestelde aanpak stelt de inspectie in staat om toezicht te houden op basis van risicoanalyse. Dit geldt voor zowel uitvoeringstoezicht op marktpartijen voor certificering en meting als nalevingstoezicht op de sector. Door middel van steekproeven kan de inspectie ook tussentijds (tussen de momenten van certificering) toezicht houden op de veiligheid van de schepen. De markt ondervindt daardoor een scherper preventief en correctief toezicht dat doelgericht is.

De inspectie wil de risicogebaseerde aanpak realiseren met een efficiënte en effectieve inzet van inspecteurs voor het 'buiten- en binnenwerk'. Dit vindt voor het uitvoeringstoezicht plaats in de unit Toelating en Continuering (T&C) van de Toezichtenheid Binnenvaart.

²² Zie ook: Raad voor de Waterstaat, *Meer markt, andere overheid*, Den Haag, 2000.

Tabel 3: Invulling van de unit T&C t.b.v. risicogebaseerde aanpak

	Primaire taak	Secundaire taak
Unit manager	Aansturing Afstemming	- Voorzitter Technische Commissie - Belangenbehartiging namens de inspectie
Inspecteurs buiten	Reality checks Thema-acties Ongevalonderzoek	- Vraagbaak voor markt - Toezichtanalyse Inspectie VenW - Analyse input aan accrediterende instelling - Publicatie onderzoeken
Inspecteurs tekeningkeur	Selectieve keuring van tekeningen	- Ondersteuning inspecties buiten - Vraagbaak voor markt - Toezichtanalyse Inspectie VenW - Analyse input aan accrediterende instelling - Publicatie onderzoeken
Inspecteurs binnen	Operationele coördinatie	- plv. UM - Toezicht op klasse - Secretaris Technische Commissie - Bezwaar en beroep - Onderhoud I-check - Vraagbaak voor markt - Toezichtanalyse Inspectie VenW - Analyse input aan accrediterende instelling - Publicatie onderzoeken

Tabel 3 geeft een overzicht van de inzet.

Kortere en betrouwbare wacht- en doorlooptijden

Momenteel belt de inspectie voor het maken van afspraken voor inspectie naar schippers. Afhankelijk van seizoen kan de wachttijd oplopen van 4 weken naar 8 weken. De inspectie streeft om dit te beperken tot 6 weken in het drukke voorjaar en 2 à 3 weken in de rest van het jaar. De inspectie verwacht dat bij overdracht aan marktpartijen de wacht- en doorlooptijden voor de toelating en continuering korter en betrouwbaarder zullen worden. Ten eerste omdat de gezamenlijke marktpartijen meer menskracht ter beschikking hebben. Ten tweede omdat marktpartijen toch al een deel van de werkzaamheden ter plekke bij het schip uitvoeren (bijvoorbeeld keuring casco's) en werkzaamheden zodanig kunnen inplannen dat zij efficiëntiewinst kunnen boeken. Marktwerking kan een impuls geven aan de marktpartijen om de wachttijden en toezichtlast zo kort mogelijk te houden.

Minder aanspreekpunten voor de gebruiker

De taakoverdracht beperkt het aantal aanspreekpunten voor de gebruiker (degene die een schip voor meting en /of certificering aanbiedt) voor de herkeuring van zijn schip.

De verwachting is dat dit de toezichtlast voor de gebruiker beperkt.

Hogere kosten voor de schipper

Een verhoging van de tarieven valt onder alle omstandigheden te verwachten, zo blijkt uit de brainstorm met markt en sector in februari 2006. De inspectie biedt de over te dragen taken thans beneden de kostprijs aan, zodat - gezien het regeringsbeleid - ook zonder overdracht een hogere prijs voor de hand ligt. Bovendien zal particuliere uitvoering van de taken het calculeren van een zekere winstmarge binnen de prijs met zich brengen. De ervaring met tot nu toe aan de markt overgedragen taken geeft echter geen aanleiding voor de vrees dat met forse tariefverhoging rekening moet worden gehouden. Wel zal inschakeling van een accrediterende instelling kosten met zich brengen, die uiteraard in de tarieven zullen worden doorberekend. De kans, dat de overdracht gevolgd zal worden door een differentiatie van de tarieven al naar gelang de grootte van het schip, lijkt gering: tussen omvang en kosten bestaat weinig relatie. Van overdracht van taken van de overheid naar de particuliere sector gaat doorgaans een streven naar vergroting van de efficiency uit, wat tot een verlaging van de kostprijs leidt. Van meer belang lijkt overigens dat tegenover

de verwachte prijsstijging een verkorting van de wachttijden voor de inspecties zal staan. De inspectie stelt wel een maximumtarief in voor de afgifte van certificaten en meetbrieven. Hiermee houdt de inspectie zich aan wettelijke eisen die gelden voor bij of krachtens de wet ingestelde heffingen. Het ministerie houdt zich buiten de tariefstelling van de inspectie-activiteiten voor certificering en meting door de marktpartijen.

Marktordering

De inspectie creëert een open markt met enkele wettelijke beperkingen, zoals beschreven in paragraaf 3.1.2 en 3.1.3.

De inzet van de inspectie is erop gericht dat zo min mogelijk marktverschuivingen plaatsvinden voor de klassenbureaus en Pls. Naar verwachting zal er in beperkte omvang wel sprake zijn van marktverschuivingen, omdat meerdere kleine partijen (PI's) mogelijk niet zullen kunnen voldoen aan de accreditatiecriteria. Het aantal aanbieders zal daarmee vermoedelijk kleiner worden dan het huidige aantal van acht. De inspectie en NMa hebben de eerste indruk dat taakoverdracht niet zal leiden tot een marktsituatie waarin geen enkele partij bepaalde taken op zich wil nemen. Daar waar taken uitgevoerd kunnen worden en omzet behaald kan worden, zal tenminste één partij veelal wel in die markt stappen. Een monopolie zou dan een gegarandeerde omzet leveren. Een tweede toetreder zal direct komen als het kopiëren van de werkwijze van de eerste partij of het maken van (kleine) aanpassingen hieraan mogelijk is en het loont.

De inspectie en NMa beseffen dat de desbetreffende taken die in aanmerking komen voor taakoverdracht, de balans in de sector tussen veiligheid/milieu en prijs onder druk *kunnen* zetten. Als de markt werkt, is tariefsverlaging mogelijk. Wat betreft prijs/kwaliteit leidt taakoverdracht tot het loslaten van zekerheid voor de sector als eigenschap van de publieke uitvoering van deze taken.²³

3.3 Beheersing van risico's

Taakoverdracht kent de volgende risico's:

a. Taakoverdracht naar de markt kan een

“braindrain” van de overheid naar de markt bewerkstelligen; medewerkers willen hun bestaande werkzaamheden continueren en dat kan bij een marktpartij.

Kennisverlies bij de overheid kan nadelige consequenties eppen voor het waarborgen van de publieke belangen. Door onvoldoende deskundigheid bij de overheid zal zij moeten vertrouwen op de goede werkwijze van de markt. Het vormen van een onafhankelijk oordeel door de inspectie komt onder druk te staan.

- b. Het voorwaardenpakket om actief te blijven als marktpartij werkt belemmerend. Marktpartijen besluiten zich terug te trekken op werkzaamheden die zij momenteel uitvoeren, zoals (taxatie, verzekering en schade-expertise). Het aantal marktpartijen per pakket wordt gereduceerd, waardoor monopolisering dreigt.
- c. De tarieven voor certificering en/of meting stijgen. Deze stijging heeft nadelige gevolgen voor de schippers. Mogelijk vlaggen schippers uit naar het buitenland, terwijl Nederland de grootste binnenvaartvloot heeft.
- d. De kwaliteit van de keuring door marktpartijen is ondermaats. Schepen worden goedgekeurd, terwijl ze niet voldoen aan wet- en regelgeving. Hierdoor komen de algemene veiligheid en het milieu in gevaar.
- e. De kwaliteit van het procesverloop bij de marktpartijen voor certificering en meting (conform de ISO-norm 17020) is onvoldoende.

Beheersmaatregelen

Om bovenstaande risico's te beheersen zet de inspectie de volgende maatregelen in:

- T.a.v. risico genoemd onder “a” wil de inspectie niet belemmerend werken voor de carrièreontwikkeling van eigen inspecteurs. De inspectie kan een braindrain proberen te voorkomen door inhoud van de werkzaamheden voor inspecteurs na taakoverdracht aantrekkelijk te houden en inspecteurs de mogelijkheid te blijven geven zich in de organisatie door te kunnen ontwikkelen.
- De inspectie kan kennis en deskundigheid behouden dankzij uitvoeringstoezicht op klassenbureaus en Pls wat betreft certifice-

²³ Ter bepaling van de inspectie per situatie met in achtneming van advies van de Raad van Accreditatie.

ring en meting. De inspectie concretiseert dit toezicht met meelopen met inspecties bij klassenbureaus en Pls in de vorm van reality checks. Ook houdt de inspectie risicogebaseerd nalevingstoezicht op schippers aan wal en op water. Het uitvoeringstoezicht en nalevingstoezicht levert niet alleen informatie over de ondertoezichtstaanden, maar draagt ook bij aan de state-of-the-art kennis van scheepstechniek en bemanningszaken.

- De inspectie beheerst het risico genoemd onder "b" niet. De inspectie heeft de eerste indruk dat meerdere klassenbureaus en Pls interesse hebben in het uitvoeren van certificerings- en meettaken. Op advies van de NMa wil de inspectie een open markt creëren (binnen de wettelijke randvoorwaarden), waardoor er minimaal belemmeringen zijn voor marktwerking.
- Het risico genoemd onder "c" valt buiten de bevoegdheid van de inspectie. Gesprek met de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMA) heeft opgeleverd dat de waarborg van marktwerking plaatsvindt via de Mededingingswet. Verder houdt het ministerie zich buiten de tariefstelling van de inspectie- en meetactiviteiten.

Het ministerie behoudt zich het recht voor om een maximumtarief in te stellen voor de diensten die voortvloeien uit de over te dragen keuringen ten behoeve van meting en certificering. Hiertoe ziet het ministerie pas aanleiding in geval van formele rapportage van de NMa als gevolg van (een) klacht(en) uit de sector over vermoede prijsafspraken. Wel stelt de inspectie een maximumtarief in voor de afgifte van certificaten en meetbrieven. Hiermee houdt de inspectie zich aan wettelijke eisen die gelden voor bij of krachtens de wet ingestelde heffingen.²⁴

Marktwerking impliceert dat schippers kunnen uitvlaggen. De inspectie schat de kans op uitvlaggen na taakoverdracht niet groot in, omdat ook nu al de mogelijkheid bestaat om tegen een zeer laag tarief in het buitenland (bijv. België) het schip te laten certificeren. Toch bestaat er momenteel geen sprake

van een uitstroom.

Tijdens de brainstormen voor markt en sector in februari 2006 bleek dat er reeds aanzienlijke tariefverschillen bestaan internationaal. In België bedraagt het tarief bijvoorbeeld ongeveer 10% van het Nederlandse. Daarnaast geldt een certificaat voor een periode tussen 4 en 10 jaar. Dit betekent dat de kosten - en hiermee de verhoging - voor de schipper gespreid worden over meerdere jaren.

De inspectie zet reguliere inspecties aan wal en op water in ten behoeve van de veiligheid en milieuvriendelijkheid van de binnenvaart. In dit kader hoeft het uitvlaggen geen nadeel te hebben voor de kwaliteit van de binnenvaart.

- Het behoud c.q. het verkrijgen van kennis door de marktpartijen is voor de inspectie een belangrijk aandachtspunt dat zij denkt te kunnen waarborgen door een gedegen voortraject en heldere afspraken voor de situatie na taakoverdracht. Het risico genoemd onder "d", wordt beheerst:
 1. door in de aanloopfase marktpartijen op basis van adequate criteria toe te wijzen voor certificering en meting.
 2. door na de taakoverdracht periodiek per jaar marktpartijen te controleren op de kwaliteit van de keuringen en metingen;
 3. door marktpartijen op basis van ongevalonderzoek te controleren of zij voldoende kritisch zijn geweest bij de toelating.
 4. de klassenbureaus staan daarnaast permanent onder toezicht van de Raad van Accreditatie wat betreft het procesverloop van certificering en meting.
- Indien de inspectie op basis van het toezicht op de marktpartijen concludeert dat marktpartijen het proces voor certificering en meting onvoldoende op orde hebben (risico genoemd onder "f"), kan zij de Raad van Accreditatie aanspreken op haar toezicht op naleving van de ISO-norm 17020. Hiernaast kan zij zelf onafhankelijk bedrijfsaudits (laten) uitvoeren om zelf te interveniëren naar de desbetreffende marktpartijen (zie onder andere paragrafen 3.1.4, 3.1.10 en 3.1.11).

²⁴ Zie: Brief van de Minister van Financiën aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, Verantwoording en toezicht bij rechtspersonen met een wettelijke taak, deel 3, Tweede Kamer, Vergaderjaar 2004-2005, 28655, nr.6, d.d. 18 mei 2005. Bijlage 1 bij brief CAD 2005-00061M: Algemene uitgangspunten bij het vaststellen van de RWT-status.

Bijlage 1 Proces voorbereiding taakoverdracht

De inspectie heeft de volgende voorbereidingsactiviteiten verricht die uitmonden in dit visiedocument:



2004	2 à 3 verkennende gesprekken met Klassenbureaus over de mogelijkheden van taakoverdracht. Idem met Particuliere Instellingen.
2005 mei	1 ^e Kennistafel Binnenvaart met Klassenbureaus, Pls, schipperij, belangenvereniging, ondernemers en overheid.
2005 sept	Formele opdracht van Hoofdinspecteur voor aanpak project 'taakoverdracht'.
2005 Q3-4	Eerste uitwerking werkdocument visie door de inspectie.
2005-2006	Informering en brainstorms met inspecteurs tijdens diverse werkoverleggen en een afdelingsbijeenkomst. Afstemming met Beleid, hoofd Binnenvaart.
2005 nov	2 ^e Kennistafel Binnenvaart met Klassenbureaus, Pls, schipperij, belangenvereniging, ondernemers en overheid.
2006 febr	2 vrijblijvende informerende brainstorms met de binnenvaartsector. Vrijblijvende informerende brainstorm met sector, waaronder Koninklijke Schut- tevaer, CBRB, Kantoor Binnenvaart en Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ).
2006 april	3 ^e Kennistafel Binnenvaart met Klassenbureaus, Pls, schipperij, belangen- vereniging, ondernemers en overheid.
2006 Q2	Regelmatig contact met diverse partijen, zoals Klassenbureaus en Pls voor afstemming en reactie. Ontwikkeling gedetailleerde visie voor taakoverdracht.
2006 mei	Advies gevraagd aan het Deelorgaan Binnenvaart van de Overlegorganen Ver- keer en Waterstaat. Verkennend gesprek met de RvA.
2006 sept	Gesprek met Raad van Accreditatie (RvA). Gesprek met Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa). Afstemming ervaringen taakoverdracht Inspectie VenW TE Zeevaart. Gesprek met Ministerie van Economische Zaken (EZ). Gesprek met Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW).
2006 okt	Afstemming met Min VenW, HDJZ. Terugkoppeling visie aan klassenbureaus en Pls.
2006 nov	Afstemming met Min VenW, DGTL. Overleg met inspecteurs. Overleg met CCR.
2007 jan	Informeren sector. Besluitvorming binnen inspectie.
2007 febr	Consultatie van het Deelorgaan Binnenvaart van de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat.
2007 mei	Goedkeuring door Staatssecretaris.
2007 Q3	Afstemming met Algemene Rekenkamer en gerelateerd overleg met HDJZ en FMC.
2007 dec	Aanbieding aan de Tweede Kamer.

Overleg met markt en sector

Als platform voor een discussie met de sector is sinds het tweede kwartaal 2005 gebruik gemaakt van de "Kennistafel"; een overleg tussen vertegenwoordigers van de overheid (inspectie, beleid, RWS en HDJZ), van de branche en van particuliere ondernemers. Deelnemers worden op ad hoc basis uitgenodigd. Tijdens de eerste Kennistafel van 27 mei 2005 is kort stil gestaan bij het aanstaande proces van de inspectie voor het opstellen van een toezichtarrangement en het idee van taakoverdracht. De markt gaf hierbij het signaal dat de inspectie het idee zeer gedegen moet uitwerken en voorbereiden, vanwege de vele vraagstukken die het oproept.

Op de tweede Kennistafel op 18 november 2005 heeft de inspectie de deelnemers een aantal stellingen voorgelegd om inzicht te krijgen in de condities waaronder een taakoverdracht zou kunnen plaatsvinden. Uitgangspunt van de discussie was het uitgangspunt van de Begroting van Verkeer en Waterstaat 2006 "taakoverdracht, tenzij ..." (zie §2.4.1). De vertegenwoordigers van de sector stonden niet negatief tegenover het uitgangspunt van de overheid.

De tweede Kennistafel en het advies van de het Deelorgaan Binnenvaart zijn nader ingegaan op de condities van taakoverdracht. Een aantal essentiële aandachtspunten voor taakoverdracht is benoemd. Het betreft de volgende aspecten:

- Kennisoverdracht van de inspectie naar de markt;
- Deskundigheid inspectie;
- Overgangperiode (aanlooptijd);
- Niveau van accreditatie;
- Onafhankelijkheid c.q. scheiding van belangen bij marktpartijen;
- Voldoende marktpartijen (voorkoming monopolisering);
- Last resort bij de inspectie (in geval van verschillen van inzicht).

Branche partijen hebben te kennen gegeven ook nog in een formele overlegronde inspraak te willen hebben op het besluit tot taakoverdracht en de voorwaarden (waarborgen) waaronder taakoverdracht zal kunnen plaatsvinden.

Begin februari 2006 zijn alle huidige uitvoerende partijen (Klassenbureaus en PI's), alsmede enkele brancheorganisaties voor afzonderlijk overleg uitgenodigd.

Tijdens de derde Kennistafel in april 2006 werd opnieuw stilgestaan bij het project Takenoverdracht binnenvaart. De inspectie gaf aan dat na een ruime reeks van informele voorbereidingen over dit onderwerp, er door de inspectie een formele aanvraag om advies zal worden voorgelegd aan het Deelorgaan Binnenvaart, onderdeel van de Overlegorganen VenW. Op 30 juni 2006 heeft de inspectie het 'Rapport Taakoverdracht certificering en meting van de inspectie naar de marktpartijen' van het Deelorgaan ontvangen, als resultaat van de bespreking op 23 mei 2006 in het Deelorgaan.

Bijlage 2 Lessen Taakoverdracht TE Zeevaart

De inspectie heeft in 2006 taakoverdracht voor toelating en continuering in de zeevaart uitgevoerd. De volgende lessen kunnen worden getrokken uit het doorlopen traject.

- De overdracht van taken aan marktpartijen kan alleen gebeuren als er een voldoende stevige basis is voor samenwerking op basis van wederzijds vertrouwen met deze marktpartijen.
- Kwaliteitsborging van eerstelijns en tweedelijns toezicht. Een adequaat kwaliteitssysteem is essentieel bij taakoverdracht.
- Goede communiceren met de ondertoezichtstaanden en de marktpartijen waaraan taken worden overgedragen. Dit lijkt wellicht een "open deur", maar het is in de praktijk een wezenlijk punt gebleken.
- Maken van glasheldere afspraken met de marktpartijen. Hierbij moet ook duidelijk worden opgenomen welke maatregelen de inspectie kan nemen, indien (delen van) deze afspraken niet nagekomen worden.
- Actualiseren van een volledig toetskader waarmee inspecteurs op dezelfde wijze de inspecties kunnen verrichten.
- Definiëring van de informatiebehoefte van de inspectie om goed toezicht te kunnen blijven uitoefenen. In de afspraken moet duidelijk worden aangegeven wat er op dit gebied van de marktpartijen wordt verwacht.
- Borging van kennisbehoud. TE Zeevaart houdt voor de desbetreffende overgedragen taken geen technische inspecties meer. In de ontwerpfase richt TE Binnenvaart dit naar behoefte anders in (zie paragraaf 3.1.3).



Bijlage 3 Afbakening Administratieve lastenverlichting

In dialoog met markt en sector is administratieve lastenverlichting voor de binnenvaart ter sprake genomen. Het Deelorgaan Binnenvaart (DBV) concludeert dat “de branche adviseert in het traject van taakoverdracht ook de administratieve lastenverlichting mee te nemen”.

Vooralsnog zal de inspectie geen koppeling leggen tussen taakoverdracht en administratieve lastenverlichting voor zover het vermindering van de regelgeving betreft. In 2005 zijn er voorbereidingen getroffen voor het integreren van alle huidige binnenvaartwetten.

De nieuwe Binnenvaart wet voorkomt overlappende en conflicterende regelgeving en zorgt voor lastenverlichting voor het bedrijfsleven door minder vergunningen en formulieren. Deze wet zal naar verwachting in 2008 van kracht worden. Het Ministerie VenW werkt hiermee aan administratieve lastenverlichting²⁵ voor het hele domein van de binnenvaartregelgeving, zij het dat de focus primair ligt op de technische en vervoerwetgeving voor de binnenvaart. Wel zal de éénloket-gedachte bij Klassenbureaus en Pls gezien de efficiencywinst een voordeel kunnen zijn. De gebruiker (degene die een certificering of meting vraagt) hoeft tenslotte niet meer bij de inspectie terecht voor de certificering.

²⁵ Zie <http://www.beteregeld.venwnet.minvenw.nl> voor het Veranderplan en het wetsontwerp voor de Binnenvaart

Bijlage 4 Actuele taakverdeling inspectie en marktpartijen

De keuringen voor binnenvaartschepen worden momenteel deels door de inspectie en deels door marktpartijen uitgevoerd. De rolverdeling verschilt per scheepstype en is afhankelijk van o.a. de wetgeving.

Tankschepen die volgens het ADNR gecertificeerd zijn, moeten zijn voorzien van een certificaat van een erkend klassenbureau (Lloyd's Register, Germanischer Lloyd, Bureau Veritas). Deze schepen worden dus door een klassenbureau gekeurd en gecertificeerd. Dit gebeurt op basis van de eigen regels van het klassenbureau. Een kopie van het klassencertificaat wordt naar de inspectie gezonden. Tevens wordt door de klassenbureaus een stoffenlijst opgesteld waarop de te vervoeren stoffen vermeld staan. Daarnaast vindt een keuring door de inspectie plaats die zich richt op de eisen van het ADNR en het ROSR (of BSB). Dit geldt zowel bij nieuwbouw als bij vernieuwing van certificaten.

De casco's van bestaande motorvrachtschepen, sleepboten, duwboten, schepen zonder voortstuwing en tankschepen zonder ADNR worden door aangewezen Particuliere Instellingen (PI's) gekeurd. Momenteel zijn hiervoor 6 PI's aangewezen. Op de website van de inspectie staat een actuele lijst van de instellingen en daaronder vallende experts. Deze instellingen zenden een cascorapportage naar de inspectie met daarop aangegeven de bevindingen van de keuring. Tevens wordt daarin een geldigheidsduur van het certificaat voorgesteld. Deze zal meestal 7 jaar bedragen, maar kan ook korter zijn. De voorgestelde geldigheidsduur wordt altijd door de inspectie overgenomen. Daarnaast doet de inspectie een keuring van de inrichting en uitrusting van het schip, waarbij de eisen van het ROSR, BSB en ADNR gecontroleerd worden.

De keuring van zeilende passagiersschepen

wordt geheel gedaan door een hiervoor aangewezen Particuliere Instelling. Momenteel zijn hiervoor 3 PI's aangewezen. Ook deze staan op de website van de inspectie vermeld.

Deze keuringen omvatten zowel de cascokeuringen als de keuring van de inrichting en uitrusting van de schepen.

Deze instellingen zenden de keuringsresultaten naar de inspectie met hierop een voorgestelde geldigheidstermijn van het certificaat. Deze termijn is meestal 4 jaar.

Ook bij nieuwbouw van zeilende passagiersschepen wordt het gehele keuringstraject door een van deze instellingen gedaan.

De keuring van bestaande motorpassagiersschepen wordt geheel door de inspectie gedaan.

Incidenteel wordt de keuring van het casco door een Particuliere Instelling gedaan. Deze stuurt de cascorapportage dan naar de inspectie.

Keuring van nieuwbouw van motorvrachtschepen, sleepboten, duwboten en passagiersschepen wordt grotendeels door de inspectie gedaan.

De keuring van de tekeningen, schema's en berekeningen gebeurt door de inspectie. In het geval dat een dergelijk schip (gedeeltelijk) onder toezicht van een klassenbureau gebouwd wordt, worden de door het klassenbureau gekeurde tekeningen door de inspectie overgenomen. Daarnaast zal de inspectie een aantal tekeningen zelf keuren.

Indien een casco van een schip in het buitenland gebouwd wordt, wordt het toezicht tijdens de cascobouw uitbesteed aan een aangewezen klassenbureau. Dit bureau geeft na afloop van de bouw een klassenverklaring af aan de inspectie. De keuring tijdens de afbouw van het schip in Nederland wordt door de inspectie gedaan.

Bijlage 5 Actueel wettelijk regime certificering en meting

	Wettelijk regime	Type	Relevantie	Relevantie
			IVW	markt
1.	Algemene wet bestuursrecht	Wet	Hoog	
2.	Wet vervoer binnenvaart	Wet	Middel	Middel
3.	Havenverordening Rotterdam	Regeling	Laag	Laag
4.	Veiligheidseisen kleine schepen Rotterdam	Regeling	Laag	Laag
5.	binnenschependocumenten	Besluit	Laag	Laag
6.	aanwijzing bevoegde autoriteiten Binnenvaartpolitierglement	Besluit	Laag	Niet
7.	uitvoering Wet Vervoer binnenvaart	Besluit		
8.	aanwijzing onderzoeksbureaus (Klassenbureaus)	Besluit	Hoog	Hoog
9.	voorschriften voor de aanwijzing van particuliere instellingen	Mededeling	Hoog	Hoog
10.	radarinstallaties en bochtaanwijzers 1995	Regeling	Laag	Laag
11.	typegoedkeuring en installatie tachografen Rijnvaart 1995	Regeling	Laag	Laag
12.	Commissie van Deskundigen voor de Rijnvaart	Regeling	Hoog	Laag
13.	aanwijzing bevoegde autoriteiten reglementen CCR	Regeling	Hoog	
14.	vervoer binnenvaart (bemanning sleep-duw)	wijziging besluit	Hoog	Hoog
15.	ADNR 2005		Hoog	Hoog
16.	Regeling benzinevervoer in mobiele tanks 2006		Laag	Laag
17.	Herziene Rijnvaartakte 1868	(Akte van Mannheim)	Hoog	Hoog
18.	Besluit reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995		Hoog	Hoog
19.	Rijnvaartpolitie reglement (RPR)		Middel	Middel
20.	typegoedkeuring navigatielantaarns Rijnvaart 1990	Tarieven	Laag	Laag
21.	radar- en BAW Rijnvaart 1989	Besluit	Laag	Laag
22.	vrijstelling kenteken kleine schepen	Regeling	Laag	Laag
23.	inbouw en controle Radar en BAW Rijnvaart	Voorschriften	Laag	Laag
24.	inbouw en de controle bochtaanwijzer Rijnvaart	Voorschriften	Laag	Laag
25.	Binnenschepenwet	Wet	Hoog	Hoog
26.	Binnenschepenbesluit, Inclusief bijlagen	Besluit	Hoog	Hoog
27.	Scheepvaartverkeerswet	Wet	Laag	
28.	Binnenvaartpolitie reglement (BPR)	Besluit	Middel	Middel
29.	Beleidsregels (zie volgende tabel)	Beleidsregels	Hoog	Hoog
30.	Rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype	Regeling	Hoog	Hoog
31.	Open rondvaartboten	Regeling	Hoog	Hoog
32.	Veerponten	Regeling	Hoog	Hoog
33.	Amsterdamse dekschuiten	Regeling	Hoog	Hoog
34.	Skûtsjes	Regeling	Hoog	Hoog
35.	aanwijzing bovenmaatse schepen	Besluit	Middel	Middel
36.	vaststelling modellen certificaten BSW	Besluit	Hoog	Hoog
37.	tijdschema 1e onderzoek BSB	Regeling	Middel	Middel
38.	vrijstellingen Binnenschepenwet	Regeling	Middel	Middel
39.	typegoedkeuring navigatielantaarns binnenvaart 1993	Regeling	Laag	Laag
40.	Meten van Binnenvaartuigen	Verdrag Genève 1966	Hoog	Hoog
41.	Binnenvaartuigen 1978	Metingsbesluit	Hoog	Hoog



Beleidsregels

2001/01	Sprinklers passagiersschepen
2001/03	Brandmeldinst. MK geen passagiersschip
2001/04	Brandmeldinstallaties pass. schepen, geen hotelschepen
2001/05	Brandbluspompen kleine pass.schepen
2001/06	Terugstellen motorvermogen
2001/07	Ankers met verhoogde houdkracht
2001/08	Opblaasbare hulpverleningsboten
2001/09	Kunststof sanitairleidingen - doorvoeringen
2001/10	Minimale huiddikte
2001/11	Verdubbelingen
2001/12	Nooduitgang machinekamer
2001/14	Afmetingen duwstellen Nederland
2001/15	Isolatie materialen
2001/16	Ramen passagiersschepen
2001/17	Ramen Rijn- en binnenvaartschepen
2001/18	Schepen met CvG zonder CvO
2001/19	HFC 227 (FM 200) als blusmiddel.
2001/20	Ankers zeilende passagiersschepen
2002/01	Vervangingsmotoren
2002/02	Voldoende uitzicht stuurhut
2002/03	Nadere uitwerking bemanningseisen
2003/01	Wijziging beleidsregel nadere uitleg bemanningseisen
2003/02	Brandmeldinstallaties voor (Zeilende) passagiersschepen en veerboten

Bijlage 6 Overzicht vereiste tekeningen voor (her)keuring

34

Onderstaand een overzicht van de momenteel bij de inspectie in te dienen tekeningen. Dit overzicht geeft de minimaal in te dienen tekeningen weer. Indien meer (soorten) tekeningen worden ingediend kunnen deze ook worden gekeurd, mits daar wettelijke eisen voor zijn.

Nieuwbouw droge lading schepen :

- Algemeen plan
- Grootspant
- Constructieplan
- Constructie voorschip
- Constructie achterschip
- Schema lensstelsel
- Schema ballaststelsel
- Schema brandblusstelsel
- Schema brandstofstelsel
- Schema's gehele elektrische installatie
- Schema stuurmachine installatie (elektrisch en hydraulisch)
- Zichtplan
- Stabiliteits- en lekstabiliteitsberekeningen indien wettelijk vereist ($L > 110$ m of uitgebreid ADNR)
- Deelbaarheidsberekening indien wettelijk vereist ($L > 110$ m)

Nieuwbouw passagiersschepen :

Zelfde lijst als droge lading schepen, aangevuld met :

- Veiligheidsplan
- Instructies passagiers en bemanning
- Schema's brandmeldstelsel
- Schema's alarmsystemen
- Betimmeringsplan inclusief testcertificaten materialen
- Isolatieplan
- Ventilatieplan
- Stabiliteits- en lekstabiliteitsberekeningen indien wettelijk vereist ($L > 25$ m)

Nieuwbouw tankschepen:

Zelfde lijst als bij droge lading schepen, aangevuld met :

- Schema' laad- en lossysteem
- Schema's gasretoursysteem
- Schema's ladingverwarmingsysteem
- Stabiliteits- en lekstabiliteitsberekeningen indien wettelijk vereist (afhankelijk van type schip)

Bij verbouw van schepen dienen van het te verbouwen deel de tekeningen, schema's en berekeningen ter keuring te worden ingediend. Hierbij dienen minimaal dezelfde zaken als bij nieuwbouw gekeurd te worden.



Bijlage 7 Overzicht certificaten Rijn- en Binnenvaart

De hierboven genoemde wet- en regelgeving bevat de basis op grond waarvan binnenvaartschepen voorzien kunnen worden van een of meerdere certificaten.

De certificering van binnenvaartschepen gebeurt dus altijd op grond van een van deze wetten of besluiten. Ook de mogelijkheden tot het niet verstrekken van certificaten of andere documenten zijn in deze regelgeving opgenomen.

Daarnaast blijft uiteraard altijd de Algemene

Wet Bestuursrecht gelden waar het gaat om procedures rondom de afgifte van documenten.

Het format van de certificaten en bijlagen is in de regelgeving vastgelegd. In de Basisregistratie (BRS) zijn al deze formats opgenomen, zodat bij keuze van het juiste document er ook geen misverstand over het format kan bestaan.

In onderstaande tabel is een overzicht van de verschillende certificaten, verklaringen en bijlagen weergegeven.

Certificaat	Reglement	Maximale geldigheidsduur	Opmerkingen
Certificaat van Onderzoek (Rijn) (CvO Rijn)	ROSR	Nieuwbouw vrachtschepen en tankschepen 10 jaar, nieuwbouw passagiersschepen 5 jaar. Verlenging vrachtschepen 7 jaar, verlenging tankschepen 5 jaar, verlenging passagiersschepen 4 jaar.	Geldt voor schepen die de internationale Rijn bevaren
Speciaal Certificaat voor Zeeschepen op de Rijn	ROSR	5 jaar, maar niet langer dan zeevaart certificaten	Geldt voor zeeschepen die de internationale Rijn bevaren en die voorzien zijn van zeevaart certificaten
Certificaat van Onderzoek (BSB) (CvO BSB)	BSW / BSB	4 jaar	Geldt voor passagiersschepen die alleen binnen Nederland varen
Communautair Certificaat voor Binnenschepen (CCB)	BSW / BSB	7 jaar	Geldt voor vrachtschepen, etc. die de communautaire wateren bevaren
Communautair Aanvullend Certificaat voor binnenschepen (CAC)	BSW / BSB	7 jaar, maar niet langer dan CvO Rijn	Geldt voor vrachtschepen, etc. die op communautaire wateren varen waar strengere eisen gelden dan op de Rijn
Certificaat van Onderzoek voor Bunkerstations	BSW / BSB	5 jaar	Geldt voor stationaire bunkerstations
Certificaat van Onderzoek EEG (CvO EEG)	BSW / BSB	7 jaar	Wordt al vele jaren niet meer gebruikt
Bewijs van ontheffing voor sleepboten	BSW / BSB	5 jaar	Geldt voor sleepboten die uitsluitend als pleziervaarttuig gebruikt worden

Verklaring buitenlandse passagiersschepen op zone 2	BSW / BSB	Gelijk aan CvO Rijn	Geldt voor buitenlandse passagiersschepen die de Nederlandse zone 2 wateren bevaren. Voor Nederlandse passagiersschepen wordt de vaart op zone 2 vermeld in het CvO Rijn
Bijlage bij het Communautair (Aanvullend) Certificaat voor binnenschepen	BSW / BSB	Er wordt geen einddatum vermeld	Hierin wordt het te duwen tonnage voor de vaart op de zones 2, 3 en 4 in Nederland vastgelegd
Certificaat van Goedkeuring, droge lading (CvG B1)	ADNR	5 jaar, maar niet langer dan CvO Rijn of CCB	Geldt voor vrachtschepen en duwbakken die vaste gevaarlijke stoffen vervoeren
Certificaat van Goedkeuring vloeibare lading (CvG B2)	ADNR	5 jaar, maar niet langer dan klassencertificaat	Geldt voor tankschepen of tankduwbakken die vloeibare gevaarlijke stoffen vervoeren
Certificaat van Goedkeuring voor deel konvooi	ADNR	5 jaar, maar niet langer dan CvO Rijn of CCB	Geldt voor schepen die zelf geen gevaarlijke stoffen vervoeren, maar wel langs zij ADNR schepen komen
Certificaat van Goedkeuring duwboot	ADNR	5 jaar, maar niet langer dan CvO Rijn of CCB	
Geldt voor duw- en duwsleepboten die ADNR tankduwbakken duwen			
Stoffenlijst	ADNR	Er wordt geen einddatum vermeld	Is bijlage bij CvG B2, en wordt door het klassenbureau opgemaakt. Bestaande tankschepen zonder klassencertificaat krijgen een stoffenlijst van de Inspectie VenW
Bijlage bij het Certificaat van Goedkeuring B2	ADNR	Er wordt geen einddatum vermeld	Hierin worden de verschillende layouts van ladingtanks op een schip beschreven
Getuigschrift betreffende de vloeibaar gasinstallatie	ROSR of BSW / BSB	3 jaar	Wordt door erkende gasinstallateur opgemaakt
Verklaring signaalhoorn	Duitse reglementen voor zone 2 Duitsland	Er wordt geen einddatum vermeld	Geldt voor de vaart op zone 2 Duitsland
Bemanningsverklaring	Wet Vaartijden en Bemanningssterkte	Gelijk aan certificaat	Is altijd bijlage bij certificaat
Meetbrief Regel I	Metingsbesluit	Eerste afgifte 15 jaar, verlenging 10 jaar	Geldt voor schepen die lading vervoeren
Meetbrief Regel II	Metingsbesluit	Eerste afgifte 15 jaar, verlenging 15 jaar	Geldt voor schepen die geen lading vervoeren
Meetverklaring beunmeting	Metingsbesluit	15 jaar	Is vrijwillige verklaring die de inhoud van de beun aangeeft
Erkenningsbeschikking	ROSR of BSW / BSB of ADNR	5 jaar	Geldt voor bedrijven die op grond van een van de genoemde reglementen erkend worden om bepaalde werkzaamheden te doen

Bijlage 8 Aanwijzingsvoorwaarden

De hoofdtekst van dit document geeft de visie van de inspectie op de aanwijzingsvoorwaarden.

De aanwijzingsvoorwaarden zullen na besluitvorming in detail worden opgesteld.

De volgende aspecten maken deel uit van de aanwijzingsvoorwaarden:

- Ingeschreven bij de Kamer van Koophandel in Nederland.
- Aanwijzing geschiedt voor alle certificerings- en meettaken per pakket.
- Een partij komt in aanmerking voor certificering en metingen van alle pakketten, voor zover nationale en internationale wet- en regelgeving het toelaten.
- De inspectie mag te allen tijde de aanwijzing intrekken, indien een aangewezen partij niet, of niet volledig, meer voldoet aan de aanwijzingsvoorwaarden.
- Volledige en onvoorwaardelijke medewerking met vragen van de inspectie om - naar tevredenheid van de inspectie - aan te tonen dat het volledig voldoet aan de aanwijzingsvoorwaarden.
- Volledige en onvoorwaardelijke medewerking aan audits en steekproeven, gehouden door of vanwege het hoofd van de inspectie met betrekking tot de kwaliteit van de werkzaamheden.
- Aantoonbaar voldoen aan de ISO-norm 17020 voor certificering en meting in de binnenvaart in Nederland.
- Hanteren van het actuele normenkader zoals deze is vastgesteld in de Technische Commissie.
- Deelname aan de Technische Commissie.
- Hanteren van een - zelf actueel te houden - toetskader voor de keuringen en metingen.
- Elke onderaannemer laten voldoen aan alle aanwijzingsvoorwaarden voor wat betreft de taken waartoe deze wordt ingezet door de aangewezen partij als hoofdaannemer.
- Onvoorwaardelijke en kosteloze verstrekking van informatie aan de inspectie die benodigd is voor het uitoefenen van toezicht door of vanwege het hoofd van de inspectie, waaronder:
 - Onverwijld melden van incidenten, en
 - Afgifte van certificaten.
- Verstrekken van het recht aan de inspectie en Raad van Accreditatie om bevindingen van het gehouden toezicht onderling uit te wisselen.
- Kredietwaardigheid.
- Klachtenreglement.
- Het in alle redelijkheid zo spoedig mogelijk opvolgen van interventies door de inspectie.

Literatuurlijst

38

- Ayres, I., Brainwaite, J., *Responsive regulation, Transcending the Deregulation Debate*, Oxford University Press, New York, 1992.
- Deelorgaan Binnenvaart, *Advies over het Rapport Taakoverdracht certificering en meting van de IVW naar de marktpartijen*, Kenmerk: OVW-2006-376, 20 juni 2006.
- Eerste Kamer der Staten Generaal, *Regels betreffende zelfstandige bestuursorganen (Kaderwet zelfstandige bestuursorganen)*, vergaderjaar 2001-2002, 27 427, nr. 276.
- Europese Commissie, *Gids voor de tenuitvoerlegging van de op basis van de nieuwe aanpak en de globale aanpak tot standgekomen richtlijnen*, Brussel, 1999.
- IVW, Mededeling van de Minister van VenW en van het Hoofd Scheepvaartinspectie, mede als voorzitter van de Commissie van Deskundigen voor de Rijnvaart, inzake: *voorschriften voor de aanwijzing van particuliere instellingen (ondernemingen) of natuurlijke personen voor het verrichten van bepaalde werkzaamheden die samenhangen met het onderzoek van binnenschepen ten behoeve van de benodigde certificering*, kenmerk IVW/DS-200106/03, 1 mei 2003.
- IVW, *Toezicht in Beweging: Ontwikkeling in het toezicht van Verkeer en Waterstaat*, Den Haag, 2004.
- IVW, *Nota Overdracht taken scheepsmeting- en certificering aan de markt*, kenmerk: IVW/r-2005.0543, 18 oktober 2005.
- IVW (TCO), *Procedure ontwikkeling en gebruik toezichtarrangementen*, 11 november 2005.
- IVW, *Nota Taakoverdracht*, kenmerk IVW/06/CI000035, 13 april 2006.
- IVW, MJP-TiB 2006-2007, Den Haag, april 2006.
- IVW, Toezicht op klassebureaus, A-TiB-06-030, juni 2006.
- IVW, Scopingsadvies Toezichtarrangement Binnenvaart, Rotterdam, 17 juli 2006.
- Mededingingswet, Wet van 22 mei 1997 houdende nieuwe regels omtrent economische mededinging, zoals geldend op 10 juli 2005, Bron: http://www.nmanet.nl/Images/Mw%20Integrale%20Tekst_tcm16-80046.pdf
- Ministerie van Economische Zaken en de Raad van Accreditatie, *Overeenkomst tussen Staat-Raad van Accreditatie*, 15 juni 2005.
- Ministerie van BZK, *KVoT II*, Minder last, meer effect. Kaderstellende visie op het toezicht, Den Haag, oktober 2005.
- NMa, *Richtsnoeren Samenwerkende Ondernemingen*, Den Haag, 2005.
- Raad voor de Waterstaat, *Meer markt, andere overheid*, Den Haag, 2000.
- Tweede Kamer der Staten Generaal, *Vaststelling van de begrotingsstaten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2006*, 30 300 XII, 2006.

Colofon**Uitgever:**

Inspectie Verkeer en Waterstaat

Datum:

November 2007

Contactpersoon:

Toezichteenheid Binnenvaart

Ing. B.F.M. Joormann

Mr. M. Buitelaar

Contactgegevens

's-Gravenweg 665

Postbus 8634

3009 AP Rotterdam

E Bas.Joormann@ivw.nl

T 070 456 45 46

F 070 456 46 26

Serviceloket:

Nieuwe Uitleg 1

2514 BP Den Haag

T 088 489 00 00

www.ivw.nl

