



Inspectie Verkeer en Waterstaat

Jaarverslag 2007

Samen werken aan veiligheid







Inspectie Verkeer en Waterstaat

Jaarverslag 2007

Samen werken aan veiligheid

Inhoud

Voorwoord	5
Samenwerking krijgt steeds meer vorm	6
<i>'Inspectieloket vergroot veiligheid op de weg'</i>	8
Digitale informatie-uitwisseling steeds vanzelfsprekender	10
<i>'Digitaliseren vereist dapperheid'</i>	12
Onderzoek naar ongevallen om nieuwe te voorkomen	14
<i>'Incident Stolt Rom van belang voor de hele binnenvaart'</i>	16
Interventies op maat	18
<i>'Ik zie het liefst een station vol mystery guests'</i>	20
Toezicht op infrastructuur in alle fasen	22
<i>'De Inspectie en HTM groeien als lerende organisaties'</i>	24
Onderzoek naar de menselijke factor in veiligheid	26
<i>'Bij elk schroefje bewust met veiligheid bezig'</i>	28
Veiligheid en kwaliteit hand in hand	30
<i>'Achteraf gezien zijn de bussen terecht aan de kant gezet'</i>	32
Vervoer gevaarlijke stoffen vraagt binnen alle domeinen aandacht	34
<i>'We zijn gebaat bij controles'</i>	36
Staat van baten en lasten	38



Voor u ligt het eerste Jaarverslag van de Inspectie Verkeer en Waterstaat als baten-lastendienst. Het feit dat de Inspectie een agentschap van het ministerie is geworden, is niet de enige verandering. Dit Jaarverslag 2007 is, anders dan in voorgaande jaren, opgebouwd aan de hand van een aantal onderwerpen die in het jaar de revue hebben gepasseerd. Ze vormen de kapstok om belangrijke achtergronden en ontwikkelingen te schetsen die het werk van de Inspectie kenmerken.

Dat de Inspectie een maatschappelijke organisatie is die oog heeft voor wat er in haar omgeving gebeurt, hebben wij in dit Jaarverslag een plaats willen geven. We halen de buitenwereld naar binnen door bij elk hoofdstuk een van onze relaties de gelegenheid te geven om op het betreffende onderwerp en de samenwerking met de Inspectie in te gaan.

Verandering, of zoals het binnen de rijksoverheid wordt genoemd, 'vernieuwing' is in 2007 ingezet en zal de komende jaren nog doorlopen. Een aantal vernieuwingen is al zichtbaar, andere vruchten kunnen pas later worden geplukt. De nota Vernieuwing Rijksdienst en het programma Vernieuwing Toezicht van het kabinet vormen het kader. De rijksinspecties, waaronder de Inspectie VenW, geven daar gezamenlijk invulling aan door steeds meer samen te werken, informatie uit te wisselen en gezamenlijke risicoanalyses te maken. Dit leidt bijvoorbeeld tot een herkenbaarder gezicht, zoals met het Inspectieloket Wegvervoer, en misschien nog belangrijker: tot minder toezichtlast. We kijken meer naar het systeem en naar die plekken waar de risico's het grootst zijn. Het digitaliseren van het werk speelt daarbij een belangrijke rol. In dit Jaarverslag is een aantal voorbeelden van deze modernisering opgenomen. De ingeslagen weg van innovatief toezicht volgen we in 2008.

Johan de Leeuw
Inspecteur-generaal

Geachte lezer

Samenwerking krijgt steeds meer vorm

De samenwerking tussen de rijksinspecties krijgt steeds verder vorm. Wij zijn actief deelnemer aan diverse samenwerkingsverbanden. Wij zijn eerst verantwoordelijke voor de samenwerking in het Inspectieloket Wegvervoer. Dit gaat zorgen voor een goede en transparante organisatie van het toezicht binnen de vervoersector op het gebied van onder meer milieu, veiligheid, welzijn en gezondheid. Waar nu nog diverse overheidsorganisaties veelal los van elkaar toezicht houden, gebeurt dit straks gecoördineerd. Zo bereiden we in 2007 de oprichting van het Inspectieloket Schiphol voor, een samenwerkingsverband tussen alle rijksinspectiediensten, de provincie Noord-Holland, het hoogheemraadschap Rijnland, de gemeente Haarlemmermeer en Amsterdam Airport Schiphol. Op ons initiatief is een dergelijk loket voor de binnenvaart in oprichting. Naast ons nemen hieraan het Korps landelijke politiediensten, de Zeehavenpolitie, Rijkswaterstaat en het Havenbedrijf Rotterdam deel. Het Havenbedrijf Amsterdam en de Douane geven aan te willen aansluiten bij het convenant dat de partijen hebben gesloten. Mogelijk volgen nog andere organisaties.

Samenwerking in alle domeinen wenselijk

Ook in de koopvaardij, het spoor en in de zeehavengebieden zoeken de verschillende toezichthouders elkaar op. In het laatste geval geven we de samenwerking in de zeehavengebieden vorm door per aandachtsgebied een coördinerend toezichthouder aan te wijzen. Deze stemt de inspectieprogramma's en risicoanalyses van de verschillende toezichthouders op elkaar af.

Buiten de inspectieloketten werken we eveneens intensief samen met collega-toezichthouders. Zo werken we samen met de Rijksdienst voor het Wegverkeer bij de beoordeling van de technische staat van bussen.

Minder toezichtlast en meer toezichteffect in het wegvervoer

Een voorbeeld van brede samenwerking betreft de 'Vliegende brigade Vuurwerk'. Samen met onder meer de VROM-Inspectie houden we vijftig inspecties op het vervoer van professioneel vuurwerk tijdens vuurwerkevenementen. Ook inspecteren we op vuurwerk dat via de Rotterdamse haven en uit Duitsland ons land binnenkomt. Een 24-uursactie in december samen met het Korps landelijke politiediensten en de Duitse verkeerspolitie op verschillende grensovergangen leidt tot de controle van 77 voertuigen, waarvan er 38 vuurwerk vervoeren. In twaalf gevallen leidt dit tot een proces-verbaal.

Succesvolle samenwerking in de vier grote steden

We evalueren het G4-convenant voor het domein Taxivervoer. Binnen dit convenant werken we intensief samen met de gemeente, de politie, het Openbaar Ministerie en de branche in de vier grote steden. Het convenant is een aanjager voor verschillende initiatieven, zoals kwaliteitsstandplaatsen, informatieborden en de oprichting van brancheorganisaties. Ook is, door de sterke focus op handhaving en de toegenomen controledruk, de pakkans vergroot. Het convenant bevordert bovendien de succesvolle samenwerking tussen de handhavingpartners, wat een belangrijke voorwaarde is voor de te bereiken resultaten.



Waterbeheer in Europa

Samen met andere inspectiediensten in Europa werken we in 2007 aan het verbeteren van internationale milieuregels voor het waterbeheer. We ontwikkelen daarvoor een checklist aan de hand waarvan we suggesties kunnen doen voor betere handhaafbaarheid van de regels. In 2008 zal deze checklist voor het eerst worden toegepast.

Een van de verplichtingen uit de Europese Kaderrichtlijn Water is het opstellen van een Stroomgebiedbeheerplan. In dit plan moeten de lidstaten aangeven hoe ze de waterkwaliteit in Europa gaan verbeteren en hoe zij daarbij samenwerken. De plannen moeten eind 2009 klaar zijn. We adviseren het ministerie met het oog op het goed verlopen van de uitvoering en de handhaving.



Inspectieloket Wegvervoer van start

Minder toezichtlast en meer toezichteffect. Dat is het doel van het nieuwe Inspectieloket Wegvervoer. De vervoerder kan voortaan voor informatie en aanvragen terecht op één adres. Het Inspectieloket Wegvervoer is een samenwerkingsverband tussen verschillende toezichthouders, namelijk de Inspectie, het Korps landelijke politiediensten, de Algemene Inspectiedienst, de VROM-Inspectie, de Douane, de Voedsel en Warenautoriteit en de Arbeidsinspectie. Wij stemmen onze controles in de toekomst zoveel mogelijk op elkaar af. Voor ondernemers die zich goed aan de regels houden, neemt hiermee de toezichtlast af. Uiteindelijk moet door het Inspectieloket Wegvervoer de toezichtlast van bedrijven met 25% verminderen en de kwaliteit en efficiency van het toezicht verbeteren.

'Inspectieloket vergroot veiligheid op de weg'

'Zowel de Inspectie als het Korps landelijke politiediensten (KLPD) heeft een beperkte capaciteit. Het is dus zo belangrijk om met die capaciteit zo slim mogelijk de handhaving en het toezicht te regelen. Het Inspectieloket Wegvervoer gaat ervoor zorgen dat we ons gezamenlijk vooral kunnen richten op notoire overtreeders. De overlast voor de bedrijven die zich aan de regels houden, wordt veel minder.' Dat is de overtuiging van Pim Miltenburg, hoofd Politie van het KLPD. Weggebruikers kennen het KLPD vooral van de motoragenten op de weg, maar het korps is ook zeer actief in criminaliteitbestrijding en informatieanalyse. Logisch dus dat het betrokken is bij het Inspectieloket Wegvervoer.'

'De samenwerking in het loket, onder coördinatie van de Inspectie, biedt veel kansen. Niet alleen voor het combineren van controles, dat is een traditie die al langer bestaat. Het Inspectieloket gaat veel verder. Het is een centraal aanspreekpunt voor het wegvervoer. En nog veel belangrijker is dat de verschillende diensten informatie uitwisselen. Zo kunnen wij profiteren van de expertise van de Inspectie en zij van die van ons. Daarmee kunnen we samen veel gerichter bepalen waar de prioriteiten liggen.'

Analyse

'Met de gegevens uit alle controles kunnen we namelijk een grondige analyse maken. Op basis van de cijfers én de kennis van de verschillende diensten. Stel dat de gegevens over rijtijden en lading uitwijzen dat een bepaald bedrijf eigenlijk niet rendabel kan zijn. Dan gaan wij als politie toch verder kijken. Andersom trekt de Inspectie ongetwijfeld conclusies uit onze data die voor ons nieuw zijn. Op basis van dergelijke analyses krijg je een goed beeld bij welke bedrijven, welke activiteiten of in welke perioden er een verhoogd risico is voor de veiligheid op de weg. Dat is van groot belang: je kunt je schaarse middelen dan efficiënt inzetten, vooral daar controleren waar het noodzakelijk is.'

Ict

'Dat levert ook de transportsector voordelen op. Als je de zaken goed voor elkaar hebt, en dat is grosso modo in een groot aantal bedrijven het geval, dan krijg je minder controle. Dat betekent tijdwinst en dus een betere economische concurrentiepositie. Maar het klopt dat de sector daar tot nu toe nog weinig van gemerkt heeft. Het uitwisselen van gegevens vraagt veel op ict-gebied en ict is kwetsbaar. De Inspectie, het KLPD en de andere partijen zijn bezig dat op orde te krijgen. In de loop van 2008 gaan we echt grote slagen maken.'

Lokvrachtwagens

'Het Inspectieloket biedt de mogelijkheid om de kracht van iedere organisatie te benadrukken. De Inspectie is bijvoorbeeld zeer gekwalificeerd om controles uit te voeren zonder het KLPD. Wij kunnen op onze beurt tijd die we niet hoeven steken in het controleren van papieren gebruiken om criminaliteit te bestrijden. We hebben bijvoorbeeld veel succes gehad met onze lokvrachtwagens, waarmee we ladingdieven betrappen. In de eerste helft van 2008 hebben we al tientallen verdachten



'Wij geloven in informatie-uitwisseling'

gearresteerd. Door de bevoegde professionals van alle partijen in te zetten op de plek waar ze het hardst nodig zijn, wordt het wegvervoer steeds veiliger.'

Voorbeeldfunctie

De gedachte achter het Inspectieloket Wegvervoer is ook elders in de transportsector goed bruikbaar. 'Het is wel essentieel dat alle partijen bereid zijn over de grenzen van hun eigen takenpakket heen te kijken. Als je sec uit eigenbelang kijkt, komt het nooit van de grond. Voor het KLPD is toezicht houden bijvoorbeeld geen kerntaak, maar we geloven sterk in de informatie-uitwisseling. Ik heb de overtuiging dat dat op de langere termijn de veiligheid op de weg vergroot, en dat is bij alle partijen in het Inspectieloket het doel.'

Digitale informatie-uitwisseling steeds vanzelfsprekender

Digitale informatie-uitwisseling met bedrijven en binnen het inspectiedomein wordt steeds vanzelfsprekender. In ons streven naar slagvaardigheid en efficiency digitaliseren we op verschillende terreinen, zoals vergunningverlening en inspectie-ondersteunende systemen.

Digitaliseren van inspectieprocessen

We starten met de digitalisering van de belangrijkste inspectieprocessen. We willen onder meer bereiken dat inspectiebevindingen direct digitaal worden vastgelegd en dat onze inspecteurs ter plekke toegang hebben tot relevante informatie. Zo is inmiddels de inspectieapplicatie Schiphol beschikbaar, die onder meer de inspecties op buitenlandse vliegtuigen ondersteunt. Ook voeren we als proef twee soorten inspecties op het spoor uit met digitale ondersteuning. In het taxivervoer gebruiken we de kentekenscanner. In de toekomst kan een inspecteur met hetzelfde systeem worden ondersteund in de keuze om een vrachtwagen al dan niet te inspecteren.

Digitale regelgeving levert reders jaarlijks € 3,2 miljoen op

Een andere digitale toepassing in de inspectieprocessen is het wegen van vrachtwagens terwijl ze rijden. Dit werkt met weeglussen in het wegdek van snelwegen met gekoppelde videocamera's. Aan de hand van deze gegevens kunnen we 'the bad guys' aanhouden en beboeten en we gebruiken de meetgegevens om gerichte bedrijfsbezoeken af te kunnen leggen. Bij deze bezoeken doen we een beroep op de eigen

verantwoordelijkheid van de ondernemer, die vaak bereid is zelf verbeteringen door te voeren. 'The good guys' ondervinden met deze werkwijze geen toezichtlast als het gaat om overbelading.

Digitalisering binnen de domeinen

We stellen samen met de taxibranche, de vakbonden en de consumentenorganisaties eisen op voor een boordcomputer in taxi's. Die moet de papieren rittenstaat en werkmaps gaan vervangen. Daarnaast nemen we het voortouw bij de invoering van de digitale tachograaf. Door regelmatig overleg te voeren met de brancheorganisaties, leveranciers, het ministerie en de Rijksdienst voor het Wegverkeer kunnen we problemen snel onderkennen en aanpakken. Om het bedrijfsleven tegemoet te komen staan we bij de bepaling van de zuivere rijtijd een compensatie rijtijdregistratie toe. De EU heeft onze berekening overgenomen, waarmee het bindend is en geldt voor alle lidstaten. In de domeinen Binnenvaart en Koopvaardij bieden we de regelgeving digitaal aan. Door de gegevens van een schip in te voeren wordt zichtbaar welke regels ervoor gelden. Dit levert het bedrijfsleven jaarlijks € 3,2 miljoen op aan lastenverlichting.

Registratie en uitwisseling van gegevens

Op de binnenwateren registreren we met name incidenten bij het goederenvervoer, maar ook in de recreatievaart, bij woonboten en in het personenvervoer doen zich incidenten voor. We leggen dit vast in ons registratiesysteem, waarin we ook gegevens van Rijkswaterstaat en het Korps landelijke politiediensten toevoegen. Zo leggen we gezamenlijk de basis voor ongeval- en trendanalyses om in 2008 weer gericht onze inspecties uit te voeren.



Verder nemen we deel aan het programma e-inspecties van de samenwerkende rijksinspecties. Daarin worden acht ict-systemen ontwikkeld om de inspecties efficiënter met elkaar te laten samenwerken. Enkele systemen zijn al in gebruik, zoals het geïntegreerde loket Wegvervoer en Schiphol. We starten een proef bij het Inspectieloket Wegvervoer, namelijk de invoering van een 'digitaal dossier'. Daarbij gaat het om de digitale uitwisseling van gegevens. Inmiddels wisselen we gegevens uit met het Korps landelijke politiediensten, de Douane en de Algemene Inspectiedienst en kunnen we met elkaars informatie beter de risicovolle bedrijven aanpakken.



Dienstverlening voor reders digitaal

We zijn in 2006 begonnen reders de mogelijkheid te bieden om hun monsterboekjes en vaarbevoegdheidsbewijzen digitaal aan te vragen en de voortgang van de afhandeling hiervan via internet te volgen. De verdere invoering van deze nieuwe vorm van dienstverlening gebeurt stapsgewijs. We willen ervaring opdoen en onvolkomenheden in het aanvraagproces direct kunnen opsporen en verbeteren. Eind 2007 zijn zeventien reders aangesloten op deze digitale dienstverlening. We breiden dit aantal steeds verder uit.

'Digitaliseren vereist dapperheid'

'Tot vrij recent vroegen we onze monsterboekjes en vaarbevoegdheidsbewijzen heel ambachtelijk aan, via de post of bij het loket in Den Haag', zegt Erwin Meijnders, Managing Director Personnel bij Spliethoff. 'Bij onze wereldwijd opererende rederij gaat dat toch om zo'n 750 stuks per jaar. We starten dus maar wat graag met de proef van de Inspectie voor het elektronisch aanvragen van deze documenten. Omdat we intern al ver zijn met digitaliseren, zien we het elektronisch aanvragen als mooie aanvulling op onze efficiencyslag. Terugblikkend vind ik de dienstverlening vooruit gegaan, maar het systeem mag anno 2008 best wat ambitieuzer.'

'Vanaf 2002 verplicht de Zeevaartbemanningswet ons om op kantoor aan te tonen wie er aan boord van onze schepen werken en over welke documenten zij beschikken. Zo horen zij ten minste een monsterboekje te hebben, een vaarbevoegdheid, medische certificaten en verschillende verplichte cursussen en trainingsbescheiden. Mijn eerste ervaring met het verzorgen van deze bewijsplicht voor destijds zo'n 300 bij ons varende Filippijnen was een schok: we kregen 26.000 verschillende documenten te verwerken! Ik zag ons al wekenlang tot 's avonds laat de documenten op steekkarretjes naar binnen rijden en in ladenkasten duwen.'

Elektronisch beheer

'De nieuwe regels en eisen hebben tot gevolg dat we intern anders zijn gaan werken. Spliethoff heeft dan ook een systeem ingericht voor het elektronisch beheren van al die gegevens. Het is geen rocket science, maar in korte tijd hebben we een werkbaar systeem gerealiseerd, dat persoonsgegevens en documenten koppelt. Omdat we ook graag onze aanvragen elektronisch willen doen, komt de proef van de Inspectie op een goed moment. Wat onze verwachtingen waren? Dat je een document elektronisch aanvraagt en ontvangt. En dat je hoort wanneer je dat ontvangt. Net als bij de elektronische belastingaangifte, daar weet je ook tot achter de komma waar je aan toe bent.'

Handwerk

'Misschien dachten we te simpel, maar het duurde erg lang tot het elektronisch aanvragen de normale doorlooptijd van twee weken evenaarde. Terwijl je van een elektronische aangifte eigenlijk verwacht dat het sneller gaat. Jammer is ook dat de digitalisering nog niet het hele proces beslaat. Nu nog stuurt een aanvrager alles digitaal waarna de Inspectie Handwerk moet verrichten. De foto voor het monsterboekje wordt afgedrukt, uitgeknipt en vastgezet, digitale verwerking zou handiger zijn.'

Flinke stap voorwaarts

De dienstverlening is nu op orde, de meeste rederijen vragen inmiddels digitaal aan. 'Positief is dat de deelnemers aan de proef veel invloed hadden op het vormgeven van dit digitale proces. En het elektronisch aanvragen is een flinke stap voorwaarts. Het sluit veel beter aan op onze eigen bedrijfsvoering. Een ander groot voordeel van de nieuwe dienstverlening is dat je de originele documenten in handen houdt. Voorheen was je voor een verlenging je officiële papieren



'De dienstverlening is vooruitgegaan, maar het mag nog meer'

wekenlang kwijt. Ook was het in het begin van het project meer regel dan uitzondering dat een zeevarende het vele weken moest doen met een tijdelijk Engelstalig document, een zogenaamde *Confirmation of Receipt Application*. Dat is gelukkig nu vergaand teruggebracht.'

Creditcard met usb-stick

'Tijdens de proef heb ik ervaren dat digitaliseren een zekere dapperheid vraagt; wat mij betreft mogen de ambities bij de Inspectie nog verder omhoog. Zo is iedereen enthousiast over ons voorstel voor het ontwikkelen van een zeevarendenboekje. Op dit moment lopen medewerkers rond met allerlei tot vodjes verworpen certificaten en diploma's die ze in hun monsterboekje vouwen. Het zeevarendenboekje bevat in één formaat keurig gerangschikt alle persoonlijke gegevens, van het vaarbevoegdheidsbewijs tot het medische dossier, inclusief creditcard met geïntegreerde usb-stick. Maar het lijkt alsof ik met ons voorstel iets te vroeg ben. Die knop mag nog harder om!'

Onderzoek naar ongevallen om nieuwe te voorkomen

We richten ons meer op structureel ongevallenonderzoek. We verwerven hiermee kennis en inzicht in de veiligheids- en milieurisico's. Dit vormt de basis voor risicogestuurd toezicht, waarbij we 'vissen waar de vissen zitten': we richten ons op de overtreders en inspecteren minder bij bedrijven die zich goed aan de regels houden. In een Handboek Ongevallenonderzoek beschrijven we voor de binnenvaart welke ongevallen we diepgaand onderzoeken en welke beperkt. Daarnaast slaan we alle ongevallen en incidenten op in een registratiesysteem dat de basis vormt voor toekomstige risico- en trendanalyses.

Risicogebaseerd toezicht: vissen waar de vissen zitten

We verrichten veel incidentonderzoek in 2007. In de koopvaardij bijvoorbeeld, naar het kapseizen van het baggerschip Nautilus, waarover we een rapport publiceren. In de visserij betreft het onderzoek naar dertien incidenten. Na een ongeval verrichten we een vooronderzoek dat we naar de Raad voor de Scheepvaart sturen met een advies over te nemen acties. De Raad neemt ons advies meestal over. Een ander onderzoek dat we houden, is dat naar ongewenste gebeurtenissen op en rond het spoor, gebaseerd op gegevens van de vervoerders en ProRail. Ook dit onderzoek is een belangrijke basis voor het uitvoeren van trendanalyses.

Uit onze gegevens blijkt dat het aantal doden door ongevallen met vrachtwagens vergelijkbaar is met voorgaande jaren. Bij een aantal ongevallen komen we op verzoek van het Korps landelijke politiediensten direct ter plaatse voor onderzoek of

assistentie. Dit is in 2007 zestien keer het geval. In drie gevallen stellen we een rapportage op in verband met een aanwezige gevaarlijke lading.

Oprichting Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen

In de luchtvaart is in 2007 het nieuw opgerichte Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen van de Inspectie van start gegaan. Wij doen nog geen onderzoek naar individuele voorvallen, maar gaan wel (trend)analyses uitvoeren op de gemelde voorvallen. Als het een ongeval of een ernstig incident betreft (dit zijn er elf in 2007), geven we de melding door aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

Aangezien 2007 het eerste jaar is waarin het Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen functioneert, is nog geen vergelijking te maken met voorgaande jaren. We stellen dus nog geen trends en risicogebieden vast. Wel publiceren we de halfjaarrapportage 'stand van zaken melding voorvallen in de burgerluchtvaart', dat we de Tweede Kamer aanbieden.

Voor het onderzoeken van ongevallen en ernstige incidenten in de luchtvaart stellen we kaders, criteria, procedures, organisatie en competenties vast. Onze aandacht richt zich daarbij op het commerciële luchttransport. Bij ongevallen met het commerciële vervoer van personen of goederen, vindt altijd onderzoek plaats. Ongevallen met privé-vluchten, waarbij de externe veiligheid geen rol speelt, onderzoekt het Korps landelijke politiediensten.



Lessen geleerd van de Stolt Rom en de No Limit

We ronden het onderzoek af naar de ontploffing van de binnenvaarttanker Stolt Rom in 2006 in Rotterdam.

De explosie op de tanker vindt plaats tijdens het overpompen van een lading ethanol naar de zeeгаande tanker Montauk.

Uit ons onderzoek blijkt dat de ladingdamp is ontploft door oververhitting van de ladingpompinstallatie.

Ook het ongeval met de No Limit, een met zand geladen schip dat in 2004 in de Middensluis van IJmuiden knikt en gedeeltelijk zinkt, wordt afgesloten. Beide onderzoeken leveren belangrijke resultaten op die de veiligheid structureel kunnen verhogen. Op basis van het onderzoek van de No Limit organiseren we een workshop met vertegenwoordigers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, andere Rijnsoeverstaten, de Europese Commissie, klassenbureaus, de scheepsbouw-industrie en het ministerie. Hier verkrijgen we overeenstemming over een aangescherpte rekenmethode voor sterkteberekeningen van binnenvaartschepen.

'Incident Stolt Rom van belang voor de hele binnenvaart'

'Als ik op 26 juni 2006 aan het werk ga, heb ik geen weet van de chaotische dag die me te wachten staat', zegt Eelke Koole, general manager Stolt Tankers. 'Dan krijg ik een telefoontje dat er op ons binnenvaartschip Stolt Rom een explosie heeft plaatsgevonden. Zo'n incident grijpt je aan, je bent er eigenlijk nooit goed op voorbereid. Gelukkig blijft de schade, ook door het kordate optreden van de bemanning van het zeeschip waarop werd overgeladen, binnen de perken. Maar het ongeluk heeft wel ingrijpende gevolgen gehad voor de hele binnenvaart.'

'Het had veel erger kunnen zijn. Je ligt toch in een petroleumhaven en het zeeschip dat langsij lag, was geladen met gevaarlijke stoffen. De gespecialiseerde instanties in Rotterdam - de havendienst, de Inspectie, de milieudienst Rijnmond en de brandweer - werken goed samen. Na een paar uur is de situatie onder controle. Het schip moet blijven liggen, waarna een eerste onderzoek plaatsvindt om vast te stellen of verdere handelingen mogelijk en veilig zijn. Als de Inspectie aangeeft dat het schip verder gelost kan worden, weten we nog niet precies wat de oorzaak is.'

Onderzoek duurt lang

Om die oorzaak te onderzoeken, schakelt de Inspectie TNO in. Het onderzoeksinstituut doet een zeer gedegen controle om gaandeweg alle opties uit te sluiten. 'Voor ons duurde dat allemaal wat lang. Per dag missen we de opbrengst, dus

daarom is Stolt gebaat bij een snelle afronding. We stelden voor om een Engelse organisatie in te schakelen die sneller werkt, maar de Inspectie ging daar tegen in. Gelukkig maar, want het onderzoeksresultaat is indrukwekkend.'

Menselijke fout

'Zoals in tachtig procent van de incidenten, blijkt de fout uiteindelijk een menselijke te zijn. Een afdichtingsring van een pomp had geen smeer- of koelmiddel meer, maar de bemanning dacht dat deze wel was voorzien. Daardoor raakte de afdichtingsring oververhit en kon de brandbare vloeistof die werd overgepompt, ontbranden. Om die theorie te testen, bootsen we samen met TNO en de Inspectie de situatie na op een gelijksoortige tank. En het blijkt te kloppen. Direct onderzoeken we drie (zuster)schepen op dit mankement, deze blijken in orde te zijn.'

Van belang voor hele binnenvaart

'Veel binnenvaart tankschepen maken gebruik van dit type ladingpompen. De Inspectie stelt vast dat oververhitting van machinerie-onderdelen kan plaatsvinden, wat gevaar kan opleveren. Om de voor de hele binnenvaart belangwekkende uitkomsten te delen, vindt een bijeenkomst plaats samen met de belangrijkste binnenvaartorganisaties. Het voorstel is om alle werktuigen in de ladingzone die warmte kunnen ontwikkelen, te laten vallen onder de richtlijn waaraan schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren, in de toekomst moeten voldoen. De Inspectie adviseert om installaties veiliger te maken, bijvoorbeeld door dergelijke pompen te voorzien van een alarmsysteem. Dit is nu nog een aanbeveling; de Europese regelgeving is ingewikkeld en tijdrovend. Maar dat is slechts een kwestie van tijd. De ontploffing op de Stolt Rom moet daartoe toch voldoende aanleiding geven.'



Rustiger vaarwater

Het aantal bezoeken van de Inspectie aan Stolt is nu weer op normaal niveau. 'Na het ongeval zijn we zo'n vijf keer bij elkaar geweest. Dat verliep altijd prettig, het onderlinge contact is goed. Zelfs voor onze commerciële argumenten heeft de Inspectie begrip, alleen kunnen ze daar geen rekening mee houden. Wel valt mij de hoge werkdruk op. Ik zou het niet vreemd vinden als de klassenbureaus een deel van de uitvoerende taken overnemen, zoals dit ook bij de zeevaart gebeurt. En wat er met de Stolt Rom is gebeurd? Het beschadigde scheepsdeel is verwijderd en het schip is ingekort. Voor ons werd de ladingruimte daardoor te klein, maar voor een andere reder vaart het nu als bunkerschip in de Duitse kanalen.'

'Het onderzoeksresultaat is indrukwekkend'

Interventies op maat

Slim en effectief toezicht houden doet de Inspectie aan de hand van het zogenoemde 'risicogestuurde' toezicht, waarbij we weten waar de risico's zitten en hoe we die het beste kunnen aanpakken. We zoeken voortdurend naar nieuwe mogelijkheden om die risico's te beperken. De mogelijkheden om in te grijpen (interventies) kiezen we zodanig dat zij maximaal effect hebben. Zachte interventies, zoals voorlichting geven, het doen van aanbevelingen en het maken van afspraken met de sector of branche, passen we toe waar mogelijk. Waar nodig plegen we hardere interventies, bijvoorbeeld het geven van boetes, het stilzetten van voertuigen, het stilleggen van bedrijfsprocessen of het schorsen of intrekken van vergunningen.

Zachte interventie waar het kan, hardere waar nodig

In 2007 passen we zachte interventie toe bij het vervoer van gevaarlijke stoffen door dierenartsen. Zij treffen niet altijd voorzorgsmaatregelen bij het verzenden van veterinaire diagnostische monsters, blijkt uit ons onderzoek. We schrijven dit grotendeels toe aan een gebrek aan kennis van de voorschriften. In overleg met de brancheverenigingen, laboratoria, vervoerders en opleidingsinstituten geven we voorlichting om de naleving te verbeteren.

Een van de regels waarop we inspecteren is de nieuwe tariefstructuur per 2007 voor taxivervoer. We treden in eerste instantie voorlichtend en waarschuwend op. Daarnaast controleren we op de aanwezigheid van een taxameter.

Vanaf 2008 worden overtredingen beboet. Ook innovatieve interventies als de 'mystery guests' en kentekenherkenning worden ingezet. Kentekenherkenning is een instrument waarmee we een goed beeld krijgen van het taxidomein. Een proef hiermee in Rotterdam heeft goed gewerkt. We verwachten dat kentekenherkenning effect zal hebben op de gedragingen binnen het hele domein en dat we de methode in kunnen zetten in andere domeinen.

Onderzoek naar toepassing bestuurlijke boete

Een harder interventie-instrument is de 'bestuurlijke boete'. We onderzoeken de mogelijkheden om zo'n boete breder in te zetten in de Wet havenstaatcontrole, de Wet pleziervaart, de Schepenwet en de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. We treffen ook voorbereidingen om de bestuurlijke boete in te kunnen zetten bij de inwerkingtreding van de nieuwe Binnenvaartwet in 2009. Hiermee komen we tevens tegemoet aan de European Maritime Safety Agency die Nederland via de EU in gebreke heeft gesteld omdat er onvoldoende sancties aan schepen worden opgelegd die niet melden dat zij aan de beurt zijn voor een uitgebreide inspectie.

Last onder dwangsom

We sturen spoorbeheerder ProRail een vooraankondiging voor een 'last onder dwangsom', waarmee ze betaling van de dwangsom riskeert als we opnieuw versleten wissels aantreffen. De ontsporing van een goederentrein in Dordrecht in 2006 werd namelijk veroorzaakt door een versleten wissel, zo blijkt uit ons onderzoek. Daarbij stellen we bovendien vast dat er meerdere wissels in slechte staat verkeerden én dat de slijtage al bekend was bij ProRail voor het incident. Deze interventie werpt zijn vruchten af. Inspecties wijzen uit dat de wissels bij het emplacement Dordrecht weer in goede staat zijn. Ook in de binnenvaart passen we de 'last onder dwangsom' toe. We leggen deze diverse keren op aan terminaloperators



die gevaarlijke stoffen overslaan en niet blijken te beschikken over geschikte vluchtwegen.

Proces-verbaal opleggen

Bij een thema-inspectie in de agrarische sector blijkt de helft van de gecontroleerde vrachtwagens overbeladen te zijn, met name bij losgestorte producten zoals suikerbieten. Het opleggen van zowel een proces-verbaal als het geven van een waarschuwing passen we toe als instrument om overbelading in deze sector terug te dringen. We geven voorlichting en verhogen hiermee de bewustwording bij verladers en vervoerders binnen de agrarische sector over de gevolgen van het niet naleven van regels voor belading.



Mystery guests nemen de taxi

Onze inspecteurs en die van het Korps landelijke politiediensten als passagier in de taxi; dat kan taxichauffeurs in toenemende mate gebeuren. We zetten steeds vaker zogenoemde 'mystery guests' in als handhavingsinstrument. Zij kunnen strafbare gedragingen beter vaststellen en beboeten dan het geval is bij reguliere controles. Dit lik-op-stuk-beleid lijkt goed te werken; naast sancties bij overtredingen, belonen we chauffeurs als zij de regels goed naleven. Het experiment breiden we uit van de vier grote steden, waar het van start ging, naar een breder gebied.

'Ik zie het liefst een station vol mystery guests'

'We kregen het ritje via een ander taxibedrijf. Of we even een passagier konden oppikken. Aan het einde van de rit maakte hij zich bekend als *mystery guest*, zo'n *undercover* inspecteur. Alles was in orde, de rit, de aanduiding van de prijzen in de taxi, en hij was erg onder de indruk van ons nieuwe computersysteem.' Marcel Vuurman, eigenaar van Taxi Wijchen Zuid, schrikt niet terug voor een bezoekje van een *mystery guest*. 'De taxichauffeurs die daar moeite mee hebben, hebben kennelijk hun zaakjes niet voor elkaar. Ik heb niks te verbergen.'

'Ook wij zijn niet perfect, er zijn zo veel regels, en die kun je ook verkeerd interpreteren. Maar we werken er wel hard aan om fouten zoveel mogelijk uit te sluiten.' Twee jaar geleden kreeg het bedrijf na een controle een behoorlijke boete. 'Sommige dingen waren terecht, maar het ging ook om een verkeerd streepje in het werkboekje, duidelijk niet opzettelijk. Dat is zuur.' Om dat soort dingen uit te sluiten, deed Vuurman een forse investering: in alle veertien taxi's installeerde hij boordcomputers met taximeters. 'Een bonnetje voor de klant, de rittenstaat, signalering van overschrijding van de Rijttijdenwet: de computer regelt het allemaal.'

Altijd de juiste prijs

Met zijn computer mag Vuurman de inspecteurs graag een beetje uitdagen. 'Als ze vragen naar mijn rittenstaat, is mijn antwoord toch eerst dat ik die niet heb. Da's niet zo mooi, hoor je dan. Tot ik op dat knopje druk en er een kassabon van een halve meter uitkomt met alle ritinformatie, haha. Voor de chauffeurs is het ideaal: de computer registreert de kilometerstand en locatie zodra je gaat rijden. Je hoeft niets meer zelf te noteren. En de klant weet zeker dat hij de goede prijs betaalt, want die kan meekijken op het scherm.'

Eerlijk geld verdienen

'Iedereen moet eerlijk zijn geld verdienen. Ik kan niet op tegen zwartrijders. Als je ziet wat hier tijdens de Vierdaagse rond Nijmegen rijdt... Chauffeurs op andermans licenties, uit de grote steden, die ver onder de normale prijs klanten van je wegkapen - maar vervolgens niet de weg weten. De Inspectie kan dat nauwelijks voorkomen. Je ziet bij een reguliere controle de zwartrijders alle kanten opschieten. Ze waarschuwen elkaar en zijn in geen velden of wegen meer te bekennen. Van mij mag de Inspectie het hele station vol *mystery guests* zetten.'

Service

De *mystery guests* controleren ook op service. 'Terecht, maar service is relatief. Dat je een passagier helpt met een zware koffer is niet meer dan logisch, het verbaast me echt dat veel taxichauffeurs dat niet doen. Maar als ik een nachtrit rij, stap ik echt niet uit om de deur voor een klant open te houden. Voor je het weet heb je een ijzeren staaf in je nek. Bovendien begint service vaak al voor het rijden. Bij ons krijg je een taxi binnen een kwartier. Als dat niet kan, neem ik de rit niet aan of zeg ik het duidelijk van tevoren. Dat waarderen klanten.'



*'Iedereen moet eerlijk zijn
geld verdienen. Ik kan niet
op tegen zwartrijders'*

Vervolg

'Ik zou het goed vinden als de rit van een mystery guest een vervolg krijgt. Dat je de week erna het bedrijf bezoekt, de administratie opvraagt en dan controleert of de rit die op zich goed is verlopen, ook goed is geregistreerd. Dan weet je welke bedrijven alles op orde hebben. En het zou helemaal mooi zijn als je daar dan iets van een certificaat voor krijgt. Net als bij liften of cv-ketels: deze taxi is gecontroleerd door de Inspectie. Ik weet zeker dat dat voor de klanten veel meer waard is dan het branchekeurmerk.'

Toezicht op infrastructuur in alle fasen

De Inspectie is bij grote infrastructurele projecten al in een vroeg stadium betrokken. Van tekentafel tot ingebruikneming voeren we overleg met de projectorganisatie. We richten ons daarbij niet alleen op de technische veiligheidsaspecten, maar ook op de processen daaromheen. Door onze betrokkenheid bij projecten blijven we ook op de hoogte van de innovatie in transportsystemen. Dit is ook relevant bij ons toezicht na ingebruikneming. We kijken niet alleen naar veiligheid, maar ook naar milieuaspecten, zoals bijvoorbeeld in de luchtvaart.

Nauw betrokken bij startfase projecten

We zijn nauw betrokken bij de start van (nieuwe) projecten in de infrastructuur. Met betrekking tot de startfase van de RijnGouwelijn voeren we overleg met de projectorganisatie over het door hun op te stellen 'safetyplan'. In dit plan, dat verschillende projectfasen betreft (ontwerp, bouw en exploitatie), moet de projectorganisatie beschrijven welke producten zij oplevert op het gebied van veiligheid en hoe de verantwoordelijkheden zijn verdeeld.

Daarnaast starten we gesprekken met de projectorganisatie van de Amsterdamse Noord-Zuidlijn. Ook hier maken we afspraken over de inrichting van het veiligheidsmanagement binnen de projectorganisatie.

Met onze betrokkenheid in de startfase willen we veiligheidsproblemen voorkomen of vroegtijdig oplossen. Zo vragen we onder meer aandacht voor de organisatie en verantwoordelijkheden binnen het project en de technische veiligheid van de combinatie van light-railmaterieel en heavy-rail. We houden gedurende het hele project toezicht en toetsen de tussentijdse projectresultaten aan de veiligheidseisen. Uiteindelijk resulteert dat in een advies tot ingebruikneming van de lijn.

Scherpere criteria voor de verlening van een vergunning

Toezicht na ingebruikname

Als nieuwe infrastructuur eenmaal in gebruik is genomen, blijven we onze rol als toezichthouder vervullen. Voor de ingebruikname van RandstadRail hebben wij in 2006 de vergunning afgegeven. Uit een onderzoek van TNO blijkt er geen direct verband te zijn tussen onze rol als vergunningverlener en de ontsporing van RandstadRail. Op basis van de beschikbare informatie concluderen we wel dat het systeem voor de verlening van een vergunning te grofmazig is. We stellen hiervoor scherpere criteria op en passen deze al direct toe bij het verlenen van een vergunning voor het opnieuw in gebruik nemen van RandstadRail. Het incident met railvoertuigen bij RandstadRail is dit jaar niet het enige. Er zijn verschillende incidenten waarbij een stadstram betrokken is. Hoewel we voor stadstrams geen toezichthouder zijn, roepen de verantwoordelijke partijen in een aantal gevallen onze deskundigheid in.

In 2007 bekijken we ook de uitvoering van de in 2006 met ProRail gemaakte afspraken over de onderhoudstoestand van de sneltram Utrecht - Nieuwegein – IJsselstein. We stellen daarbij vast dat er op diverse plaatsen langs de lijn nog steeds sprake is van achterstallig onderhoud. Omdat concrete eisen voor het onderhoud van de lijn ontbreken, stelt ProRail in overleg met ons onderhoudseisen op. Zij start met de werkzaamheden om de lijn te laten voldoen aan de eisen.



Gevolgen voor het milieu na ingebruikname

We houden ons niet alleen bezig met de ingebruikname en inrichting van de infrastructuur, maar ook met de gevolgen die het gebruik heeft op het milieu. Zo handhaven we bij luchthavens de milieunormen. Bij overschrijding van de voorgescreven grenswaarden voor de geluidbelasting kondigen we maatregelen aan. Als bijzondere omstandigheden zich voordoen passen we de maatregelen aan. Aan de luchthaven Schiphol worden uiteindelijk, rekening houdend met een toekomstige wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit, geen beperkende maatregelen opgelegd. De regionale vliegvelden Maastricht Aachen Airport, Groningen Eelde Airport en Lelystad Airport blijven binnen de geluidsnormen.



Invoering RandstadRail loopt niet op rolletjes

De ingebruikname van de RandstadRail verloopt niet zonder slag of stoot. Een maand na de invoering vindt een ontsporing plaats bij de halte Forepark in Leidschendam. De ontsporing is voor ons de aanleiding om RandstadRail stil te leggen en een onderzoek in te stellen naar de oorzaak. Een kapot gereden wissel blijkt de hoofdoorzaak. Waarschijnlijk is deze wissel al tijdens de aanleg van RandstadRail beschadigd en is hij enkele minuten voorafgaand aan de ontsporing geheel stuk gereden. Doordat het beveiligingssysteem hiervan geen melding krijgt, kon de treindienstleiding niet opmerken dat de rijweg onveilig was.

Uit ons onderzoek blijkt ook dat het hier niet de enige beschadigde wissel betreft. We concluderen dat de veiligheidsbeheersing bij de projectorganisatie niet in orde is. Dit gaat verder dan de wissels; bij de verkeersleiding treden te veel technische storingen op, de dienstleiders zijn onvoldoende getraind en de communicatie tussen bestuurders en dienstleiders verloopt gebrekkig.

Als RandstadRail vervolgens vervangend busvervoer inzet, krijgen we veel klachten van passagiers over de bussen. Samen met de Rijksdienst voor het Wegverkeer en het Korps landelijke politiediensten controleren we de ingezette bussen waarvan we er vier van de weg halen. Zij mogen pas weer worden ingezet als de mankementen zijn verholpen. Inmiddels rijdt de RandstadRail zonder problemen.

'De Inspectie en HTM groeien als lerende organisaties'

Jarenlang werken HTM en de Inspectie gezamenlijk toe naar de start van RandstadRail. Piet Jansen, directeur van HTM: 'De introductie van een groot lightrailnetwerk in Nederland was nieuw, er bestonden dus geen uitgeschreven specifieke normen. Na de testperiode verleent de Inspectie de vergunning om te gaan rijden. Beide organisaties hebben dan geen weet van het harde leerproces dat hen te wachten staat.'

Veel reizigers kijken uit naar de start van de RandstadRail, een vernieuwend vervoeralternatief. Maar na zes weken, op 29 november 2006, gaat het mis. Eén metrostel van de RET - dat RandstadRail tussen Den Haag en Rotterdam verzorgt - en een lightrail-voertuig van HTM ontsporen vrijwel gelijktijdig. In het metrostel van de RET raken zeventien mensen licht gewond. Bij HTM vielen gelukkig geen gewonden. 'De meeste HTM-medewerkers vernemen via het journaal dat de Inspectie RandstadRail stillegt. Nou, daar word je geen vrienden van. Ook het nieuws dat er te vroeg toestemming zou zijn gegeven om te gaan rijden, zet de relatie tussen de beide organisaties onder druk.'

Relatie onder druk

De volgende ochtend neemt de directie van HTM samen met RET het voortouw door de betrokkenen bijeen te roepen. 'Ons doel was om de problemen zo snel mogelijk op te lossen.'

Maar ook wilden we helder krijgen wat er precies was gebeurd. Veiligheid is een belangrijk onderdeel van ons beleid. Zo is voor RandstadRail een onafhankelijke *safety manager* aangenomen.' De directie schakelt Deltarail in om onderzoek te doen. Maandenlang staat de vraag centraal hoe dit heeft kunnen gebeuren. 'De Inspectie en HTM groeien als lerende organisaties op het gebied van lightrail. Die intensieve samenwerking zorgt ervoor dat we nu gedetailleerde normen hebben voor het testen van (lightrail)systemen, het proefrijden en het daadwerkelijk in gebruik nemen. Mijn persoonlijke les is dat je tijd moet nemen om lightrail goed te implementeren.'

Geen modder gooien

'Intern leidt de situatie tot emotionele reacties en de medewerkers zijn aangeslagen. De media maken gebruik van de situatie om stemming te maken. Zelf passen we een mediastrategie toe waarbij we bewust niet met modder gooiden. Die strategie is lastig uit te leggen aan ons personeel. Intern is de sfeer bedrukt; het is bovendien heel menselijk om de schuld buiten het bedrijf te zoeken. Gelukkig krijgen we na deze periode van verdieping weer een vergunning voor het herstarten. We zijn nu weer terug bij het reguliere overleg met de Inspectie.'

Bang voor schijnveiligheid

'Achteraf kan ik de werkwijze van de Inspectie wel begrijpen. Het is goed dat een instantie meekijkt hoe we ons vak uitoefenen. De overheid zou meer geld in de Inspectie moeten steken om die verantwoordelijkheden waar te maken. Het pro-actief handelen van de inspecteurs is van belang voor de veiligheid. Ga je alleen maar kijken naar het naleven van de regels en toets je de inhoudelijke vakkennis niet, dan bestaat het risico van schijnveiligheid. Want naast het controleren van



'Achteraf kan ik de werkwijze van de Inspectie wel begrijpen'

alle papieren is juist het checken van de waarde van certificaten en procedures van belang.'

Definitief betere tijden

Hoewel nog steeds elke maandagochtend twee directeurs restpunten na het 'crisisjaar' aanpakken, zijn er voor RandstadRail definitief betere tijden aangebroken. 'Per dag reizen 75.000 mensen met de lightrail, dat moeten er in 2010 al meer dan 100.000 zijn. Eind september 2008 gaat er elke 2,5 minuut een lightrail-voertuig vertrekken, dat is toch mooi?'

Onderzoek naar de menselijke factor in veiligheid

Menselijke factoren zijn een belangrijke bron voor onveilige situaties. Ook op luchthavens kan een menselijke fout leiden tot incidenten. Signalen van de Luchtverkeersleiding Nederland dat het aantal 'runway incursions' op de Nederlandse regionale luchtvaartterreinen toeneemt, doen ons besluiten een onderzoek in te stellen. Runway incursions zijn voorvallen waarbij een vliegtuig, voertuig of persoon zich ten onrechte op een start- of landingsbaan bevinden.

Op basis van dit onderzoek kunnen we echter geen uitspraak doen over het exacte aantal runway incursions en de veiligheidsrisico's op de regionale luchthavens Maastricht Aachen Airport, Rotterdam Airport en Groningen Airport Eelde. Om hierover in de toekomst wél een onderbouwde uitspraak te kunnen doen, zetten we in op een uniforme interpretatie van de definitie van runway incursion én van het vaststellen van een meetbare veiligheidsdoelstelling.

Uit ons onderzoek blijkt dat de exploitanten van de regionale luchthavens en de regionale luchtverkeersleiders runway incursions als een potentiële bedreiging van de veiligheid zien. Op basis van de beschikbare informatie lijkt er echter geen sprake te zijn van een acuut veiligheidsprobleem.

Negeren rood sein oorzaak aanrijding op station Amsterdam Muiderpoort

De rol van de treinmachinist

Ook bij andere vervoersvormen is de menselijke factor cruciaal voor de veiligheid. Op het spoor bijvoorbeeld blijkt het negeren van een rood sein vaak het gevolg te zijn van een foutieve waarneming door de machinist. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de aanrijding op station Amsterdam Muiderpoort. Uit ons onderzoek blijkt dat de machinist van een dubbeldekker een stoptonend sein niet waarneemt omdat het slecht zichtbaar was. Het afleiden van de machinist is ook een van de oorzaken van het passeren van een rood sein. Daarom voeren we inspecties uit naar de aanwezigheid van (onbevoegde) personen in de bestuurderscabine.

Het vertrekproces van reizigerstreinen, eveneens mensenwerk, leidt overigens niet tot grote fouten. Wel constateren we bij inspecties overtredingen met betrekking tot het kijkmoment van de conducteur na het sluiten van de deuren. Doel van deze inspecties is om een beeld te krijgen van het vertrekproces en de handhaving van de wetgeving.

Het belang van goed gekwalificeerd personeel

Goed gekwalificeerd personeel is van groot belang voor de veiligheid. Bij de snelle start van de nieuwe spoorwegonderneming Veolia blijkt het gebrek daaraan de oorzaak van het ten onrechte passeren van dertien rode seinen binnen een halfjaar. De periode van een halfjaar tussen verlening van de concessie aan Veolia en de start van de dienstregeling blijkt te kort om voldoende gekwalificeerde machinisten te werven. Daarnaast is het praktijkonderdeel van hun opleiding niet optimaal. Dit is het resultaat van het onderzoek dat we instellen naar de rood sein-passages door Veolia. We spreken de spoorwegonderneming aan om direct actie te ondernemen. De werving en opleiding van machinisten is aangepast en het niveau van de machinisten is inmiddels in orde.



Bij controles stellen we vast dat een Duitse machinist de Nederlandse taal onvoldoende beheerst. Tijdens het beluisteren van de geluidsdrager waarop de veiligheidsgesprekken worden geregistreerd, horen we naast Nederlands ook Duits. Dit kan leiden tot begripsverwarring en grote gevolgen hebben voor de veiligheid. De vervoerder krijgt een waarschuwing; bij herhaling volgen bestuursrechtelijke maatregelen.



Aandacht human factor vliegtuigonderhoud neemt toe

In de luchtvaart is het menselijk functioneren, inclusief het menselijk falen, een belangrijke veiligheidsfactor. Ook in het vliegtuigonderhoud neemt het belang van en de aandacht voor menselijk functioneren toe. We onderzoeken bijna alle grotere onderhoudsbedrijven in Nederland op de aspecten 'human factor' en 'safety culture'. In Europa is de inschatting dat binnen het vliegtuigonderhoud nog het nodige is te winnen en te verbeteren om incidenten en ongevallen te voorkomen.

'Bij elk schroefje bewust met veiligheid bezig'

'Vliegtuigpassagiers willen veilig op hun bestemming aankomen. Ze kunnen niet even uitstappen als ze het niet vertrouwen. De luchtvaartsector neemt die veiligheid zeer serieus, en dat moet je ook uitdragen', zegt Jan Weijers, vice president Quality Assurance van AAR Aircraft Component Services. De Hoofddorpse vestiging van AAR repareert vliegtuigonderdelen. 'Bijna tachtig procent van de incidenten is direct of indirect te wijten aan menselijk falen. AAR besteedt dan ook veel aandacht aan de *Human Factor*. Toch weet de Inspectie ons met de audit naar de menselijke factor een spiegel voor te houden.'

De Inspectie onderzoekt in 2007 in alle grotere onderhouds-bedrijven hoe zij omgaan met de menselijke factor. Ook AAR wordt doorgelicht. 'Drie inspecteurs hebben gesproken met medewerkers, van management tot de man aan de werkbank. Juist die interviews zijn een prettig aspect van de werkwijze van de Inspectie. We hebben veel vaker audits, zo'n vijftien per jaar, van internationale luchtvaartinstanties tot grote fabrikanten als Boeing. Die controleren of je je aan de luchtvaartregelgeving houdt, en zo niet, dan moet je maatregelen nemen. De Inspectie kijkt naar het totaalplaatje, het zijn geen bureaujongens die alleen in papieren denken.'

Roze bril

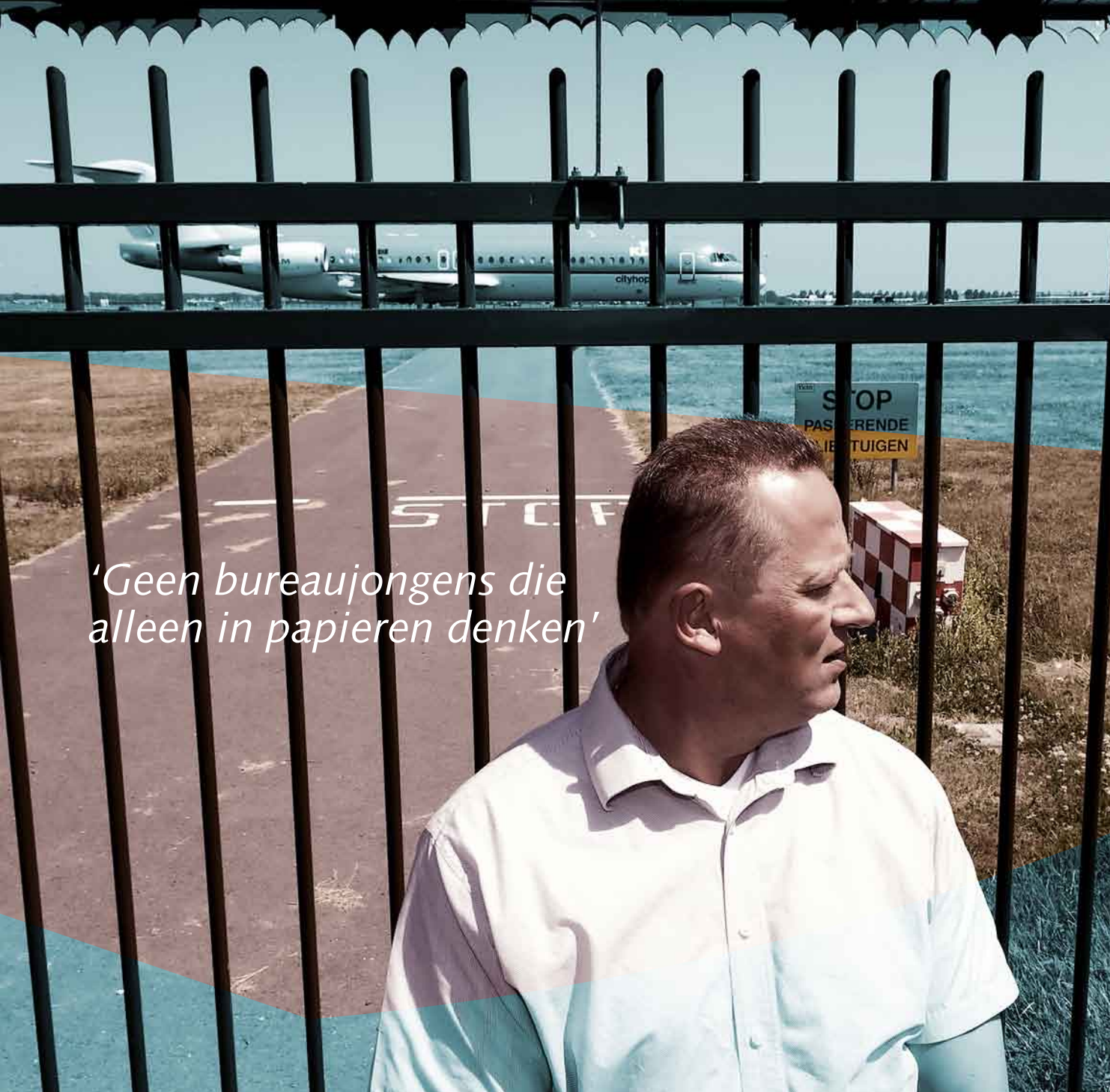
'Na de audit kregen we als management de resultaten en conclusies van de Inspectie en konden we kanttekeningen maken. Wij kunnen ons vinden in het rapport. Er staat in wat er speelde binnen AAR. Maar ik moet toegeven dat de uitkomsten anders zijn dan ik van tevoren dacht. Je bekijkt je eigen werkzaamheden toch door een roze bril, zeker omdat AAR al zo veel aandacht besteedt aan de menselijke factor. Dan denk je dat je goed bezig bent. De Inspectie kijkt er anders naar, stelt andere vragen, en dan moet je soms concluderen dat je eigen visie niet geheel juist was.'

Openheid

'In de audit hebben we in alle openheid kunnen spreken. Onze medewerkers zijn dan ook zeer positief over het onderzoek. Er is naar hen geluisterd en hun opmerkingen zijn in het juiste perspectief in het rapport terechtgekomen. Er is niets met de mantel der liefde bedekt.' Toch blijkt uit het rapport dat juist de communicatie binnen AAR beter kan. 'Medewerkers vinden dat ze te weinig horen. Ook blijkt dat sommige dingen op de werkvloer heel anders overkomen dan wij het vanuit het management bedoelen. Als reactie op deze constatering communiceren we nu een stuk directer.'

Niet achterover leunen

'De audit is bedoeld om in kaart te brengen waar onderhouds-bedrijven staan op het gebied van de menselijke factor. In theorie zijn we niet verplicht om de aanbevelingen op te volgen. Maar natuurlijk doen we er wel iets mee, je wilt de veiligheid altijd verbeteren. Dat geldt denk ik voor elk bedrijf in de luchtvaartsector. De Inspectie kan die verantwoordelijkheid heel goed bij de bedrijven leggen. Maar daarnaast blijven verplichte audits noodzakelijk, al was het alleen maar om je scherp te houden.'



'Geen bureaujongens die alleen in papieren denken'

Bewustzijn

'AAR is een wereldwijd bedrijf en ook bij het moederbedrijf in Amerika ligt de focus nadrukkelijk op de *human factor*. De CEO heeft dan ook inmiddels een vertaling van het rapport in zijn bezit. Het zou heel goed kunnen dat de aanbevelingen van de Inspectie ook toepasbaar zijn op andere divisies van AAR. Ondertussen gebruiken wij het rapport als basis om onze interne trainingen aan te passen. We richten ons nog nadrukkelijker op de menselijke factor. Wat is je rol als medewerker, wat wordt er van je verwacht? Je moet je bij wijze van spreken bij elk schroefje realiseren dat je met veiligheid bezig bent. Dat bewustzijn willen we aan iedereen overbrengen.'

Veiligheid en kwaliteit hand in hand

De Inspectie vergroot de veiligheid in de domeinen door gericht (systeem)toezicht op basis van risico-analyses te houden. Door samenwerking en het uitwisselen van informatie met andere toezichthouders en bijvoorbeeld de digitalisering van onze processen verbeteren wij de kwaliteit van het toezicht. Daarnaast stimuleren wij veiligheidsbevorderende activiteiten door de branche, zoals het instellen van keurmerken. Aan de hand van internationale audits worden wij ook zelf onderworpen aan een kritische blik.

Inspecties van evenementenvervoer en pendelbussen

In het evenementenvervoer werpen controles naar de veiligheid van bussen hun vruchten af. Moesten we voorheen nog aan een op de zeven bussen een rijverbod opleggen, eind 2007 is dit teruggelopen tot een op de 23 bussen. Uit de controles blijkt dat bedrijven hun bussen zelfs eerder gekeurd en technisch nagezien hebben dan dat zij wettelijk verplicht zijn.

Touringcars die pendelvervoer uitvoeren, zijn in 2007 veelvuldig in overtreding. Dit concluderen we na diverse controles die we uitvoeren met het Korps landelijke politiediensten, de Rijksdienst voor het Wegverkeer en de Koninklijke Marechaussee. In de meeste gevallen betreft het overschrijding van de rij- en rusttijden. Daarbij verzuimt een aantal chauffeurs de reistijd naar de opstapplaats op te voeren als werktijd, staat de snelheidsbegrenzer niet altijd goed afgesteld en ontdekken we manipulatie met de controleapparatuur. Een deel van de overtredingen komt voort uit onbekendheid van vooral buitenlandse chauffeurs met de verplichting om reistijden voorafgaand aan de dienst ook als werktijd aan te merken.

Positief is dat we in de zomer van 2007 voor het eerst geen enkele overtreding constateren bij de controle van 62 vakantie-pendelbussen, afkomstig uit toeristenplaatsen in Frankrijk en Spanje. Onze intensieve controles en interventies van de

afgelopen twee jaar om naleving van de regelgeving in deze sector te verbeteren, lijken daarmee succesvol.

Eigen verantwoordelijkheid en systeemtoezicht

Aangezien we in toenemende mate systeemtoezicht willen invoeren, stimuleren we dat de branches zelf structureel werken aan het verhogen en standaardiseren van het veiligheidsniveau. Het invoeren van branchekeurmerken is daarvoor een instrument. Een voorbeeld waar dit systeem al in de praktijk werkt is de Stichting Keurmerk Touringcarbedrijven. Deze geeft in 2007 officiële waarschuwingen aan twee keurmerkhouders op basis van de uitkomsten van onze bedrijfsinspecties. Bij een nieuwe inspectie scoren beide bedrijven beter.

Ook de Inspectie laat zich de maat nemen

Het domein waar het bij uitstek gaat om systeemtoezicht is waterbeheer. We kijken niet zelf naar dijken langs zee en grote rivieren, maar we houden toezicht op het werk van waterschappen en Rijkswaterstaat als waterbeheerders. In 2007 doen we aanbevelingen voor en werken we mee aan het opstellen van kaders voor de landelijke toetsing van de veiligheid van belangrijke waterkeringen. Het doel is om minder te moeten afkeuren als gevolg van onvoldoende gegevens bij waterbeheerders over hun dijken. De volgende 'APK-keuring' van de dijken wordt uitgevoerd in de periode 2007-2011. We constateren dat Rijkswaterstaat de handhaving van niet-milieuwetten onvoldoende aandacht geeft en we doen aanbeveling om dat te professionaliseren.



Een kritische blik op de Inspectie zelf

Met ons toezicht willen we de veiligheid verbeteren. Maar daarnaast laten we onszelf op verschillende vlakken de maat nemen. Zo neemt Nederland vrijwillig deel aan een audit van de International Maritime Organisation naar de manier waarop de overheid haar internationale verplichtingen op het terrein van de zeevaart vervult. Nederland behaalt een goed resultaat, onder meer op de manier waarop wij als Inspectie toezicht houden op de klassenbureaus.

Ook bereiden we ons voor op een audit van de International Civil Aviation Organisation. Deze organisatie, waar verreweg de meeste landen bij zijn aangesloten, streeft naar internationale normering in de luchtvaart. We helpen de luchtvaartautoriteiten van de Nederlandse Antillen en Aruba bij de voorbereidingen van de audit aldaar.

Een ander voorbeeld waarbij wij kritisch naar onszelf (laten) kijken, betreft de zogeheten 'standaardisatie-inspectie' door de European Aviation Safety Agency. Deze beoordeelt ons op het invoeren van de Europese wetgeving, interne procedures en bijbehorende formulieren. Het agentschap kijkt ook naar afgegeven erkenningen, archivering, opleiding, training en autorisatie van inspecteurs en de bijbehorende records en controleert de uitvoering in de praktijk.

De bevindingen zijn voornamelijk van administratieve aard; we moeten enkele procedures aanpassen hetgeen we voortvarend oppakken. Positief beschouwt de EASA het opleidingsniveau van onze medewerkers en het feit dat de meeste medewerkers veel ervaring hebben in de luchtvaartindustrie.



Veel geïnspecteerde bussen openbaar vervoer afgekeurd

De staat van de veiligheid van bussen in het openbaar vervoer baart ons zorgen. Op basis van risicoanalyses voert de inspectie, samen met het Korps landelijke politiediensten en de Rijksdienst voor het Wegverkeer, onaangekondigde controles uit. Deze risicogebaseerde controles verminderen de toezichtlast en leveren een effectiever toezicht op. Bij de risicogebaseerde controles keuren we de meeste bussen af.

In Oost-Brabant worden 21 van de 22 vooraf geselecteerde Arriva-bussen afgekeurd. Zij vertonen gebreken die in de meeste gevallen worden veroorzaakt door achterstallig onderhoud. In enkele gevallen nemen we zelfs het kenteken in of maken we proces-verbaal op. Daarnaast moeten alle bussen van Arriva die in Oost-Brabant rijden en langer dan een half jaar geleden APK-gekeurd zijn, opnieuw worden gekeurd. Tot die tijd mogen zij geen passagiers vervoeren. Bij een controle van vijftien vooraf geselecteerde Connexxion-bussen in Arnhem voldoen er tien niet aan de APK-eisen. Ook deze bussen mogen niet meer worden ingezet totdat ze zijn goedgekeurd.

'Achteraf gezien zijn de bussen terecht aan de kant gezet'

'17 februari 2007, ik vergeet de datum nooit want ik was op weg naar de verjaardag van mijn moeder. Ik krijg het bericht dat een deel van onze bussen in Oost-Brabant is afgekeurd. Ineens kom ik letterlijk en figuurlijk in het carnaval terecht', herinnert Anne Hettinga, directeur van Arriva zich. 'De Inspectie zet de helft van onze bussen aan de kant, en dat midden in het drukke carnavalsweekeinde. Dat levert niet alleen logistieke problemen op, maar ook een golf aan publiciteit. Het besluit van de Inspectie was juist, maar de berichtgeving had wel iets minder bombastisch gemogen.'

Bij een onaangekondigde controle in Oost-Brabant keurt de Inspectie 21 van de 22 bussen van Arriva af vanwege onder meer gebreken aan remmen en onveilige deuren. Nog eens 38 bussen met een APK die minder dan zes maanden geldig is, blijven voor de zekerheid in de garage. 'Achteraf moet je constateren dat de Inspectie de bussen terecht afkeurde. In Oost-Brabant zijn wij op het laatste moment ingesprongen toen de concessie met een andere maatschappij afketste. We hebben onder enorme tijdsdruk overal bussen vandaan gehaald. Bij de controle bleek dat de *safety check* van die bussen te mager was.'

Ondersteuning

'Ondertussen zaten wij in één van de drukste weekeinden van het jaar zonder bussen. We hebben hartverwarmende steun gehad van andere vervoersmaatschappijen die ons materiaal leenden. Het is ook mooi om te zien hoe alle medewerkers dan een innerlijke drive hebben om de carnavalsvierders tóch te kunnen vervoeren, er is zo hard gewerkt. En ook de nazorg van de Inspectie hielp ons verder. Direct dat weekeinde zijn allerlei garages opengegaan om bussen te kunnen repareren en opnieuw te keuren.'

Verregaande maatregelen

'Voor ons is meteen duidelijk dat we het niet laten bij het even snel opknappen van de gecontroleerde bussen, we laten al onze 965 bussen opnieuw keuren. Je wilt dat je passagiers zich veilig voelen, want door alle berichtgeving gaan mensen zelfs twijfelen aan het gloednieuwe materiaal in Waterland! De Inspectie is zeer behulpzaam door de herkeuringen snel uit te voeren. Daarnaast hebben we er met een enorme inspanning voor gezorgd dat al bestelde nieuwe bussen voor Oost-Brabant vijf maanden eerder komen. Nu rijden daar 110 splinternieuwe energiezuinige bussen.'

Eigen audit

'Verder duiken we in het strenge *engineering manual* van onze internationale moedermaatschappij. Die hadden wij nog niet ingevoerd, omdat we in Nederland de APK hebben. Na de controle heb ik direct de internationale werkwijze voorgelegd aan de Inspectie. Ik ben geen veiligheidsauditor, laten de experts het maar zeggen. De conclusie is dat het engineering manual van Arriva zelfs iets strenger is dan de APK. We werken nu dus ook in Nederland op die manier en we houden audits in

A man with dark, curly hair, wearing a brown pinstriped suit jacket, a white shirt, and a red and white striped tie, is seated on a bus. He is looking out the window to his right. The bus interior is visible, including the ceiling and other seats. The window shows a blurred outdoor scene.

*'Je wilt dat je
passagiers zich
veilig voelen'*

onze garages en de garages waar we werk uitbesteden. Je ziet het niveau met sprongen omhoog gaan.'

Impact

'Terugkijkend valt me vooral op dat de impact van de media onvoorstelbaar is. Tot bijna een jaar later greep de pers terug op de 'slechte bussen van Arriva', bijvoorbeeld in artikelen over marktwerking. Terwijl al die bussen inmiddels zijn vervangen! Maar goed nieuws is geen nieuws, hebben we gemerkt. Ik denk dat ook de Inspectie dat onderschat heeft. We hebben niet kunnen overleggen over de manier waarop het nieuws naar buiten is gebracht, en dat vind ik jammer. Niemand heeft het namelijk nog over de verbeterde veiligheid op de weg, terwijl dat is waar we met zijn allen hard aan werken.'

Vervoer gevaarlijke stoffen vraagt binnen alle domeinen aandacht

Het vervoer van gevaarlijke stoffen vraagt binnen alle domeinen onze aandacht. In veel gevallen is het aantal overtredingen door vervoerders te hoog. We inspecteren hier dan ook stelselmatig op. Van de vrachtwagentrailers die bestemd zijn voor transport van Nederland naar Engeland, is 57% in overtreding.

Dit is het resultaat van de eerste fase van een inspectie die we uitvoeren op vrachtwagentrailers met verpakte gevaarlijke stoffen die met een 'roll on roll off'-schip vervoerd worden. Het gaat dan met name om onjuistheden met betrekking tot de stuwage, de verpakking van de lading of de labels aan de buitenzijde van de vrachtwagen of op de verpakking. In meer dan 80% van de gevallen stellen we een beschikking bestuursdwang op, wat inhoudt dat de vervoerder de overtreding ter plekke ongedaan moet maken. In de overige gevallen beperken we ons tot een waarschuwing.

Onvoldoende opgeleid

We stellen vast dat het goederenaannamebeleid van pakketten met gevaarlijke stoffen bij een aantal logistieke dienstverleners te wensen overlaat. Chauffeurs weten niet altijd dat een verpakking gevaarlijke stoffen bevat, waardoor het transport niet volgens de voorschriften wordt uitgevoerd. Daarbij komt dat een deel van de verantwoordelijke medewerkers onvoldoende is opgeleid om pakketten met gevaarlijke stoffen op de juiste wijze te behandelen.

Bij controles van stukgoedcontainers met gevaarlijke lading stellen we overtredingen vast. In de meeste gevallen gaat het om containers waarvan de lading niet geclassificeerd is als gevaarlijke lading. Deze containers worden als algemene lading verscheept, met alle denkbare risico's voor bemanning, schip en andere betrokkenen, zoals stuwadoors en vervoerders. Ook in de binnenvaart stellen we bij de Kreekraksluizen overtredingen vast. Ons inspecties zijn gericht op de aanwezigheid van de ladingdocumenten en op de verplichting van het melden van gevaarlijke stoffen in het informatiesysteem van Rijkswaterstaat. Het overtredingspercentage bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg daalt. Van de vrachtwagens die we controleren, is 17% in overtreding.

*Chauffeurs weten niet
altijd dat een verpakking
gevaarlijke stoffen bevat*

Gevaarlijke stoffen worden ook over het spoor vervoerd. We inspecteren de vervoerende treinen regelmatig, veelal naar aanleiding van een incident. We constateren onder meer dat een vervoerder in een aantal gevallen de vervoersvoorschriften niet naleeft bij het vervoer met ontplofbare stoffen en voorwerpen.



Nieuwe methodiek vervoer gevaarlijke stoffen

We vernieuwen de methodiek voor de basismeting gevaarlijke stoffen die per vrachtwagen worden vervoerd. Dit is een beter onderbouwde selectiemethode voor het doen van de nalevingsmeting gevaarlijke stoffen. Deze methodiek biedt ruimte om meer gericht te kunnen inspecteren met betrekking tot gevaarlijke stoffen. De methode levert direct een ruime verdubbeling op van het aantal inspecties ten opzichte van 2006, omdat van tevoren beter kan worden ingeschat of een vrachtwagen gevaarlijke stoffen vervoert.



Verpakte gevaarlijke lading op ferryschepen niet goed vast

In veel gevallen wordt verpakte gevaarlijke lading in opleggers aan boord van ferryschepen niet goed vastgezet of verkeerd geplaatst. Dat blijkt uit onze inspectie naar het vervoer van verpakte gevaarlijke lading bij ferry's die goederen vervoeren naar Engeland. We controleren in enkele maanden 212 opleggers. Behalve een verkeerde belading blijkt aan de buitenkant vaak onvoldoende zichtbaar te zijn dat het een gevaarlijke lading betreft. De lading is dan niet voorzien van de juiste etiketten of verpakking. Risico's voor de veiligheid en het milieu zijn het gevolg.

We dragen de verantwoordelijke partijen op het vervoer vóór verscheping in orde te maken. Notoire overtreders krijgen een bedrijfsinspectie. Met controle en voorlichting willen we de bedrijfsprocessen verbeteren.

'We zijn gebaat bij controles'

Leo Keus is verantwoordelijk voor het veilig vervoeren van trailers op ferry's van Norfolkline, die vijf keer per dag op Engeland varen. 'Per jaar vervoeren we vanuit Vlaardingen 290.000 trailers, waarvan zeven procent - dus zo'n 44.000 - met een gevaarlijke lading.' De aangemelde vrachten moeten uiterlijk twee uur voor afvaart aanwezig zijn. Zijn ze te laat, dan gaan ze niet mee. 'Wij controleren de documentatie en houden ons bezig met het veilig beladen van de schepen. We gaan ervan uit dat de belader zijn lading in de vrachtwagen goed heeft vastgezet; de vervoerders zijn verplicht de lading en documentatie te controleren. Regelmatig geeft de Inspectie opdracht tot het openen van trailers om onveilige situaties op te merken. Wij zijn dus gebaat bij controles.'

De Inspectie voert ook onaangekondigde controles uit op de terminal. 'Een verzegelde trailer gaat dan open en als er sprake is van overtredingen, wordt deze 'vastgezet'. Wij informeren de klant dat de Inspectie het vervoer heeft stopgezet en sturen foto's van het incident. We seinen de milieudienst Rijnmond

(DCMR) in en een gespecialiseerd bedrijf voor werkzaamheden aan de trailer. Eerst maken we dan een plan van aanpak. Pas als DCMR dat goedkeurt, wordt de trailer opnieuw beladen volgens de regels. Daarna geeft de Inspectie het transport weer vrij en kan de trailer worden verscheept. Nee, van deze controles hebben we geen last. Wel is het in het belang van beide partijen om goed te communiceren en bij een grote actie nauw samen te werken.'

Gespitst op fouten

'Zelf doen we er alles aan om de veiligheid te waarborgen. We hanteren strakke procedures voor het indelen van de boot en het vastzetten van de trailers. We maken daarbij gebruik van het programma HazCheck. Vóór de trailers met gevaarlijke lading de terminal oprijden, is al bekend waar de lading uit bestaat. De afdeling customer services, de botenbaas en als laatste de stuurman controleren tijdens het proces het transport. Daarnaast trainen we onze medewerkers voortdurend. Zij zijn dan ook gespitst op mogelijke fouten, zoals verkeerde etikettering. Het komt regelmatig voor dat een lege trailer oude etiketten van gevaarlijke stoffen draagt. Ook daarop hebben wij de procedure aangepast.'

Calamiteitenplaats

'De Inspectie grijpt terecht in. Wat denk je dat er gebeurt als zo'n transport de weg op gaat? En het is belangrijk voor de veiligheid van alle medewerkers en de bemanning van het schip. Pasgeleden druppelde op een overtocht gevaarlijke stof uit een trailer. Er was een borgpennetje van een afsluiter losgeraakt. Wij krijgen zo'n melding aan land en waarschuwen meteen de Inspectie, de milieudienst DCMR en een salvage bedrijf. Iedereen staat dan paraat als het schip binnenkomt.'



'De Inspectie grijpt terecht in, het is belangrijk voor de veiligheid'

Na overleg met de betreffende personen besluiten we de trailer naar de calamiteitenplaats te rijden, waar de problemen worden verholpen.'

Een behoorlijke douw

Naast deze contacten op het haven terrein is er elk jaar een bijeenkomst over de *roll on roll off* sector. De Inspectie en diverse roro-bedrijven wisselen van gedachten over mogelijke verbeteringen. 'De samenwerking met de Inspectie en communicatie over en weer loopt op rolletjes. De inspecteurs kunnen met hun expertise net als onze eigen medewerkers vrij op het terrein werken. Wat mij betreft zijn verbeteringen dan ook vooral te zoeken in het uitvoeren van meer controles. Als een vervoerder een behoorlijke douw krijgt, wordt hij wel alerter op het laden van zijn trailers!'

Staat van baten en lasten

Bedragen x € 1.000

Baten	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie	Verschil
Opbrengst Verkeer en Waterstaat	65.334	72.429	7.095
Opbrengst overige departementen	0	0	0
Opbrengst derden	25.471	21.570	-3.901
Rentebaten	0	262	262
Buitengewone baten	0	714	714
Exploitatiebijdrage	0	0	0
Totaal baten	90.805	94.975	4.170
Lasten			
Apparaatskosten	89.979	98.934	8.955
Rentelasten	68	48	-20
Afschrijvingskosten	758	867	109
Dotaties voorzieningen		94	94
Buitengewone lasten		1.077	1.077
Totaal lasten	90.805	101.020	10.215

De in het Jaarplan opgenomen bedragen zijn inclusief een technische mutatie, die niet in de Voorjaarsnota 2007 is opgenomen, waar de officiële stand is weergegeven. De bedragen in het Jaarplan wijken daardoor iets af. Deze afwijking heeft geen effect op het gepresenteerde resultaat. De uitgebreide financiële verantwoording is opgenomen in het financieel jaarverslag 2007 van het Rijk. Daarin staat ook de onderbouwing van het verschil tussen de oorspronkelijk vastgestelde begroting en de realisatie.



Inspectie Verkeer en Waterstaat

Bezoekadres

Nieuwe Uitleg 1
2514 BP Den Haag

Postadres

Postbus 90653
2509 LR Den Haag

Telefoon

088 - 489 00 00 (ivw0000)

Fax

070 - 456 24 24

Internet

www.ivw.nl

E-mail

informatiecentrum@ivw.nl