



Inspectie Leefomgeving en Transport  
*Ministerie van Infrastructuur en Milieu*

Meerjarenplan 2016-2020

# Inspectie Leefomgeving en Transport



# voorwoord

Het meerjarenplan 2016-2020 beschrijft in grote lijnen de activiteiten die de ILT de komende jaren wil uitvoeren. Met haar werk aan een duurzame en veilige leefomgeving en veilig transport én aan het vertrouwen in de woningcorporaties dient de ILT het publiek belang.

De ILT bewaakt en stimuleert de naleving van wet- en regelgeving op het gebied van leefomgeving en transport. Wet- en regelgeving die er bijvoorbeeld voor zorgt dat mensen veilig kunnen reizen, of dat nou is per schip, vliegtuig, trein, bus of taxi; dat afval veilig en duurzaam wordt vervoerd en verwerkt; dat er geen onveilig vuurwerk op de markt komt.

Daarnaast geeft de ILT vanuit het toezicht signalen over de praktijk.

Uiteraard werkt de ILT de komende jaren aan verdergaande efficiency, vermindering van toezichtlasten voor ondertoezichtstaanden en consistentie in de handhaving. Dit is ook nodig omdat, gegeven de opdracht waar de ILT voor staat en een teruglopend personeelsbestand, voortdurend scherpe keuzes gemaakt moeten worden. Voortzetting en versterking van de samenwerking met andere nationale en internationale inspecties is daarbij eveneens van groot belang.

Ook in 2016 gaat de ILT risicogestuurd te werk, ze zet de beschikbare capaciteit daar in waar deze het hardst nodig is. Geconfronteerd met een sterk volumegepaste en objectgerichte internationale wetgeving, zal de ILT haar aanpak van toezicht, gebaseerd op risicoselectie en 'vertrouwen tenzij', waar mogelijk internationaal blijven agenderen.

In 2016 gaat de ILT meer werk maken van openheid. Ook de ILT wil zo transparant mogelijk zijn in haar werk en laten zien wat haar bijdrage is aan veilig en duurzaam leven en reizen. Uitgangspunt zou moeten zijn dat inspectiegegevens in principe openbaar zijn. Daarmee komt de ILT tevens tegemoet aan een maatschappelijke behoefte en politieke wensen.

Eind oktober 2015 presenteerde de parlementaire enquêtecommissie Fyra haar rapport. Daarin staan duidelijke conclusies en aanbevelingen die ons werk raken en waaruit de ILT lering zal trekken. Het kabinet heeft inmiddels zijn reactie verstuurd, ook over de aanbevelingen voor de inspectie. Deze zullen worden verwerkt in het volgende meerjarenplan, 2017-2021.

Met vergunningverlening, toezicht, opsporing en signalering, gebaseerd op vakmanschap en rolvastheid, blijft de ILT zich de komende jaren onverminderd inzetten voor een duurzame en veilige leefomgeving en veilig transport.

Mr. J.A. van den Bos

Inspecteur-generaal  
Inspectie Leefomgeving en Transport

1 waar staan we voor



# de inspectie: autoriteit voor leefomgeving en transport

## de taak en de missie van de inspectie

De taak van de ILT is ervoor te zorgen dat bedrijven, organisaties en overheidsinstanties (de ondertoezichtstaanden) de wet- en regelgeving op het terrein van de (duurzame) leefomgeving en de fysieke veiligheid naleven.

Het werkveld van de inspectie omvat:

- afval, industrie en bedrijven;
- water, stoffen en producten;
- scheepvaart;
- rail- en wegvervoer;
- luchtvaart en
- woningcorporaties.

De regelgeving richt zich op bedrijven, organisaties en overheidsinstanties die in de hele keten van deze sectoren werkzaam zijn. Zij stelt eisen aan de bedrijfsvoering, de toelating, het transport, de productie, de handel, het gebruik en de verwijdering van (afval)stoffen en producten, aan de kwaliteit van water en bodem, aan ruimtelijke plannen en gebouwen wat betreft het energieverbruik. De regelgeving stelt daarnaast veiligheidseisen aan de infrastructuur op het spoor en in de lucht, aan de staat van rij-, voer-, vaar- en vliegtuigen, aan chauffeurs en bemanningsleden en aan opslag, distributie en transport van gevaarlijke stoffen. Op een aantal terreinen houdt de inspectie bestuurlijk toezicht op de provincies. Sinds 2014 voert de inspectie toezicht uit op de rechtmatigheid, governance en integriteit van woningcorporaties. Vanaf juli 2015 behoort ook het financiële toezicht op woningcorporaties tot het werkveld.

De ILT wil op al haar werkvelden een autoriteit zijn. Zij ontleent haar gezag niet simpelweg aan het feit dat haar bepaalde taken zijn opgedragen. Zij moet haar gezag met onbesproken optreden verdienen. Pas dan erkennen bedrijven, instellingen, andere overheden, burgers en passagiers de inspectie als gezaghebbende autoriteit, in het besef dat zij staat voor haar aandeel in de gewenste duurzaamheid, veiligheid en kwaliteit en dat de ondertoezichtstaanden staan voor hun bijdrage.

De Inspectie Leefomgeving en Transport bewaakt en stimuleert de naleving van wet- en regelgeving op de haar toegewezen domeinen.

- de missie -

## de opdracht

Bij de totstandkoming van wet- en regelgeving streeft de wetgever naar een door hem gewenst niveau van veiligheid en kwaliteit. Daarbij hanteert hij de rechtsbeginselen van rechtvaardigheid, rechtszekerheid en rechtsgelijkheid, met oog voor de nalevingeisen die van de ondertoezichtstaanden worden gevraagd. De mate van rechtvaardigheid ligt in de wet- en regelgeving zelf besloten.

Rechtszekerheid vraagt van de inspectie dat zij snel handelt en dat zij duidelijkheid verschaft over haar standpunten en over beleidsregels. De ondertoezichtstaande moet weten waar hij aan toe is.

Rechtsgelijkheid vereist dat de inspectie zich sterk maakt voor eenheid in haar optreden: gelijke gevallen moet zij gelijk behandelen.

Het rechtmatigheidsvereiste houdt in dat de inspectie handelt in overeenstemming met het geschreven en ongeschreven recht. Zij moet wet- en regelgeving, jurisprudentie en beleidsregels eenduidig en juist toepassen, conform de bedoeling en de strekking ervan.

Vanuit het rechtskader hanteert de inspectie ook de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, zoals het zorgvuldigheidsbeginsel, het vertrouwensbeginsel, het proportionaliteitsbeginsel, het motiveringsbeginsel alsmede het kenbaarheidsvereiste.

Bij nieuwe wet- en regelgeving voert de inspectie vooraf uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoetsen uit. De belangrijkste toetsingscriteria die zij daarbij hanteert zijn de begrijpelijkheid van de wet- en regelgeving, de uitvoerbaarheid, de fraudebestendigheid, de controleerbaarheid, de beschikbaarheid van bevoegdheden om te interveniëren, de administratieve lasten voor bedrijven, de kosten van de uitvoering en de snelheid waarmee de nieuwe wet- en regelgeving kan worden geïmplementeerd.

Respect voor burgers, bedrijven en overheidsinstanties is evenzeer een leidend beginsel in haar optreden.

Het rechtsgevoel in de samenleving vereist een adequate rechtsbescherming. De wetgever draagt zorg voor transparante bezwaar- en beroepsmogelijkheden. De inspectie waarborgt de rechten en plichten van ondertoezichtstaanden door voorlichting en informatie te geven. Ook houdt zij zich aan termijnen (voor het afgeven van vergunningen, de afhandeling van klachten en bezwaar- en beroepschriften) en motiveert zij haar beslissingen. De inspectie heeft daarbij de plicht om onafhankelijk en deskundig te oordelen, belangenverstrengeling te vermijden, voorbeeldgedrag te tonen en zich publiekelijk te verantwoorden.

In een democratische rechtsstaat is de burgerlijke vrijheid een groot goed en is terughoudendheid van de overheid gepast. Maar dat uitgangspunt mag er niet toe leiden dat de overheid de normstelling verwaarloost. Voorop staat dat de ondertoezichtstaanden de verantwoordelijkheid nemen de democratisch tot stand gekomen wet- en regelgeving uit eigen beweging na te komen. Maar constateert de inspectie tekortkomingen of overtredingen, dan zal zij de grenzen van de toelaatbaarheid zonder aanzien des persoon markeren.

De Inspectie Leefomgeving en Transport bevordert de bereidheid van ondertoezichtstaanden om hun verplichtingen na te leven. Zij doet dat vanuit een rechtskader waarin de beginselen van rechtszekerheid, rechtsgelijkheid en rechtmatigheid, alsmede de algemene beginselen van behoorlijk bestuur voor haar leidend zijn.

Een dienstverlenende opstelling en respect voor ondertoezichtstaanden bepalen haar optreden.

## de naleving: eigen verantwoordelijkheid en handhaving

De door de wetgever beoogde veiligheid, duurzaamheid en kwaliteit legt de ondertoezichtstaanden verplichtingen op, waarbij de wetgever veronderstelt dat zij bereid zijn om die verplichtingen na te leven. De wetgever rekent op de eigen verantwoordelijkheid van de ondertoezichtstaanden. De inspectie heeft de opdracht de naleving van die verplichtingen te onderhouden en te stimuleren. Zij doet dat door vergunningen te verlenen, door middel van handhaving (dienstverlening, toezicht en opsporing) en door onderzoek te doen.

De Inspectie Leefomgeving en Transport onderhoudt en stimuleert de bereidheid van ondertoezichtstaanden om hun verplichtingen na te leven. Zij doet dat door middel van vergunningverlening, handhaving (dienstverlening, toezicht en opsporing) en onderzoek. Zij streeft daarbij naar samenwerking met andere overheidspartners. Zij deelt de kennis van haar domeinen met de beleidvormers.

- het doel -

### vergunningverlening

Wie tot een markt toetreedt, moet soms aan wettelijke eisen voldoen. Wordt daaraan voldaan, dan verleent de inspectie in een aantal domeinen vergunning(en) of certificaten. De wetgever verbindt op die manier specifieke eisen aan marktordeningsprincipes: zonder vergunning mag een bedrijf niet handelen.

Op het terrein van de scheepvaart is in veel gevallen aan (certificerende) particuliere instellingen en erkende marktpartijen een mandaat gegeven om vergunningen te verlenen. Datzelfde geldt voor vergunningen/certificaten op het terrein van luchtvaart en wegvervoer. Vanaf 2010 verricht Kiwa N.V. (Kiwa) een aantal taken onder mandaat. In de scheepvaart is een aantal vergunningstaken aan de klassenbureaus gemandateerd. De inspectie houdt toezicht op de gemandateerden. De inspectie blijft, als onderdeel van haar handhavende taak, rechtstreeks bevoegd om vergunningen en certificaten in te trekken.

In het domein water mogen ondertoezichtstaanden bepaalde handelingen verrichten zoals lozingen en ontgrondingen. Ook mogen zij een systeem aanleggen/wijzigen als zij dat melden of als zij over een vergunning beschikken. Door de veranderde wetgevingstechniek - waarmee meer met algemene regels en meldingen wordt gewerkt - vindt er een verschuiving naar handhaving plaats.

In het domein bodem toetst de inspectie de aanvragen van erkenningen voor bedrijven die als intermediair optreden tussen overheid en vergunningsplichtige bedrijven (bodemintermediairs).

Woningcorporaties mogen op een groot aantal terreinen niet handelen zonder goedkeuring van de Autoriteit woningcorporaties (Aw). Voorbeelden zijn de statuten, de geschiktheid en betrouwbaarheid van bestuurders, fusies en opsplitsingen, voorgenomen niet-DAEB (Diensten van Algemeen Economisch Belang) werkzaamheden en toelatingen.

### handhaving

De inspectie handhaaft op drie manieren de naleving van wet- en regelgeving:

#### *dienstverlening*

Dienstverlening aan de ondertoezichtstaanden houdt in dat de inspectie voorlichting en informatie geeft over wet- en regelgeving. Ook maakt zij het de ondertoezichtstaanden gemakkelijker om hun verplichtingen na te komen door onder andere aanvraag- en informatieverplichtingen te digitaliseren, formulieren te



vereenvoudigen en te zorgen voor een goede klachtenregeling. Daarnaast behoort de afhandeling van meldingen over bijvoorbeeld vuurwerk, transporten van gevaarlijke stoffen, bodem, drinkwater en legionella tot de diensten die de inspectie verleent.

Ook stelt de inspectie voor specifieke doelgroepen de (verzamelde) resultaten van inspecties beschikbaar, bijvoorbeeld tijdens voorlichtingsbijeenkomsten. Doel daarvan is het bewustzijn van de stand van de naleving binnen zo'n doelgroep te vergroten.

#### *toezicht*

De inspectie hanteert een nalevings- en risicoselectiesysteem dat ondermeer uitgaat van 'risicogestuurd toezicht' en 'vertrouwen tenzij'. Kern is dat het nalevingsgedrag en de aard en inhoud van de risico's bepalend zijn voor meer of minder vertrouwen en daaruit voortvloeiend meer of minder toezicht. Het nalevings- en risicoselectiesysteem wordt de komende jaren verder ontwikkeld. Objectinspecties, administratiecontroles, digitale inspecties en audits vormen het instrumentarium. Daar waar 'permanente verbetering' een vereiste is, houdt de inspectie ook toezicht op dat aspect.

In de keuze van haar interventies hanteert de inspectie de interventieladder. De treden zijn interventies met toenemende impact op de ondertoezichtstaande. De inspecteur kiest de interventie waarvan hij het meeste effect verwacht, binnen de wettelijke bevoegdheden en algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Daarbij houdt hij rekening met aspecten als het nalevingsgedrag van de ondertoezichtstaande, de (veiligheids)cultuur en de aard en de omvang van de risico's op het terrein van de veiligheid of de financiële duurzaamheid (bij woningcorporaties).

Bij correcte naleving krijgt de ondertoezichtstaande minder toezicht en kunnen handhavingsconvenanten worden gesloten. Daarmee wordt ook gevolg gegeven aan de politieke wens om meer invulling te geven aan horizontaal toezicht. Bij goede naleving door bedrijven met adequate managementsystemen, kan de inspectie daarnaast volstaan met:

- systeemtoezicht (het uitvoeren van audits);
- realitychecks (object- en administratiecontroles, audits).

#### *opsporing*

Opsporing is gericht op het systematisch onderzoeken van strafbare feiten onder aansturing van het OM. De opsporing heeft als doel bewijs te leveren van strafbare feiten, dat nodig is voor het stoppen van die strafbare activiteiten, eventuele vervolging door het OM en ontneming/terugvordering van het economisch gewin door die activiteiten. Opsporing wordt bij de inspectie uitgevoerd door algemene opsporingsambtenaren, werkzaam bij de Inlichtingen- en Opsporingsdienst (IOD) en door buitengewone opsporingsambtenaren (BOA's), werkzaam in de domeinen.

### **onderzoek**

De inspectie kent twee vormen van onderzoek, het bij wet opgedragen onderzoek en onderzoek op verzoek. Het bij wet opgedragen onderzoek bestaat uit het ongevalsonderzoek en in specifieke wetten genoemd onderzoek. Ongevalsonderzoek is voor het grootste gedeelte opgedragen aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid; de inspectie heeft in bepaalde gevallen een wettelijke taak, zoals op het spoor en bij het transport van gevaarlijke stoffen.

In een aantal wetten en (Europese) richtlijnen en verordeningen heeft de inspectie een verantwoordelijkheid gekregen voor het opstellen van rapportages waaraan een onderzoek ten grondslag ligt. Het gaat hier bijvoorbeeld om de Handhavingrapportage Schiphol en de havenontvangstvoorzieningen.

Onderzoek kan ook plaatsvinden op verzoek van de bewindspersonen of op verzoek van een beleidsdirectie. Bij deze vorm van onderzoek treedt de inspectie niet op als toezichthouder, maar voert zij het onderzoek uit omdat zij over de expertise en de kennis van het domein beschikt.

## samenwerking

Binnen de verschillende domeinen zijn meer toezichthouders en handhavingsorganisaties bevoegd. Hun bevoegdheden verschillen vaak, evenals hun toezichtgebied. Samenwerking is daarom noodzakelijk, zowel om ondertoezichtstaanden die hun verplichtingen nakomen niet onnodig lastig te vallen als om ondertoezichtstaanden die het niet zo nauw nemen met hun verplichtingen tot naleving te stimuleren. De inspectie werkt, vaak in meerdere domeinen, samen met de Inspectie SZW (I-SZW), de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), de Inspectie Veiligheid en Justitie (I-VenJ), de Douane, de Belastingdienst, de Koninklijke Marechaussee (KMar) en het Korps Militaire Controleurs Gevaarlijke Stoffen (KMCGS), de politie, het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM), de (lucht)havenmeesters, Rijkswaterstaat (RWS), de omgevingsdiensten, de waterschappen, de Rijksdienst voor Wegverkeer (RDW), het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), de Autoriteit Consument & Markt (ACM), het Waarborgfonds Sociale Woningbouw (WSW), Functioneel Parket (FP), het Nederlands Forensisch Instituut (NFI) en het Openbaar Ministerie (OM). Naast inhoudelijke samenwerking, geven de (rijks)inspecties ook steeds meer vorm aan vernieuwing door uniformering van hun werkprocessen. We willen de ondertoezichtstaanden immers benaderen 'als waren we één rijksinspectie'.

## kennisdeling

In haar dagelijkse praktijk komt de inspectie situaties tegen waarbij de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de wet- en regelgeving verbeterd kan worden. Deze signalen komen van de inspecteurs, maar worden ook gevormd door jurisprudentie. Een aantal keren per jaar informeert de inspectie haar bewindslieden en beleidsdirecties door middel van toezichtsignalen over deze situaties. Ook opmerkelijke casus en ongevallen worden op die manier doorgegeven. Met deze wijze van werken geeft de inspectie invulling aan haar reflectieve functie.

Bij de beleidsdirecties kan specifieke kennis of expertise van de inspectie nodig zijn. Op verzoek wordt deze kennis en expertise geleverd aan de beleidsdirecties. Deze functie staat naast de handhaafbaarheids- en uitvoerbaarheidstoets die de inspectie uitvoert op nieuwe wet- en regelgeving.

## 2. relevante ontwikkelingen

## omgevingsdiensten

De vorming van de omgevingsdiensten biedt voor de inspectie en de regionale handhavingsorganisaties veel kansen om intensiever samen te werken en informatie uit te wisselen. De ontwikkeling van Inspectieview Milieu (onderlinge gegevensuitwisseling) en van het ondernemingsdossier (het eigen digitale toezichtsdossier van de ondertoezichtstaande) zal behulpzaam zijn om gericht en risicogestuurd gezamenlijk het toezicht op met name het milieugebied vorm te geven. De inspectie neemt daarom deel aan het gezamenlijk directeurenoverleg. Het doel van dit zogeheten BRZO+overleg is om gezamenlijk handhavingsstrategieën te ontwikkelen, alsmede jaarplannen en jaarverslagen. Ook op het vlak van opleidingen, kennisdeling en informatie-uitwisseling wordt gezamenlijkheid nagestreefd.

## Inspectieraad

In het meerjarenprogramma van de Inspectieraad verplichten de rijksinspecties zich om voor 2016 de bestaande wet- en regelgeving op hun terrein door te lichten op uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. De inspectie heeft dit voor de transportregelgeving gerealiseerd in 2010 en voor de overige regelgeving in 2012. Jaarlijks brengt de inspectie een zogeheten signaaltoets uit om de uitvoerbaarheid- en handhaafbaarheidsontwikkelingen over het afgelopen jaar in beeld te brengen. Op het gebied van opleidingen biedt de Inspectieraad een aantal trainingen aan voor inspecteurs. De komende jaren zal de inspectie grote aantallen inspecteurs moeten werven in verband met de pensionering van de huidige inspecteurs. Zij zal bij de opleiding ook gebruik maken van de Inspectieraadtrainingen. Een belangrijk doel van de samenwerkende rijksinspecties is het nog verder terugbrengen van de toezichtslasten. Voor ondertoezichtstaanden willen de inspecties werken als waren zij één rijksinspectie. De inspectie heeft veel verbindingen met de NVWA, de I-SZW en de Douane. Op het vlak van convenanten wordt nu gewerkt aan rijksconvenanten. Verder wisselt de inspectie informatie uit over gemeenschappelijke ondertoezichtstaanden en werkt zij samen bij het opstellen van gemeenschappelijke deeljaarplannen en bij de ketenregie. In het meerjarenplan geeft de inspectie aan met wie zij samenwerkt.

In de Inspectieraad beheert de IG van de ILT de portefeuille ICT/bedrijfsvoering. Op ICT-terrein zijn verschillende functionaliteiten ontwikkeld van het informatie-uitwisselingsysteem Inspectieview. De functionaliteiten Bedrijven en Milieu (ook voor de omgevingsdiensten) en Binnenvaart zijn operationeel. Inspectieview biedt voor de andere domeinen nog kansen om gestructureerd informatie uit te wisselen, zowel rechtstreeks voor de dagelijkse individuele inspecties en controles als voor de analysefunctie. Dat laatste is mogelijk geworden omdat er ook een functionaliteit 'Bulk' is ontwikkeld. Het samen gebruiken van applicaties is een volgende stap. Daartoe is in 2015 een onderzoek verricht naar het totale applicatielandschap van alle rijksinspecties. In 2016 zal daarover besluitvorming plaatsvinden. Daarnaast moet een aantal ICT-applicaties worden ontvlochten van departementale applicaties, om conform kabinetsbeleid de inspectiespecifieke applicatie in beheer te geven bij DICTU. Deze ontwikkeling neemt nog een aantal jaren in beslag.

## internationalisering en globalisering

De transportsector is bij uitstek een wereld die internationaal gestuurd wordt, bijvoorbeeld door verordeningen en richtlijnen van de Europese Commissie en door Europese agentschappen in de luchtvaart, zeevaart en op het spoor. Ook internationale organisaties als de IMO (International Maritime Organization) en de ICAO (International Civil Aviation Organization) zijn vaak bepalend. Op het terrein van het wegvervoer streeft het Europese samenwerkingsverband van inspectiediensten Euro Control Route (ECR) naar een sterkere juridische verankering en positionering. In dit kader heeft de ECR de ambitie uitgesproken om het aantal aangesloten lidstaten uit te breiden zodat uiteindelijk elke EU-lidstaat is aangesloten.

Op milieugebied worden het beleid en de daarvan afgeleide wet- en regelgeving in toenemende mate binnen EU-kader bepaald of zelfs mondiaal gereguleerd. De verdergaande globalisering uit zich onder meer in steeds grotere, wereldwijde handelsstromen van afval en risicovolle producten afkomstig van internationaal opererende bedrijven uit opkomende economieën, zoals met name China. Dit vraagt om nieuwe toezichtinterventies waarvoor internationale handhavingssamenwerking veelal onontbeerlijk is. Hetzelfde geldt voor de aanpak van grote, vaak multinationale industriële bedrijven met aanzienlijke milieu- en veiligheidsrisico's.

Er is een duidelijke toename van Europese initiatieven die het milieutoezicht moeten versterken en professionaliseren. Er zijn verschillende van die initiatieven, zoals vrijwillige samenwerking in internationale netwerken, regelgeving die dwingende eisen aan het toezicht stelt en de aanstelling van Europese toezichthouders. De tendens om steeds meer gedetailleerde, onderwerpspecifieke toezichtverplichtingen vast te stellen en een gebrek aan één samenhangende visie op de rol van de nationale toezichthouders belemmeren een consistente aanpak en beperken de ruimte voor eigen oplossingen in de lidstaten. Dat kan consequenties hebben voor de beoogde intensivering en kwaliteitsverbetering van het milieutoezicht, waardoor regelgeving haar doel mogelijk minder goed bereikt en het speelveld voor internationaal opererende bedrijven mogelijk minder gelijk wordt.

De Europese Commissie beoogt met het programma 'Better Regulation' de genoemde tendens om te buigen: Europese regelgeving waar het moet en een consistente Europese handhaving. Het initiatief van een aantal lidstaten, waaronder Nederland, om deze aanpak te ondersteunen – Make it work – is door de Commissie geadopteerd.

Terwijl op nationaal niveau steeds meer gebruik wordt gemaakt van toezichtvormen als horizontaal toezicht en systeemtoezicht om de wet- en regelgeving te handhaven, is de internationale wetgeving nog steeds sterk volumegestuurd en objectgericht. Dat zorgt voor een zekere spanning tussen nationale toezichtmethoden en internationale verplichtingen, zowel bij de ondertoezichtstaanden als bij de inspectie. Dit aspect brengt Nederland in bij de Europese Commissie.

## technologische ontwikkelingen, innovatie en digitalisering

De informatisering en de digitalisering van de samenleving blijven toenemen. Door de verdergaande samenwerking met andere inspecties en de steeds bredere toepassing van adequate managementsystemen in ondernemingen en organisaties, heeft de eigen waarneming van de inspectie een kleiner aandeel in de informatieverwerking. Maar die eigen waarneming blijft van essentieel belang. Wat betreft het toezicht ligt de uitdaging in een selectieve omgang met beschikbare externe informatie en incorporatie van die informatie in het toezicht.

## demografie en arbeidsmarkt

Op nationaal niveau zijn er spanningen op de arbeidsmarkt, vooral in de technologische sectoren. Door de vergrijzing en de terugloop van het aantal technisch opgeleiden is sprake van een (dreigend) tekort aan gekwalificeerd personeel op het spoor, in de zeevaart, de binnenvaart, de luchtvaart en bij risicovolle bedrijven. De inzet van meer buitenlandse werknemers met een andere taal en cultuur (vooral in het goederenvervoer op de weg en op het water) vergroot de kans op miscommunicatie. De inspectie zelf heeft gekwalificeerd personeel nodig om haar werk goed te kunnen uitvoeren.

Vergrijzing en welvaartsniveau zorgen er bovendien voor dat er in Nederland meer recreatief gebruik gemaakt wordt van de water-, land- en luchtinfrastructuur. Dat kan leiden tot conflicterende belangen

tussen het beroepsmatige en het recreatieve gebruik van de infrastructuur en tot een grotere kans op ongevallen. Ook moet de inspectie er rekening mee gaan houden dat de recreatieve sector meer aandacht behoeft. Daarbij valt te denken aan het passagiersvervoer in de binnenvaart en aan het touringcarvervoer.

## ontwikkeling openbaar bestuur: horizontaler en kleiner

Om beter aan te sluiten bij veranderde maatschappelijke behoeftes, zoals betere dienstverlening en minder administratieve lasten, moet de overheid kleiner en doeltreffender worden. Zij gaat meer programmatisch werken en zoekt aansluiting bij thema's die in de samenleving spelen. Zij beziet de relatie met medeoverheden in onderling overleg kritisch op effectiviteit. En zij scherpt de verdeling van taken en verantwoordelijkheden aan. Dat zal ook consequenties hebben voor het toezicht.

## robuustere handhaving

De secretaris-generaal van Veiligheid en Justitie heeft de opdracht van het kabinet om de bevoegdheden van de rijksinspecties te harmoniseren. Er bestaan nu grote verschillen tussen de inspecties en soms zelfs binnen de inspecties waar het gaat om de interventiemogelijkheden. Niet op alle domeinen is de Algemene Wet Bestuursrecht integraal van toepassing.

In de opdracht was begrepen dat ook werd gekeken naar een uniformering van de mate van onafhankelijkheid die de inspecties bezitten om zelfstandig en zonder inmenging van derden de gewenste toezichtvorm te kiezen en te interveniëren. Dit deel van de opdracht heeft inmiddels geresulteerd in Aanwijzingen over de rijksinspecties van de minister-president (Regeling 30 september 2015, nr. 3151041). De secretaris-generaal voert de totale opdracht samen met de Inspectieraad uit. Het doel van de opdracht is om inspecties doeltreffender uit te rusten, zodat zij meer robuust kunnen handhaven.

De secretaris-generaal van Infrastructuur en Milieu neemt deel aan een internationaal beraad van SG's, waarin wordt beoogd de Europese regelgeving om te vormen van volumegericht naar meer risicogestuurd (Make it work). Ook deze ontwikkeling moet worden gezien in het licht van de gedachte dat slankere inspecties gemakkelijker mogelijk worden wanneer zij niet verplichte aantallen inspecties en controles moeten verrichten; met risicogestuurd toezicht kunnen zij dan wel robuust handhaven.

### 3. de koers voor de komende jaren

De belangrijkste uitdagingen liggen voor de inspectie op het nog verder vergroten van de vakbekwaamheid en de rolvastheid van de inspecteurs, het verbeteren van de dienstverlening, het vernieuwen van toezicht, de samenwerking en de ketenregie, in de verdere implementatie van de uniforme processen en in de invulling van de taakstelling.

## vakbekwaamheid

Inspecteurs moeten kennis dragen van het domein waarin zij werken – de ‘ambachtelijke kennis’-, de wet- en regelgeving en de uitgangspunten van de rechtsstaat. Het vak van inspecteur moeten zij beheersen: zij moeten de feiten en omstandigheden beoordelen, de juiste interventie toepassen en beschikken over juridische kennis en kennis van administraties. Bij het bepalen van de juiste interventie moeten inspecteurs in staat zijn het nalevingsgedrag mee te wegen, alsmede het niveau van de (veiligheids)cultuur en de aard en omvang van risico's op het terrein van veiligheid, kwantiteit en financiële duurzaamheid (bij woningcorporaties). Bij het vaststellen van de feiten en de omstandigheden tijdens een inspectie waarborgt de vakbekwaamheid van de inspecteur dat alle relevante aspecten worden meegenomen en meegewogen. Daarbij worden zogeheten vinkenlijstjes als ondersteuning gehanteerd, als deze nodig zijn voor interne analysedoeleinden of verplicht zijn vanwege (Europese) regelgeving. Een vinkenlijstje kan de rol van de inspecteur niet overnemen, niet bij het vaststellen van de feiten en evenmin bij het meewegen van omstandigheden. De komende jaren ligt het accent op het (bij)scholen van inspecteurs om op hun terrein de (financiële) administraties meer bij hun inspecties te betrekken.

Om de rechtsgelijkheid te waarborgen kent de inspectie vakgroepen, waarin de inspecteurs casus bespreken en waar, onder voorzitterschap van een senior-inspecteur, standpunten worden ingenomen of beleidsregels worden voorbereid.

Veel aandacht geeft de inspectie aan de onafhankelijke positie van de inspecteur en het rolvast optreden daarin: er moet professionele afstand zijn ten opzichte van bestuurders, beleidsvormers en ondertoezichtstaanden, waar het de oordeelsvorming en het toepassen van interventies betreft.

## dienstverlening

Dienstverlening moet in de eerste plaats een attitude zijn die in het hele handelen van de inspectie doorklinkt. Dienstverlening moet daarnaast de ondertoezichtstaanden stimuleren hun verplichtingen na te komen. Dat houdt op bij de adviesrol van de inspectie: de inspectie is toezichthouder, geen adviseur. Adviseurschap van de inspectie strookt niet met de eigen verantwoordelijkheid van ondertoezichtstaanden, noch met de rol die de advieswereld en de certificerende instellingen in de sectoren spelen. Bovendien kan de inspectie een handhavende taak niet combineren met een adviesrol: dat leidt tot onvoldoende functiescheiding en ongewenste belangenverstrengeling.

De inspectie geeft *voorlichting en informatie* voor de implementatie en naleving van wet- en regelgeving. Daarbij hoort ook dat zij in het geval van interpretatieverschillen tijdig standpunten inneemt en beleidsregels publiceert.

Een belangrijke informatiebron voor de ondertoezichtstaanden is de website [www.ilent.nl](http://www.ilent.nl). Daar is actuele informatie te vinden over de wet- en regelgeving waar de inspectie toezicht op houdt, over hoe de regels nageleefd kunnen worden en hoe de inspectie daarop handhaaft. De informatie wordt zo veel mogelijk doelgroepgericht aangeboden, zodat die goed aansluit bij de vraagstukken van de gebruikers van de website.



De website biedt ook mogelijkheden voor ondertoezichtstaanden om online meldingen te doen of vragen aan de inspectie te stellen. Op die manier geeft de inspectie invulling aan de ontwikkeling van digitale dienstverlening. De komende jaren moet de website ingrijpend worden aangepast aan het zoekgedrag van de bezoekers.

Via haar *Meld- en Informatiecentrum* (MIC) behandelt de inspectie vragen en meldingen van zowel burgers en bedrijven als collega-handhavers. Het MIC beantwoordt telefonische en via e-mail en brief gestelde vragen van burgers en bedrijven. Het MIC ontvangt en registreert de meldingen die bij de inspectie binnenkomen, beoordeelt de urgentie en bepaalt de routing van afhandeling. De aan de domeinen doorgezonden meldingen resulteren in (eventueel directe) toezichtacties, incidentafhandeling of een nadere analyse. De mogelijkheden om digitaal te melden worden steeds verder uitgebreid. Beoogd wordt om in 2017 conform het kabinetsbeleid meldingen én transacties zoals het aanvragen van vergunningen, volledig gedigitaliseerd te hebben. De meldingsstromen worden volgens een geüniformeerd proces behandeld waarbij het MIC ook meldingen buiten kantooruren (24 uur per dag, zeven dagen per week) verwerkt. Gelijktijdig wordt de ICT-ondersteuning verder ontwikkeld en geïmplementeerd.

De inspectie onderhoudt daarnaast op functionele wijze contact met de specifieke groepen van ondertoezichtstaanden, sectoren en de branches. Dat kan bijvoorbeeld met gerichte communicatie in de vakmedia of op online platforms. Ook worden er sectorbijeenkomsten georganiseerd als daar aanleiding toe is. Bijvoorbeeld om specifieke zaken uit de toezichtpraktijk onder de aandacht te brengen. Of wanneer er veranderingen zijn in de wet- en regelgeving die gevolgen hebben voor de manier waarop de handhaving plaatsvindt. Deze bijeenkomsten bieden een goede gelegenheid voor ondertoezichtstaanden om met de inspectie in contact te treden, vragen te stellen en onduidelijkheden uit de weg te ruimen.

## vernieuwingen in toezicht

### *risicogestuurd en integraal toezicht*

Om de juiste toezichtvorm te kunnen kiezen, is verdere ontwikkeling van de analysefunctie nodig. Daarvoor is in de eerste plaats het vergaren van meer informatie noodzakelijk, maar ook het toepassen van innovatieve analysemethodieken.

De inspectie is bezig haar toezicht meer integraal in te richten: het bedrijf wordt in één keer op alle aspecten van ILT-toezicht geïnspecteerd. De eerste stappen worden gezet op het terrein van gevaarlijke stoffen en certificerende instellingen; het gaat om een verschuiving van domeintoezicht naar ILT-toezicht. Bij de woningcorporaties is integraal toezicht al gewaarborgd door de vorming van de Aw. Deze ontwikkeling vraagt ook om een andere vormgeving van de analysefunctie.

Risicogestuurd houdt in dat de ondertoezichtstaande de toezichtvorm krijgt die past bij de mate van naleving en de veiligheids- of financiële risico's die zich kunnen voordoen. In sectoren waar het volledige overzicht en inzicht nog ontbreekt, is het vergaren van informatie bij derden noodzakelijk om nog meer gericht toezicht te kunnen houden.

Tot slot moet de analysefunctie zich niet alleen richten op de informatie van de inspectie zelf en haar samenwerkingspartners, maar evenzeer op de innovaties die in de sectoren plaatsvinden. Dat kunnen ontwikkelingen zijn op technologisch gebied – waardoor de inspectie meer kan vertrouwen op digitale informatie – maar ook op het toepassen van valide standaards die bedrijven gebruiken om de eigen nalevings- en/of (veiligheids)cultuur te verbeteren zoals ISO.

### *nalevingsniveaus*

Om te kunnen bepalen welke toezichtvorm adequaat is, moet de inspectie voldoende inzicht hebben in de nalevingsniveaus van de sector en het nalevingsgedrag van de ondertoezichtstaande.

Ondertoezichtstaanden hebben geen permanente brengplicht van informatie. De inspectie analyseert daartoe haar eigen informatie en die van externe bronnen, maar vooral bij de grotere sectoren is er nog onvoldoende overzicht. De ontwikkeling van Inspectieview en het Ondernemingsdossier kan daarbij behulpzaam zijn.

#### *convenanten*

De inspectie sluit convenanten met (grote) bedrijven die de wet- en regelgeving goed naleven (horizontaal toezicht). In een convenant staan afspraken over de kwaliteit van veiligheidsmanagementsystemen, over meldingsplicht in geval van zelf geconstateerde overtredingen, over de omgang met die meldingsplicht door de inspectie(s), maar ook over bijvoorbeeld de tijd die gemeoid is met het afgeven van vergunningen door de inspectie(s) en het aantal realitychecks.

Horizontaal toezicht is tot nu toe vooral een Nederlandse ontwikkeling en de inspectie(s) kunnen die ook alleen op de Nederlandse bedrijfsvoering toepassen. De inspectie hoopt dat internationale bedrijven met een handhavingsconvenant ook zelf op termijn druk gaan uitoefenen op buitenlandse autoriteiten.

De inspectie streeft ernaar om een convenant zo veel mogelijk samen met toezichtpartners te sluiten: daarmee wordt de toezichtlast voor een bedrijf in één keer maximaal gereduceerd en worden de risico's optimaal afgedekt.

#### *handhavingscommunicatie*

Deze vorm van toezicht houdt in dat bij een aantal bedrijven intensief wordt geïnspecteerd, waarna de rest van de doelgroep schriftelijk wordt gevraagd om de geconstateerde bevindingen in het eigen bedrijf te toetsen en daarover verslag uit te brengen. Bij niet- of ongeloofwaardig reageren, volgt alsnog een inspectie. Op deze wijze worden grote groepen ondertoezichtstaanden efficiënt en effectief geïnspecteerd.

#### *systeemtoezicht*

Bij bedrijven die beschikken over een systeem om de naleving te borgen past de inspectie ook systeemtoezicht toe, waarbij audits worden uitgevoerd op (veiligheids)managementsystemen. Realitychecks door middel van objectinspecties worden aanvullend uitgevoerd.

#### *digitaal toezicht*

Op basis van digitaal aangeleverde gegevens kan de inspectie meer digitaal gaan inspecteren. Ontwikkelingen als de boordcomputer voor taxi's, detectielussen in de weg (het Weigh-In-Motion-systeem (WIM)) om overbelading van vrachtwagens te controleren en het systeem van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) bieden daartoe kansen of worden al toegepast (het WIM).

## samenwerking

Samenwerking tussen toezichthouders is dé opgave voor de komende jaren. Het doel is om door middel van gezamenlijke jaarplannen, risicoselectie en gegevensuitwisseling goed presterende bedrijven van toezicht te ontlasten en slecht presterende bedrijven tot naleving te bewegen.

De inspectie werkt actief mee aan de ontwikkeling van één generiek, digitaal dossier om onderling gegevens tussen de verschillende toezichthouders uit te wisselen (met name inspectieresultaten).

Internationale samenwerking met de handhavingsdiensten in andere landen staat nog in de kinderschoenen. Door goede individuele contacten is er soms sprake van expliciete samenwerking. De domeindirecteuren hebben de opdracht om, met name in Europees verband, de bereidheid tot samenwerking te bevorderen.

## ketenregie

Binnen domeinen waar het toezicht op de geldende wet- en regelgeving bij veel verschillende partijen is belegd, is samenwerking tussen die partijen van groot belang. Een van de toezichthoudende partijen kan als ketenregisseur zorgen voor de benodigde informatie-uitwisseling, voor stroomlijning en voor afstemming. De ketenregisseur bouwt onder meer een netwerk van partijen op en neemt het initiatief om methodieken te ontwikkelen voor een uniforme toezicht- en handavingsaanpak. Prioriteitstelling vindt plaats op basis van risicoanalyses van de totale keten. De inspectie is ketenregisseur voor de onderwerpen biociden, REACH, de Wet explosieven voor civiel gebruik, asbest en bodem.

Ook op andere terreinen waar samenwerking tussen (rijks)inspecties en decentrale overheden nodig is om de eigen taakuitvoering en de naleving te verbeteren, neemt de inspectie vanuit haar toezichthoudende rol haar verantwoordelijkheid als ketenregisseur. Een voorbeeld hiervan is het domein vuurwerk.

### *coördinatie van adviesnetwerken bij crises in de leefomgeving*

De inspectie is systeemverantwoordelijk voor het opzetten, het in stand houden en faciliteren van het nationale kennisnetwerk op het gebied van milieu en drinkwater. In dit landelijke expertisenetwerk (Crisis Expert Team, CET) zijn de kennis en deskundigheid van een groot aantal onafhankelijke instanties gebundeld. Bij een crisis of incident op milieu- of drinkwatergebied wordt door het expertisenetwerk een samenhangend en onafhankelijk advies gegeven over de te nemen maatregelen en de te verwachten gevolgen voor mens en milieu. De inspectie onderhoudt en faciliteert het kennisnetwerk zodat bij een incident een gebundeld en tijdig advies tot stand komt.

De overige crisistaken van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) zijn ondergebracht bij het Departementale Crisis Centrum (DCC) van IenM.

## opsporing

De inspectie gaat in geval van ernstige overtreding en fraude over tot opsporing. De huidige prioriteiten in de opsporing liggen bij de domeinen afval, gevaarlijke stoffen, bodem en woningcorporaties.

In overleg met het OM richt de Inlichtingen- en Opsporingsdienst zich ook meer op de fraude in de transportsector, zoals dat al in de taxibranche en de luchtvaartsector is gebeurd.

## uniforme processen en ICT

Het sturen van de ICT-ontwikkelingen wordt verder geprofessionaliseerd, conform het kabinetsbeleid. Dat houdt onder meer in dat de governance verstevigd moet worden, dat er meer met businesscases wordt gewerkt en dat er uitsluitend wordt ontwikkeld onder architectuur, waaronder het toepassen van standaarden. Door dat laatste aspect wordt ook informatie-uitwisseling gemakkelijker, alsmede het aansluiten op basisregistraties en centrale (rijks)overheidsvoorzieningen.

De inspectie heeft haar primaire processen uniform beschreven. De komende jaren worden de bestaande werkprocessen getoetst aan de uniforme processen door middel van een wasstraat. Tegelijkertijd worden bestaande applicaties uitgefaseerd en vervangen door meer integrale systemen. Voor zover nodig wordt een aantal bedrijfsvoeringsprocessen ook geüniformeerd.

## rol in beleidscyclus

De inspectie is een onafhankelijke toezichthouder en haar primaire taak is de bevordering van de naleving van wet- en regelgeving vanuit een wettelijke bevoegdheid. Dit is het belangrijkste uitgangspunt voor de rolopvatting van de inspectie. Dat betekent dat de inspectie geen beleid maakt, geen adviseur is voor de sector en geen beleids- of uitvoeringsproblemen oplost.

Buiten deze kerntaak kan de inspectie op verzoek van de minister of staatssecretaris rapporten opstellen. Deze rapporten worden altijd openbaar gemaakt omdat deze voor de hele sector of de samenleving van belang zijn. Rapporten met politieke relevantie worden door de minister aan de Tweede Kamer aangeboden. De inspectie voorziet in 2016 de volgende rapportages te publiceren:

domein	onderwerp	periode
woningcorporaties	financieel sectorbeeld	4e kwartaal 2016
	financiële doorrekeningen	2e kwartaal 2016
afval, industrie en bedrijven	toezicht recyclenorm papierverpakkingen	4e kwartaal 2016
	toezicht recyclenorm metaalverpakkingen	4e kwartaal 2016
water, stoffen en producten	prestatievergelijking Drinkwaterbedrijven 2013-2016	4e kwartaal 2016
	de kwaliteit van het drinkwater in Nederland 2015	4e kwartaal 2016
rail- en wegvervoer	NSA-jaarslag 2015	3e kwartaal 2016
	STS-rapportage 2016	2e kwartaal 2016
	5e voortgangsrapportage illegaal taxivervoer	1e kwartaal 2016
luchtvaart	handhavingsrapportage Rotterdam	4e kwartaal 2016
	handhavingsrapportage Lelystad	4e kwartaal 2016
	handhavingsrapportage Maastricht	4e kwartaal 2016
	handhavingsrapportage Schiphol	1e en 3e kwartaal 2016
	handhavingsrapportage Eelde	2e kwartaal 2016

Naast de primaire taak van de inspectie gericht op de samenleving levert de inspectie ook input voor beleidsvorming. Kennis die binnen de inspectie aanwezig is wordt gebruikt bij de ontwikkeling van nieuw voor de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van wet en regelgeving. Signalen die de inspectie in de samenleving opvangt en knelpunten in de wet- en regelgeving waar de inspectie tegenaan loopt worden doorgegeven aan de beleidsdirecties.

# toelichting op de hoofdstukken 4 tot en met 19

In de volgende hoofdstukken staan de activiteiten beschreven die de inspectie verricht.

De inspectie wil haar werk de komende jaren nog meer risicogebaseerd inrichten. Daar zijn nalevingsnormen, prestatie-indicatoren en een betere risicoselectie voor nodig. De normen en de indicatoren zijn nog niet voor alle processen voorhanden. Voor zover beschikbaar zijn de normen en nalevingpercentages opgenomen die momenteel bekend zijn. De komende jaren worden die verder aangevuld en verbeterd.

Ook voor de resultaatgerichte sturing van de afhandeling van vragen en meldingen hanteert de inspectie normen. De inspectie hanteert de volgende indicatoren en waarden:

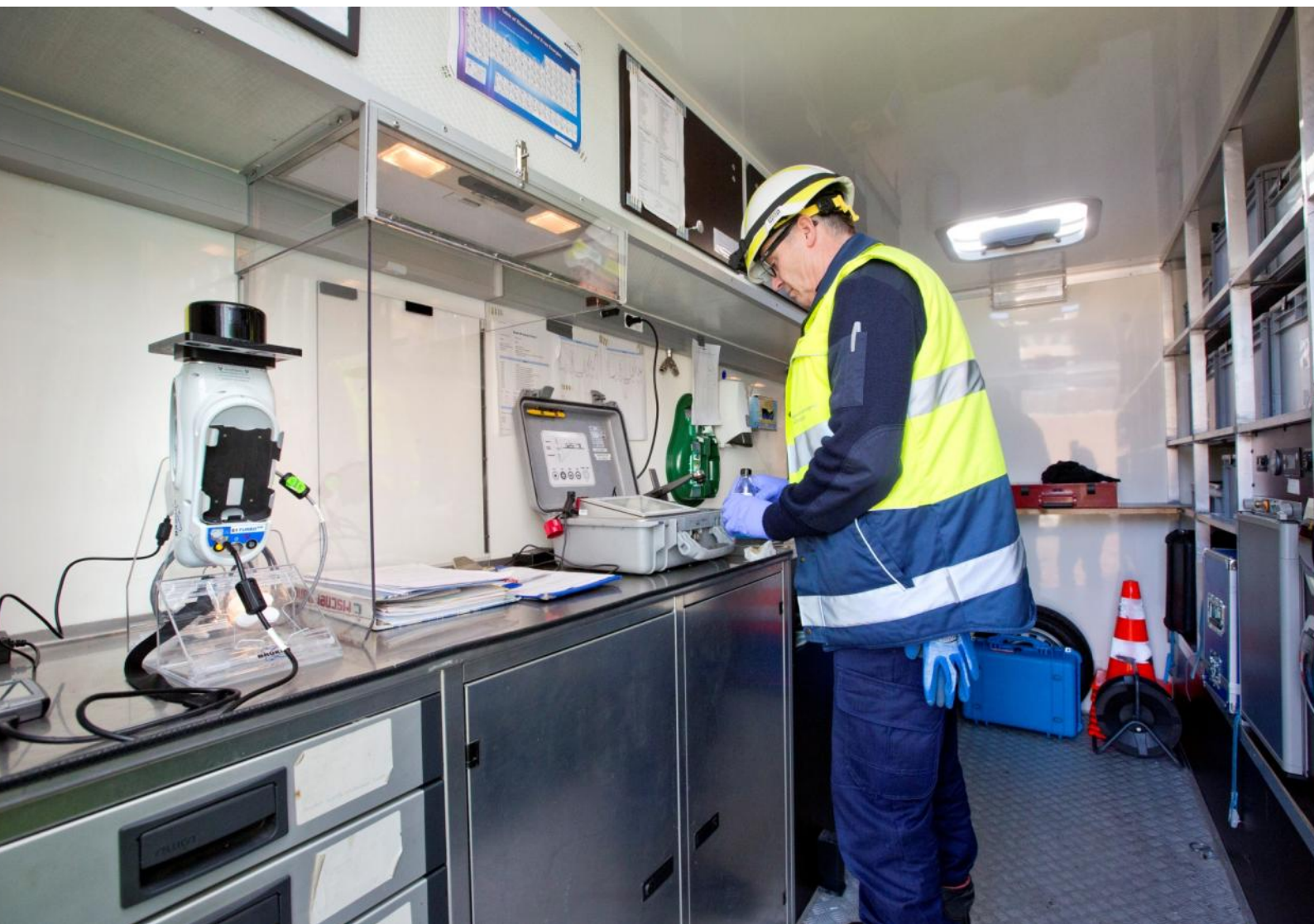
- medewerkers nemen de telefoon op voordat deze driemaal is overgegaan (binnen 20 sec).
- terugbelverzoeken worden binnen twee werkdagen gehonoreerd.
- de reactietermijn bij e-mails is maximaal vijf werkdagen.
- burgerbrieven worden uiterlijk binnen zes weken afgehandeld. Lukt dit bij complexe zaken toch niet dan krijgt de afzender altijd binnen die termijn een bericht met daarin de nieuwe termijn.

Deze normen zijn gebaseerd op aanbevelingen van de Nationale Ombudsman. De inspectie wil ten minste 95% van zowel de vragen als de meldingen binnen de vastgestelde behandelingsnormen afhandelen.

De inspectie zet een deel van haar expertise in om het beleid en de (internationale-) regelgeving voor te bereiden. Zo beschikt de inspectie over specifieke deskundigheid op het gebied van de dagelijkse praktijk die noodzakelijk is voor beleidsvoorbereiding en beleidsevaluatie. De inspectie heeft met de ministeries concrete afspraken gemaakt over de inzet van deze capaciteit.

De definitieve realisatiecijfers 2015 publiceert de inspectie in haar Jaarverslag ILT 2015.

## 4. gevaarlijke stoffen



## (gevaarlijke) stoffen in vogelvlucht

<b>gevaarlijke stoffen</b>	
hoeveelheid over de weg, per binnenschip en spoor (waarvan)	70 à 80 miljoen ton
- over de weg	17%
- per binnenschip	78%
- over het spoor	5%
hoeveelheid natte bulk in de koopvaardij	159 miljoen ton
gelost waarvan	128 miljoen ton
- petroleum (crude oil)	80 miljoen ton
- geladen	22 miljoen ton
- doorvoer	7 miljoen ton
hoeveelheid in de koopvaardij verpakt	5,7 miljoen ton
- gelost	2,1 miljoen ton
- geladen	2,2 miljoen ton
- doorvoer	1,4 miljoen ton
hoeveelheid general cargo luchtvaart	24 Kton
hoeveelheid in postzendingen via luchtvaart	40 Kton
<b>biociden</b>	
exameninstituten	2
vakbekwame plaagdierbestrijders	600
producenten (toelatinghouders)	500
handelaren en importeurs	1000-10.000
gebruikers (professioneel)	>100.000
<b>asbest</b>	
eigenaren/opdrachtgevers sloop/asbestverwijdering objecten	
transportmiddelen rail	25
scheepswerven	100
industriële (proces-) installaties	>10.000
aantal wegen met asbesthoudende puinlaag	2500
<b>REACH/CLP</b>	
producenten en importeurs	7400
distributeurs	8000
formuleerders en verwerkende industrie	11.000
<b>explosiegevaarlijke stoffen</b>	
civiel gebruik (gebruik/doorvoer)	15.000 ton/83000 ton
vuurwerk (totaal/illegaal consumenten-/professioneel-)	11 mln kg/1-2 mln kg/0,5 mln kg
<b>luchtverontreinigende stoffen (ozonlaagafbrekende stoffen/broeikasgassen)</b>	
productie in Nederland	3000 ton/jr
totaal import en export	500 ton/jr
aantal ondertoezichtstaanden	
gebruikers	>300.000
installateurs	ca. 3.000
handelaren	15
exameninstituten en keuringsinstanties	10
brandstoffen	
tankstations	4.200

brandstof wegverkeer	13,8 miljard ltr
aanmerende zeeschepen	35.000
bunkerbrandstof	16 mln ton

\*schatting

Het toezicht door de inspectie op het transport van gevaarlijke stoffen richt zich op:

- actoren in de transportketen van gevaarlijke stoffen, zoals:
  - transportondernemingen;
  - verladers, verzenders en ontvangers;
  - bedrijven die transport voorbereiden en overslagbedrijven.
- producent-/importeurs van gevaarlijke stoffen;
- risicovolle inrichtingen waar op- en overslag van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- inzamelaars van gevaarlijke afvalstoffen en scheepsafvalstoffen;
- erkende instanties (klassenbureaus, keuringsinstanties, etc.).

Omdat het toezicht van de inspectie zich richt op de gehele keten van productie tot (afval)verwerking van gevaarlijke stoffen wordt dit toezicht elk jaar meer geïntegreerd uitgevoerd. Dit toezicht richt zich ook op de grootste risico's bij het transport en op de voornaamste risico's in de leefomgeving. Dit zijn:

- de risico's van onjuiste classificatie, onjuiste of ondeugdelijke omhullingen en de risico's bij het vervoer zelf en het laden en lossen van gevaarlijke stoffen;
- de risico's van de gevaarlijke stof zelf bij, onder meer, de productie, recycling, inzameling en verwerking van gevaarlijke (afval)stoffen; speciale aandacht gaat daarbij uit naar de kwaliteit van brandstoffen en de blendcomponenten die worden gebruikt bij de productie daarvan;
- risicovolle bedrijven waar op- en overslag van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

## ontwikkelingen

De samenwerking op het terrein van gevaarlijke stoffen tussen de domeinen is een aantal jaren geleden ingezet bij de transportdomeinen, maar kreeg na de vorming van de inspectie verder vorm door ook de leefomgevingsdomeinen te betrekken. Inzet is om de ondertoezichtstaande bedrijven *integraal* te benaderen bij het toezicht gevaarlijke stoffen, opdat de bedrijven beter gaan naleven op alle aspecten van gevaarlijke stoffen en minder toezichtlasten krijgen. Deze ontwikkeling neemt nog een aantal jaren in beslag. Als sturingsinstrument is een van de directeuren als portefeuillehouder gevaarlijke stoffen aangewezen die verantwoordelijk is voor de vorming van een jaarlijks uitvoeringsprogramma Toezicht Gevaarlijke Stoffen. Voor 2016 liggen de speerpunten op de volgende aspecten.

### *integraal toezicht op risicovolle bedrijven*

De inspectie houdt toezicht op transport en overslag van gevaarlijke stoffen bij BRZO-bedrijven. Jaarlijks worden honderd risicovolle bedrijven gecontroleerd. De doelgroep van ca. vierhonderd BRZO-bedrijven vormt hiervoor de basis. Een aantal BRZO-bedrijven is ook ondertoezichtstaande van de inspectie vanuit de milieuregelgeving.

Na een succesvolle pilot in 2015 worden de administratiecontroles uitgevoerd vanuit een meerjarentoezichtprogramma, waarin in 2016 tien risicovolle bedrijven door een breed samengesteld inspectieteam integraal en diepgaand worden geïnspecteerd op:

- opslag, transport en overslag van gevaarlijke stoffen en munitie (defensie);
- biociden;
- REACH;
- asbestverwijdering uit objecten en industriële procesinstallaties;
- veiligheid van buisleidingen;
- afval.



#### *toezicht op erkende instanties*

De erkenning en het toezicht op instanties die als bevoegde autoriteit in de regelgeving vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, spoor, binnenvaart en luchtvaart een aantal handelingen uitvoeren, zoals het keuren van verpakkingen, tanks en het classificeren van stoffen, zijn een taak van de inspectie.

Bij het domein Scheepvaart worden bepaalde taken, zoals de afgifte van een certificaat van goedkeuring voor binnenvaartschepen, gedaan door erkende instellingen, zoals klassenbureaus.

In de luchtvaart opereren erkende afzenders, luchtvrachtagenten, grondafhandelaars, luchtvaartmaatschappijen (AOC) alsmede specialistische bedrijven (E-erkenning). De inspectie toetst periodiek of deze bedrijven nog voldoen aan de criteria van hun erkenning conform de Wet Luchtvaart. In de luchtvaart gevaarlijke stoffen is er ook toezicht op de erkende opleidingsinstellingen. In 2016 wordt het toezicht op deze instanties inspectiebreed eenduidig uitgevoerd op basis van het hiervoor in 2015 uitgewerkte toezichtkader.

#### *probleemgericht toezicht op specifieke ketens van gevaarlijke (afval)stoffen*

De in 2015 gestarte aanpak voor het integraal toezicht op de brandstofketen wordt in 2016 voortgezet. Om zo goed mogelijk zicht en grip te krijgen op de brandstofketen worden de volgende activiteiten met elkaar in verband gebracht in een meerjarig ketentoezichtprogramma, met daarin o.a.:

- integrale inspecties bij afvalverwerkers, brandstofblendingsbedrijven en tankopslagbedrijven op naleving van REACH, gebruik van afval- en chemische reststoffen als brandstofcomponent en de veiligheidseisen bij het laden en lossen van tankauto's en tankschepen;
- gericht toezicht op bunkerboten en binnenvaarttankers die zowel brandstoffen als oliehoudende reststromen transporteren;
- controle op veiligheid bij laad- en losprocessen van tankauto's en spoorvervoer.

Bij het toezicht op het transport van ingezameld gevaarlijk bedrijfsafval blijkt dat de naleving ervan slecht is (ca. 80% overtredingspercentage). Daarom krijgt dit onderwerp ook in 2016 prioriteit. Daarbij worden controles uitgevoerd naar de naleving van BIA-inzamelvergunningen (Besluit inzameling Afvalstoffen), de EVOA en regelgeving voor transport van ingezameld gevaarlijk afval.

Scheepsafvalstoffen staan in de belangstelling door hun gevaar voor het mariene milieu, ze krijgen dan ook een hoge prioriteit in 2016. Speerpunt voor 2016 is om het toezicht op de afgifte van scheepsafvalstoffen en het toezicht op de inzamelvergunning voor scheepsafvalstoffen te verbinden tot een samenhangende en sluitende toezichtstrategie.

De inspectie houdt in 2016 gericht toezicht op het transport van infectieuze stoffen van o.a. medische klinieken en 'ontdoeners' van humaan/veterinair gevaarlijk afval.

Al jaren blijkt dat er een slechte naleving is van het transport van gevaarlijk afval vanuit het Verenigd Koninkrijk en Ierland. Interventie vanuit het transporttoezicht blijkt onvoldoende corrigerend. Daarom wordt er op ingezet om ook met gericht EVOA-toezicht en kritische EVOA-vergunningverlening als aanvullend interventiemiddel de naleving van transporteurs van deze afvalstroom te verbeteren.

De inspectie houdt in samenwerking met de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Straling (ANVS) toezicht op nucleaire transporten. De ANVS richt zich daarbij op de transporten van splijtstoffen en de ILT op de vervoerders van overige nucleair materiaal.

#### *risicoanalyses*

In 2016 worden de administratiecontroles bij brandstofterminals, (scheeps)afvalinzamelaars en risicovolle bedrijven geprogrammeerd vanuit één integrale bedrijvenlijst. Hierbij wordt per bedrijf beoordeeld welke

aspecten aan de orde zijn waarop de inspectie bevoegd gezag is. De inspecties worden zo mogelijk integraal uitgevoerd en de toezichtresultaten worden gebundeld tot een domeinoverstijgend naleefbeeld per bedrijf.

De ladingcontroles in Rotterdamse haven en Schiphol vinden zoveel mogelijk informatiegestuurd en risicogericht plaats. Risicogestuurd op basis van risico-indicatoren vanuit zowel de transport- als de milieuregelgeving. Informatiegestuurd op basis van Douane- en terminalinformatie. Door de concentratie van de inspecties op de Douaneterminals en gerichte objectselectie kan naar verwachting de efficiency en de effectiviteit van deze ladingcontroles worden vergroot.

Gevaarlijke stoffen bevinden zich in een keten van productie, vervoer, gebruik, inzameling, recycling en verwerking. Hierdoor kunnen het toezicht van de leefomgevingdomeinen en dat van de transportdomeinen een belangrijke signaalfunctie voor elkaar hebben. Informatie die inspecteurs voor elkaar meenemen wordt geanalyseerd en gebruikt om gericht bedrijven c.q. objecten te selecteren voor inspectie.

## gevaarlijke stoffen

### normen

De inspectie ontleent haar wettelijke taken op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen voornamelijk aan de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, de Schepenwet en de Wet luchtvaart en de hierbij behorende besluiten en regelingen. De regelgeving komt in internationale kaders tot stand op grond van de volgende verdragen en overeenkomsten:

- Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR) ;
- Reglement betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de spoorweg (RID);
- Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN);
- Technische voorschriften voor het veilige vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht (ICAO TIS);
- De Internationale Code voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee (IMDG Code).

internationaal kader	naleving*
ADR	<70%
RID	>80%
ICAO TIS	>80%
IMDG Code	<70%
ADN	<70%

\* inschatting op basis van hit-rates (geconstateerde overtreding) bij controles 2014

### vergunningverlening

vergunningen en erkenningen	2016	2017	2018	2019	2020
aantal vergunningen	280	275	270	270	270
%< behandelnorm	92	95	95	95	95

## handhaving

### dienstverlening

dienstverlening	2016	2017	2018	2019	2020
afhandeling vragen	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800
afhandeling meldingen	240	240	240	240	240

### toezicht

toezicht	2016	2017	2018	2019	2020
convenanten*	7	8	9	10	11
administratiecontroles: (keten-/stofgericht)					
brandstofketen **	25	65	65	65	65
gevaarlijk afval **	15	10	10	10	10
nucleaire transporten	10	10	10	10	10
risicovolle bedrijven **	90	90	90	90	90
integrale controles risicovolle bedrijven **	10	10	10	10	10
wegvervoer ADR	20	20	20	20	20
infectueuze stoffen	50	50	50	50	50
UN-kenmerken	20	20	20	20	20
objectinspecties:					
ladingcontroles Rotterdamse haven	975	975	975	975	975
ladingcontroles Schiphol en nationale luchthavens	550	550	550	550	550
spoorcontroles	600	600	600	600	600
wegcontroles	2.650	2.650	2.650	2.650	2.650
zeeschepen	150	150	150	150	150
binnenvaartschepen	235	235	235	235	235
nucleaire transporten	110	110	110	110	110
afgifte scheepsafval	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200
audits erkende instantie en (beoogde) convenanthouders:					
GS erkenninghouders conform Wet Luchtvaart (incl. erkenninghouders nucleaire transporten)	28	34	44	50	50
erkenninghouders luchtvaart BES	6	8	10	10	10
erkenninghouders vervoer gevaarlijke stoffen (weg, spoor, binnenvaart)	2	2	2	2	2
(potentiële) convenanthouders	10	10	10	10	10
handhavingscommunicatie	1	0	0	1	1

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar

\*\* deze controles vinden integraal plaats in samenwerking tussen de transport- en leefomgevingdomeinen

## incidentafhandeling en onderzoek

afhandeling meldingen en incidenten	2016	2017	2018	2019	2020
incidenten luchtvaart	10	10	10	10	10
incidenten scheepvaart	85	85	85	85	85
incidenten railvervoer	35	35	35	35	35
incidenten wegvervoer	70	70	70	70	70
incidenten risicovolle bedrijven	2	2	2	2	2
onderzoeken	20	20	20	20	20
meldingen luchtvaart	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200

Er is een wettelijke verplichting voor het melden en rapporteren van incidenten bij het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Behalve dat de inspectie een taak heeft bij de afwikkeling van het incident vervoer gevaarlijke stoffen, ziet de inspectie toe op de naleving van deze meld- en rapportageplicht.

Om te leren van incidenten wordt onderzoek gedaan naar ongevallen en incidenten en die worden jaarlijks geanalyseerd om trends te signaleren en gerichte beleidsignalen te geven en toezichtprioriteiten te bepalen.

### samenwerking

#### *internationaal*

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is internationaal en verloopt vaak over meerdere vervoersmodaliteiten: een gevaarlijke stof komt per zeeschip in de Rotterdamse haven aan en wordt per vrachtwagen, per wagon of per binnenvaartschip naar de (eind)bestemming gebracht, al dan niet in Nederland. Het internationale karakter van het vervoer van gevaarlijke stoffen vraagt om een goede samenwerking met de collega-inspecties, zowel met de ons omringende landen als daarbuiten. Omdat veel goederen uit China afkomstig zijn, wordt ook samenwerking met de Chinese toezichthoudende autoriteiten (MSA) opgebouwd.

De inspectie wil de samenwerking versterken door, onder meer, het uitwisselen van kennis en het uitvoeren van gezamenlijke controles. Het bereiken van een level playing field is hierbij een vergezicht voor de toekomst. De inspectie richt zich hierbij op harmonisatie van het toezicht van gevaarlijke stoffen in de lidstaten van de EU en blijft in ECR (Euro Contrôle Route) verband actief.

#### *nationaal*

De inspectie werkt bij het toezicht op het transport van gevaarlijke stoffen samen met de rijks(inspectie)diensten I-SZW, de NVWA, de nationale politie, Zeehavenpolitie, RWS, RDW, Douane en de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingbescherming (ANVS).

Het toezicht op risicovolle bedrijven richt zich grotendeels op bedrijven, met als wettelijk kader onder meer het Besluit Risicobedrijven Zware Ongevallen (BRZO). Dit toezicht wordt afgestemd en desgewenst in samenwerking uitgevoerd met de Regionale Uitvoeringsdiensten.

Bij het wegtransport en het toezicht op de opslag van gevaarlijke stoffen en munitie op defensie terreinen, werkt de inspectie samen met het KMCGS van het ministerie van Defensie.

Binnen de luchtvaartsector werkt de inspectie samen met de Douane aan het project Smartgate Schiphol. Binnen de scheepvaart is specifiek de samenwerking met de zeehavenpolitie en het Havenbedrijf Rotterdam en dat van Amsterdam van belang.

## stoffen

### biociden

Het toezicht op biociden richt zich primair op de industrie (producenten/toelatinghouders, importeurs en distributeurs) en op vakbekwame plaagdierbestrijding. In EU-verband wordt blijvend aandacht geschonken aan de nieuwe regels voor de (met biociden) behandelde producten. In 2016 zal de inspectie extra aandacht besteden aan de (industriële) reinigingsbranche, gassingsbedrijven en de handel in biociden op het internet door het aanbieden van producten en diensten door het intensiveren van het aantal inspecties op deze onderwerpen.

### normen

regelgeving	naleving
biociden	<70%

### vergunningverlening

In het werkveld risicovolle stoffen verleent de inspectie geen vergunningen. In veel gevallen is sprake van Europese regelgeving met een directe werking.

### handhaving

#### dienstverlening

dienstverlening	2016	2017	2018	2019	2020
afhandeling vragen					
afhandeling meldingen*	365	365	365	365	365

\* 65 meldingen biociden, 300 meldingen gassing

#### toezicht

toezicht	2016	2017	2018	2019	2020
convenanten*	2	3	3	4	4
administratiecontroles	500	500	500	500	500
audits	0	1	2	1	1
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS	500	500	500	500	500

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar. Exclusief bijdrage aan inspectiebrede convenanten.

## samenwerking

De inspectie en de NVWA stemmen hun handhavingsactiviteiten met elkaar en andere partners af. De partners handhaven ieder in hun eigen domein:

- • ILT: industrie, vakbekwame plaagdierbestrijding
- • NVWA: agrarische sector en consumentenartikelen
- • I-SZW: metaalsector
- • Inspectie Gezondheidszorg (via NVWA): gezondheidszorg
- • waterschappen: watergerelateerd gebruik biociden
- • SoDM: mijnbouwgerelateerd gebruik biociden

## asbest

De inspectie richt zich de komende jaren bij het toezicht op asbest op de verwijdering van asbest uit treinen, trams, schepen en industriële (proces-)installaties. In 2016 richt de inspectie zich specifiek op procesinstallaties in de voedingsmiddelenindustrie. Het toezicht richt zich eveneens op de sanering van met asbest verontreinigde wegen.

## normen

regelgeving	naleving
asbest	<70%

## handhaving

### dienstverlening

dienstverlening	2016	2017	2018	2019	2020
afhandeling vragen					
afhandeling meldingen*	500	500	500	500	500

\* meldingen asbestwegen + asbest overig

### toezicht

toezicht	2016	2017	2018	2019	2020
convenanten*	0	0	0	0	0
objectinspecties	125	125	125	125	125
administratiecontroles	350	350	350	350	350
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS	475	475	475	475	475

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar, exclusief bijdrage aan inspectiebrede convenanten.

## samenwerking

Op het gebied van asbest wordt samengewerkt met gemeenten, omgevingsdiensten, I-SZW, politie (en OM).

## REACH/CLP

Het toezicht op de REACH (= Registratie, Evaluatie en Autorisatie van Chemische stoffen)- en CLP-regelgeving (= Classification, Labelling en Packaging) van de inspectie richt zich met name op:

- de plicht voor producenten en importeurs om hun chemicaliën te registreren, zodat de risico's bekend zijn;
- de plicht voor alle bedrijven die chemicaliën leveren, om de juiste informatie over de aard en samenstelling van de chemicaliën aan hun afnemers te verstrekken, zodat de afnemers passende beschermingsmaatregelen kunnen nemen;
- het verbod op het toepassen van bepaalde verboden of beperkte chemicaliën.

### normen

regelgeving	naleving
REACH	<70%

### vergunningverlening

In het werkveld risicovolle stoffen verleent de inspectie geen vergunningen. In veel gevallen is sprake van Europese regelgeving met een directe werking.

### handhaving

#### dienstverlening MIC

dienstverlening REACH	2016	2017	2018	2019	2020
afhandeling vragen	PM	PM	PM	PM	PM
afhandeling meldingen *	5	5	5	5	5

\* via MIC en van het Europees Agentschap voor chemische stoffen (ECHA) en andere overheden

#### toezicht

toezicht REACH	2016	2017	2018	2019	2020
convenanten*	1	2	4	4	4
administratiecontroles	350	360	370	380	390
audits	1	1	2	1	1
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS	350	360	370	380	390

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar

## samenwerking

De inspectie werkt bij de handhaving van REACH en CLP samen met de I-SZW, de NVWA, het SodM en de Douane. Het streven is gezamenlijk toe te zien op de gehele stoffenketen, waarbij iedere partij zijn eigen doelgroep inspecteert:

ILT: producenten, importeurs en handelaren van stoffen en mengsels voor professioneel gebruik

NVWA: producenten, importeurs en handelaren van mengsels en van voorwerpen voor consumenten

I-SZW: industriële en professionele gebruikers

De Douane levert informatie over importen aan de inspectie en controleert op de import van verboden stoffen in producten (zoals cadmium) en op de import en export van stoffen die in het kader van internationale verdragen zijn verboden of streng beperkt worden.

Op het gebied van REACH en CLP werkt de inspectie internationaal samen, onder meer doordat zij deelneemt aan het Europees Forum.

## vuurwerk

### normen

regelgeving	verplichting	naleving
vuurwerk	consumenten- en professioneel vuurwerk voldoen aan de eisen op het gebied van productveiligheid, etikettering en verpakking en ketenmeldingen; toepassing bij evenementen is vergunning- of meldingplichtig.	<70%
wet explosieven voor civiel gebruik(Wecg)	explosieven voor civiel gebruik voldoen aan eisen op het gebied van productveiligheid, etikettering en verpakking; het is verboden om zonder erkenning explosieven te vervaardigen, te gebruiken, op te slaan, over te brengen en te verhandelen. Het is verboden om zonder vergunning explosieven over te brengen; er moet een doorlopend register worden bijgehouden	70-80%
precursoren		onbekend

De risico's bij explosieven voor civiel gebruik liggen zowel in de productveiligheid en het ondeskundig gebruik als bij misbruik (security).

### vergunningverlening

Vanaf 2016 gaat de inspectie vergunningen verlenen voor het gebruik van precursoren. Daarnaast neemt de inspectie van af 1 januari 2016 de vergunningverlenende taken over van DCMR Milieudienst Rijnmond (DCMR) op het gebied van vuurwerk en de Wet explosieven voor civiel gebruik (Wecg). Onderwerp van Wecg is het verlenen van toestemming voor intracommunautaire overbrenging van deze explosieven. Voor het bedrijfsmatig afsteken van vuurwerk moet een bedrijf in het bezit zijn van een toepassingsvergunning.



vergunningverlening	2016	2017	2018	2019	2020
precursoren					
toepassingsvergunning vuurwerk	7	7	7	7	7
overbrengingsvergunning Wecg	190	190	190	190	190
% afhandeling binnen behandelnorm*	92	95	95	95	95

\*het aantal vergunningaanvragen bij deze nieuwe vergunningplicht is nog niet bekend.

## handhaving

### dienstverlening

dienstverlening explosiegevaarlijke stoffen	2016	2017	2018	2019	2020
afhandeling vragen	1.850	1.850	1.850	1.850	1.850
afhandeling meldingen	6.535	6.535	6.535	6.535	6.535

De binnenkomende meldingen van allerlei aard over vuurwerk en de Wecg worden geïnventariseerd, geanalyseerd en zo nodig gevolgd door een inspectie.

### toezicht

toezicht explosiegevaarlijke stoffen	2016	2017	2018	2019	2020
convenanten*	2	2	2	2	2
objectinspecties					
- vuurwerk	215	215	215	215	215
- civiele explosieven	75	50	50	50	50
administratiecontroles					
- vuurwerk	75	55	55	55	55
- audits <sup>1</sup>	2	2	2	2	2
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS					
- vuurwerk	30				
- civiele explosieven	150				

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar.

Wat betreft vuurwerk gaat de inspectie de komende jaren de effectiviteit van de handhaving gericht op de importeurs vergroten omdat de beoogde verbetering van de naleving op productveiligheid niet doorzet. Dit betekent dat het toezicht erop gericht is om de importeurs van vuurwerk nadrukkelijker aan hun verantwoordelijkheid voor deugdelijk vuurwerk te houden. Zo zullen veel meer dan nu bestuursrechtelijke instrumenten worden ingezet om die, waar nodig, af te dwingen. Daarnaast zal de aanpak van de illegale handel in zwaar, foutief geïnclassificeerd vuurwerk, aandacht blijven krijgen.

<sup>1</sup> afhankelijk van de ontwikkelingen rondom de accreditatie van de notifying body in Nederland.

Met de ketenpartners worden samenwerkingsacties uitgevoerd op het terrein van illegale vuurwerkhandel waarbij aandacht wordt geschonken aan webshops, transport met postpakketten en internetresearch. Er is een toenemende samenwerking met andere EU-lidstaten over de vuurwerkstromen die naar Nederland lopen via havens als Hamburg, Gdansk, Antwerpen en Le Havre.

De in de tabel hierboven vermelde afname van het aantal objectinspecties voor civiele explosieven na 2015 is gebaseerd op de verwachting dat verschillende doelgroepen de regels beter gaan naleven.

## samenwerking

samenwerking vuurwerk	2016	2017	2018	2019	2020
administratiecontroles samen met politie en provincie	75	75	75	75	75

Op het gebied van vuurwerk werkt de inspectie intensief samen met de politie en de Douane om het toezicht te versterken en de invoer van illegaal vuurwerk tegen te gaan. Daarnaast werkt de inspectie samen met gemeentes, de provincie, de Belastingdienst, de Kmar en internationale partners in Europa en China. De samenwerking met China is primair gericht op beperking van de invoer van foutief geclassificeerd vuurwerk en afwijkend consumentenvuurwerk.

In het kader van de ketenregie vuurwerk zal de inspectie het voortouw nemen.

Bij het toezicht op explosieven voor civiel gebruik werkt de inspectie samen met de I-SZW, de Douane, de politie, gemeenten en het SodM. Door het internationale karakter van de keten, heeft de inspectie vanuit haar rol als ketenregisseur contact met internationale handhavingspartners en werkt zij aan het tot stand brengen van een samenwerkingsverband op het gebied van handhaving met partners in Europa.

## luchtverontreinigende stoffen

### normen

regelgeving	naleving
luchtverontreinigende stoffen	<70%

### toezicht

toezicht luchtverontreinigende stoffen	2016	2017	2018	2019	2020
convenanten	3	3	3	3	3
objectinspecties	600	625	675	675	675
administratiecontroles	60	60	40	40	40
afhandeling van meldingen	25	30	30	30	30
audits	5	5	5	5	5
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS					

Wat betreft luchtverontreinigende stoffen (ozonlaagafbrekende stoffen/broeikasgassen, brandstoffen en vluchtige organische stoffen) hanteert de inspectie een risicobenadering om zo efficiënt mogelijk de naleving te bevorderen.

# 5. certificerende instellingen

## certificerende instellingen in vogelvlucht

De inspectie onderscheidt in haar werkgebied de certificerende instellingen met een publiekrechtelijke taak in drie categorieën:

- de instellingen waarvoor de inspectie een erkenning moet afgeven (vergunningverlening).
- de instellingen waarop de inspectie toezicht houdt.
- de instellingen die door de inspectie zijn gemandateerd om namens haar vergunningverlenende taken te verrichten.

Sommigen instellingen zijn werkzaam in een specifiek domein, andere werken op meerdere terreinen.

De inspectie heeft geen relatie met instellingen zonder publiekrechtelijke taak, gericht op certificering. Deze instellingen zijn door de sectoren of branches zelf ingesteld, ter verbetering van de kwaliteit van producten of diensten. Zij kennen veelal eigen keurmerken, zoals bij taxi's en bussen, maar deze keurmerken zijn niet wettelijk vereist.

## ontwikkelingen

### de sector

Op het werkterrein van de inspectie zijn meer dan honderd certificerende instellingen (ci's) werkzaam. De meeste zijn op een specifiek terrein actief. De erkenning van of het toezicht op deze instellingen vindt plaats door het betreffende domein van de inspectie. De komende jaren wordt het toezicht geïntensiveerd.

Zo'n vijftig instellingen hebben een relatie met meerdere domeinen. De inspectie wil deze instellingen *integraal* benaderen, waardoor de naleving van alle aspecten wordt verbeterd, de toezichtlast wordt gereduceerd en het inzicht in de sector voor de inspectie toeneemt.

Kiwa en een aantal klassenbureaus en particuliere instellingen werken in mandaat voor de inspectie. De inspectie houdt daar vanuit de rol van *contractbeheerder* toezicht op. Het toezicht op Kiwa vindt plaats door de directie Bedrijfsvoering met ondersteuning van experts uit de domeinen. Het toezicht op de klassenbureaus en particuliere instellingen wordt in 2016 vormgegeven.

Om het zicht op de sector te vergroten, legt de inspectie sinds 2015 de informatie over certificatie en de instellingen vast. In 2014 heeft de inspectie het sectorbeeld vastgesteld op basis van de ervaringen van inspecteurs met instellingen en certificeringstelsels.

### minder toezicht op bedrijven

Veel bedrijven met certificaten van certificerende instellingen met een publiekrechtelijke taak zijn van oordeel dat toezichthouders meer moeten leunen op deze certificaten.

Drie rijksinspecties – I-SZW, NVWA en ILT- hebben in een toezichtsignaal aan hun bewindslieden aangegeven dat verminderd toezicht op basis van certificeringstelsels mogelijk is wanneer voldaan wordt aan de volgende criteria:

- het certificaat dekt de relevante wet- en regelgeving;
- de wet- en regelgeving (normen) en de schema's voor het certificaat zijn helder en uitvoerbaar;
- de normen en schema's zijn openbaar en gemakkelijk toegankelijk;
- de onafhankelijkheid van de certificerende instellingen is geborgd;
- bij controles door de ci's is sprake van:
  - voldoende kwaliteit en voldoende kritische controles;
  - periodieke controles met voldoende frequentie;
  - periodieke controles vinden zowel aangekondigd als onaangekondigd plaats;
  - registratie en traceerbaarheid van het controleresultaat;
  - controle van producten/praktijk, naast kwaliteitscontroles;
  - risicogerichte controles;
- de rijkstoezichthouders hebben toegang tot relevante informatie;
- informatie-uitwisseling tussen rijkstoezichthouders, ci's en gecertificeerde;
- ci's nemen passende maatregelen, inclusief het intrekken van het certificaat, bij tekortkomingen;
- tekortkomingen met majeure (veiligheids)risico's worden gedeeld met de rijkstoezichthouders;
- bedrijven met managementsystemen gebruiken NEN-ISO 19600-2014 (compliance) en NEN-EN-ISO 1900-2015 (kwaliteitsmanagementsysteemseisen).

Voor de inspectie is de wens van het bedrijfsleven om meer te vertrouwen op certificaten een extra reden om de komende jaren het toezicht op de certificerende meer integraal te maken en te intensiveren, vanuit de filosofie dat de kwaliteitsverbetering van certificaten het ook gemakkelijker mogelijk maakt om de toezichtlast bij bedrijven te reduceren. Gelet op het huidige kwaliteitsniveau van (veel) certificaten is 'vertrouwen op' nog niet sectorbreed aan de orde.

## handhaving

toezicht

certificerende instellingen	2016	2017	2018	2019	2020
audits	10	10	10	10	10

Een van de directeurs van de inspectie is aangewezen als portefeuillehouder certificerende instellingen. Voor 2016 beperkt dit hoofdstuk zich nog tot de integrale audits op de instellingen die werkzaam zijn op meerdere domeinen van de inspectie. Het totaaloverzicht van het toezicht volgt in het volgende meerjarenplan.

# 6. energiemaatregelen en producten



**Volkswagen Polo "Optive"**

Motorvermogen (kW)	45
Motorvermogen (CV)	61
Motorvermogen (CV) (max)	61
Motorvermogen (CV) (max) (1500 rpm)	61
Motorvermogen (CV) (max) (2000 rpm)	61
Motorvermogen (CV) (max) (2500 rpm)	61
Motorvermogen (CV) (max) (3000 rpm)	61
Motorvermogen (CV) (max) (3500 rpm)	61
Motorvermogen (CV) (max) (4000 rpm)	61
Motorvermogen (CV) (max) (4500 rpm)	61
Motorvermogen (CV) (max) (5000 rpm)	61
Motorvermogen (CV) (max) (5500 rpm)	61
Motorvermogen (CV) (max) (6000 rpm)	61
Motorvermogen (CV) (max) (6500 rpm)	61
Motorvermogen (CV) (max) (7000 rpm)	61
Motorvermogen (CV) (max) (7500 rpm)	61
Motorvermogen (CV) (max) (8000 rpm)	61
Motorvermogen (CV) (max) (8500 rpm)	61
Motorvermogen (CV) (max) (9000 rpm)	61
Motorvermogen (CV) (max) (9500 rpm)	61
Motorvermogen (CV) (max) (10000 rpm)	61

**Energie** **Personenauto**

Fabrikant: **VW**

Model: **POLO**

Brandstof: **Diesel**

**Brandstofverbruik** **3,8 liter / 100 km**

gemiddeld volgens de test van de Commissie

**Zuinig**

A B C D E F G

**Onzuinig**

**CO<sub>2</sub>-uitstoot** **99 gram / km**

CO<sub>2</sub> is het belangrijkste bijproduct van de verbranding van fossiele brandstoffen. Het wordt uitgestoten bij het rijden van een auto.

Een goed, laagverbruikend voertuig kan u helpen te besparen op de brandstofkosten. Het kan ook helpen te besparen op de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het kan ook helpen te besparen op de CO<sub>2</sub>-kosten. Het kan ook helpen te besparen op de CO<sub>2</sub>-kosten.

## energiemaatregelen en producten in vogelvlucht

	aantal
<b>energiemaatregelen</b>	
distributeurs van autobanden (verkopten in een jaar)	>1.000 8.000.000
autodealers (energielabels auto's) energielabels auto's (verkopten in een jaar)	2.400 400.000
utiliteitsgebouwen met publieke functie (energielabel)	+/- 60.000
transacties utiliteitsbouw	+/-11.000
transacties woningen	210.000
erkende deskundigen energielabel woningen	800
gebouwen met airconditioninginstallatie >12 kW*	170.000
<b>productregelingen</b>	
distributeurs, fabrikanten en importeurs van bouwproducten productgeroepen	10.000 400
importeurs en distributeurs van verkeersproducten typen verkeersproducten	>15.000
distributeurs, fabrikanten en importeurs van pleziervaartuigen pleziervaartuigen	>300 3.000
distributeurs, fabrikanten en importeurs van elektrische en elektronische apparaten elektrische en elektronische apparaten	100.000 zeer groot

De inspectie ziet toe op de aanwezigheid van verplichte energielabels, te weten bij autobanden, personenauto's, woningen en utiliteitsgebouwen, zoals kantoren en winkels. Dit toezicht is gebaseerd op Europese richtlijnen en verordeningen: zij verplichten de EU-landen maatregelen te nemen om de energieprestaties van genoemde producten en gebouwen te verbeteren en daarnaast om het gebruik van energiezuinige producten en gebouwen door consumenten te stimuleren. De labels geven informatie over energieverbruik in vergelijking met producten en gebouwen in dezelfde klasse.

Daarnaast ziet de inspectie erop toe dat gebouweigenaren de airconditioningsystemen laten keuren door gekwalificeerde deskundigen. Het gaat om installaties met een vermogen groter dan 12 kW. De inspectie controleert sinds 2014 of de installaties tijdig zijn gekeurd en of de keuring door een bevoegde keuringsinstantie is uitgevoerd.

De inspectie voert toezicht op producten uit volgens de Verordening (EG) nr. 765/2008, dat een algemeen toezichtkader vormt voor markttoezicht op producten. Volgens dit kader moeten lidstaten van de Europese Unie een programma voor handhaving van productwetgeving opstellen en uitvoeren.



## energiemaatregelen

### normen

verplichting	naleving
zichtbaarheid energielabel publiek toegankelijke gebouwen	50-70%
overdracht van energielabel bij transactie utiliteitsbouw	10-20%
overdracht van energielabel bij transactie woningen	70-80%
controle op erkende deskundigen energielabel woningen	>90%
keuring airco installaties gebouwen 12-270 Kw	nog onbekend
energielabels banden	>90%
energielabels auto's	>95%

### handhaving

#### dienstverlening

dienstverlening energiematregelen	2016	2017	2018	2019	2020
afhandeling vragen en meldingen	1000	500	500	500	500

#### toezicht

toezicht energiematregelen	2016	2017	2018	2019	2020
objectinspecties					
*energielabels bij transactie utiliteitsbouw/woningen	60.000	50.000	40.000	30.000	20.000
*erkend deskundigen bij energielabel woningen	100	100	100	100	100
*keuring airconditioningsystemen	500	500	500	500	500
*zichtbaarheid energielabels	400	400	400	400	400
energielabels banden en auto's	250	250	250	250	250

\* deze aantallen zijn een prognose uitgaande van de beschikbaarheid van betrouwbare bestanden (externe partijen).

### samenwerking

Bij de energiematregelen wordt nauw samengewerkt met de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.

## productregelingen

Aan de producten die onder het toezicht staan worden eisen gesteld zijn die een hoog beschermingsniveau bieden wat betreft gezondheids-, milieu- en veiligheidseisen. Alle producten moeten aantoonbaar voldoen aan de gestelde eisen en voorzien zijn van een CE-markering dan wel een typegoedkeuring met bijbehorende documenten. Als er twijfel bestaat over de documenten kan een 'reality check' worden uitgevoerd ter ondersteuning van de betrouwbaarheid van de administratieve controle. Op basis van

risicoanalyse en Europese afspraken wordt vastgesteld naar welke productgroepen met prioriteit wordt gekeken. In een aantal gevallen moet hierbij gebruik gemaakt worden van een systeem van accreditatie.

Als tijdens inspecties producten aangetroffen worden die non-conform zijn, of waarop vervalste of misleidende markeringen zijn aangebracht, treedt de inspectie op. Dit kan zij doen bij alle marktdeelnemers: de fabrikant, de gemachtigde, de importeur en de distributeur.

#### CE-markeringen

Het toezicht CE-markering Bouwproducten richt zich op de aanwezigheid van de juiste etikettering op bouwproducten. Getoetst wordt op een correct label, de vermelding van de essentiële eigenschappen en de aanwezigheid van een correcte Declaration of Performance. Indien nodig wordt getest of een product voldoet aan de vermelde waarden. Ondertoezichtstaanden zijn producenten, importeurs en distributeurs van bouwproducten.

De inspectie houdt toezicht op de verkoop van uitsluitend type goedgekeurde verkeersproducten (als auto's, tractoren, maar ook onderdelen daarvan etc.) door voertuigdealers, automaterialen verkopers en bandenbedrijven. Het toezicht door de inspectie bij de pleziervaart richt zich op de aanwezigheid en juistheid van het CE-keurmerk op nieuw verkochte pleziervaartuigen. Ook wordt een toets gedaan op het voldoen van de vaartuigen aan de veiligheidsvoorschriften.

#### Elektr(on)ische apparatuur

Elektr(on)ische apparatuur moet voldoen aan ontwerpcriteria voor energie-efficiency. Deze hebben betrekking op alle schakels van de levenscyclus, zowel in de ontwerp-, gebruik- en afvalfase. Daarnaast worden beperkingen gesteld aan het gebruik van gevaarlijke stoffen in elektrische en elektronische apparatuur. De inspectie houdt toezicht op producenten en importeurs, en, voor de eisen aan gevaarlijke stoffen, ook op distributeurs.

### normen

verplichting	naleving
bouwproducten	80-90%
pleziervaartuigen	>90%
verkeersproducten	80-90%
voldoen aan eisen conformiteit en CE-markering elektr(on)ische apparatuur	70-80%

### handhaving

#### dienstverlening

dienstverlening productregelingen	2016	2017	2018	2019	2020
afhandeling vragen	300	300	300	300	300
afhandeling meldingen	50	50	50	50	50

## Toezicht

toezicht productregelingen	2016	2017	2018	2019	2020
convenanten*	4	4	4	5	5
audits ten behoeve van convenant	0	0	1	2	3
objectinspecties	0	0	0	0	0
administratiecontroles	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700
afhandeling handhavingverzoek	16	20	20	20	20
aantal te inspecteren bedrijven/OTS	900	900	900	900	900

\*totaal aan het einde van het jaar.

## samenwerking

Conform de Europese regelgeving moeten de markttoezichtautoriteiten in de lidstaten samenwerken. Onderdeel hiervan is dat de inspectie afspraken maakt met de douane voor het toezicht op producten ter plaatse van de Europese buitengrenzen.

## 7. afval



## afval in vogelvlucht

afval	aantal
opdrachtgevers export elektronica-afval naar niet-OESO landen	1.000
opdrachtgevers export kunststofafval naar niet-OESO landen	30
opdrachtgevers overig afvalexport naar niet-OESO-landen	n.b.
inzamelaars van scheepsafvalstoffen en afgewerkte olie	60
producenten/importeurs van elektrische en elektronische apparatuur	>3.000
distributeurs elektrische en elektronische apparatuur	150
producenten/importeurs die producten in kunststof verpakkingen op de markt brengen	3.600
inzamelaars/verwerkers kwikstromen	15
inzamelaars/verwerkers van (H)CFK's	10
inzamelaars /verwerkers van afval bestemd voor de co-vergisting	30

Het toezicht richt zich op preventie van afval, op duurzaam produceren, nuttige toepassing en recycling van afvalstoffen en op veilige inzameling en verwerking van (gevaarlijke)afvalstromen. Ondertoezichtstaanden zijn producenten, importeurs, ontdoeners, inzamelaars (inclusief tussenhandelaars), transporteurs, verwerkers en exporteurs van afval. De inspectie voert wettelijke taken uit, waarbij het Besluit en de Regeling Inzamelen Afvalstoffen (BIA resp. RIA), de Productbesluiten (PB), de Europese Verordening Overbrenging van Afvalstoffen (EVOA) en het Besluit organisch-halogeengehalte van brandstoffen (BOHB) de belangrijkste regelingen zijn.

BIA en RIA zijn van toepassing op bedrijven die zich in Nederland bezighouden met het verzamelen, vervoeren, verhandelen van of bemiddelen bij bedrijfsafvalstoffen of gevaarlijke afvalstoffen.

## ontwikkelingen

Sinds 1 juli 2015 is de verbrandingsbelasting ingevoerd voor afvalstoffen die worden geëxporteerd om in het buitenland verbrand te worden. De inspectie verleent hiervoor de vergunningen en ziet erop toe dat bedrijven niet meer afval exporteren dan vergund en of zij deze belastingplicht niet ontduiken. Hierbij werkt de inspectie nauw samen met de Belastingdienst.

In het kader van de ontwikkelingen in de circulaire economie wordt de politieke en maatschappelijke wens om afvalstoffen in te zetten als grondstof steeds groter.

## normen

regelgeving	verplichting	naleving
EVOA (Europese verordening overbrenging afvalstoffen)	grensoverschrijdend afvaltransport wordt volgens bepaalde procedures uitgevoerd, afhankelijk van de aard, de herkomst, de bestemming en de manier van verwerken van de afvalstoffen	<70%
productbesluiten	verschillende verplichtingen voor producenten en importeurs	70-80%
BOHB (organisch halogeengehalte van brandstoffen)	stromen waarin PCB's worden aangetroffen of waarin het halogeengehalte hoger ligt dan 50 mg/kg mogen niet worden opgewerkt tot brandstof	70-80%
BIA/RIA (inzameling afvalstoffen)	vervoerders, inzamelaars, handelaren, verwerkers moeten aantoonbaar vakbekwaam, betrouwbaar en kredietwaardig zijn (registratieplicht VIHB-lijst). Om bepaalde afvalstoffen te mogen verzamelen geldt een vergunningsplicht	70-80%

## vergunningverlening

vergunningen afval	2016	2017	2018	2019	2020
EVOA	3.350	3.350	3.350	3.350	3.350
BIA (nieuw)	3	3	1	1	1
BIA (revisie)	25	25	25	0	0
%< behandelnorm	95	95	95	95	95

De inspectie is de Nederlandse bevoegde autoriteit voor vergunningverlening van in-, uit en doorvoer van internationale afvaltransporten (EVOA). De inspectie toetst daarbij aan de sectorplannen van het Nederlandse beleidskader: het Landelijk Afvalbeheer Plan (LAP).

De toename in EVOA-aanvragen wordt veroorzaakt door de heffing op de export van te verbranden afval. De inspectie verwacht dat het effect zal zijn dat bedrijven alleen aanvragen wat ze zeker overbrengen. Mocht blijken dat er te weinig is aangevraagd dan zal er een tweede aanvraag volgen.

De inspectie verleent ook de vergunningen aan inzamelaars van afgewerkte olie, klein gevaarlijk afval en scheepsafvalstoffen in Nederland (BIA). Volgend op de LAP-wijzigingen van begin 2015 worden alle ca. 75 vigerende BIA-vergunningen gereviseerd. Gezien de beschikbare capaciteit wordt dit in 2016 opgepakt. Ook wordt bezien op welke wijze de aankomende wijzigingen in het LAP (leidend tot LAP 3) kunnen worden meegenomen. Het LAP 3 is vooralsnog voorzien aan het eind van 2016. Deze revisievergunningen treden na 2016 in werking. Omdat er weinig nieuwe toetreders op de inzamelaarsmarkt zijn neemt het aantal nieuwe BIA-vergunningaanvragen af.

De inspectie zet zich ervoor in de capaciteit van de vergunningverlenende afdeling op het gewenste niveau te houden zodat deze dienstverlening op peil blijft. Het kan zijn dat door omstandigheden voorrang gegeven moet worden aan de vergunningverlenende activiteiten boven de toezichtactiviteiten zodat de bedrijven door kunnen gaan.

## handhaving

### dienstverlening

dienstverlening	2016	2017	2018	2019	2020
afhandeling vragen	8.050	8.050	8.050	8.050	8.050
afhandeling transportmeldingen EVOA	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
afhandeling overige meldingen	555	555	555	555	555

## Toezicht

toezicht	2016	2017	2018	2019	2020
convenanten*	4	5	6	7	7
objectinspecties:					
containercontroles afvalexport haven (na melding)	230	300	300	300	300
transportcontroles (meestal samen met de politie)	600	700	700	700	700
retourzending illegale afvaltransporten	45	45	45	45	45
overige objectinspecties afval	110	120	130	140	150
administratiecontroles	240	240	260	280	280
audits	4	5	6	7	8
aantal geïnspecteerde bedrijven/ondertoezichtstaanden	1.300				

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar

## samenwerking

gezamenlijk inspectieprogramma EVOA met handhavingspartners 2016	objectinspecties
Belastingdienst/Douane	3.500
politie	600
totaal	4.100

Voor het toezicht op de EVOA wordt jaarlijks een selectie gemaakt van prioritaire afvalstromen op basis van een risicoanalyse. De uitvoering van het toezicht vindt plaats in samenwerking met douane, politie en de NVWA. Met douane en politie is er een werkverdeling afgesproken volgens het 'huisarts-specialist'-principe. Hierbij wordt de inspectie betrokken als er sprake is van mogelijke niet naleving.

Met buitenlandse autoriteiten is, zowel vanuit vergunningverlening als bij het toezicht veelvuldig contact; bijvoorbeeld over de werkwijze in bepaalde situaties (level playingfield) en over terughaalverzoeken.

# 8. risicovolle bedrijven





## risicovolle bedrijven in vogelvlucht

risicovolle bedrijven	aantal
ministerie van Defensie <sup>2</sup>	1
buisleidingexploitanten	40
sloopbedrijven die werken voor het ministerie van Defensie	>30
bedrijven die werken met genetisch gemodificeerde organismen	225

Per 1 januari 2016 is de inspectie verantwoordelijk voor de vergunningverlening voor Defensie en buisleidingen. Deze taak berustte daarvoor bij de omgevingsdienst DCMR.

De inspectie houdt toezicht op inrichtingen van het ministerie van Defensie en enkele bijzondere inrichtingen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), de Wet milieubeheer (Wm) en de vergunningen die daaraan verbonden zijn. Daarnaast houdt zij toezicht op de externe veiligheid rondom buisleidingen en het veilig werken met genetisch gemodificeerde organismen (ggo's).

Het toezicht richt zich op bedrijven en bedrijfsorganisaties die verantwoordelijk zijn voor risicobronnen met betrekking tot (externe) veiligheid, zoals geformuleerd in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), andere milieu- en veiligheidsregelgeving en de borging van ruimtelijke rijksbelangen. Het toezicht op andere overheden richt zich op de uitvoering van hun wettelijke taken in relatie tot deze onderwerpen.

provincies	12
gemeenten	393

De eindverantwoordelijkheid voor de uitvoering en naleving van de Europese en nationale milieunormen en het borgen van nationale belangen in het ruimtelijke ordeningsbeleid ligt bij het Ministerie van IenM. De inspectie ziet toe op toepassing, uitvoering en naleving van Europese en nationale normen en wettelijke regels door het bevoegd gezag op het gebied van onder andere externe veiligheid, luchtemissies, afval, REACH, nationale ruimtelijke belangen en ongewone voorvallen.

## veiligheid, mens en omgeving

### ontwikkelingen

De verwachting is dat Defensie binnen vier jaar de volledige verantwoordelijkheid neemt voor een goede naleving van de Wabo-wet- en regelgeving. Hierop anticipeert de inspectie door haar toezicht op een andere manier en met minder inspecteurs uit te voeren. De capaciteit die hierdoor vrijkomt wordt ingezet voor de nieuwe taak vergunningverlening Defensie en buisleidingen.

In het voorjaar van 2015 is nieuwe regelgeving op het gebied van genetisch gemodificeerde organismen in werking getreden. Deze geeft in de uitvoeringspraktijk nog de nodige aanloopproblemen. Mede door middel van extra objectinspecties wil de inspectie de naleving van de nieuwe regelgeving vergroten.

<sup>2</sup> Defensie (bestaande uit vele inrichtingen/objecten) wordt beschouwd als één ondertoezichtstaande.

## normen

regelgeving	verplichting	naleving
defensie	eisen voor, onder andere, milieu, bouw, sloop, brandveiligheid en flora/fauna uit de Wm en Wabo (incl. vergunning)	<70%
sloopbedrijven	eisen, voor onder andere, de verwijdering van asbest en ander sloopafval	<70%
buisleidingen	risicomanagementsysteem in werking	<70%
genetisch gemodificeerde organismen	vergunningplichtige werkzaamheden interne controle door een veiligheidsfunctionaris; alleen EU-toegelaten producten op de markt brengen	>90%

De in de tabel genoemde nalevingspercentages zijn voornamelijk gebaseerd op het tot nu toe uitgevoerde toezicht op relevante inspectie-items (kernbepalingen).

## vergunningverlening

De inspectie heeft sinds 1 januari 2016 de vergunningverlening voor Defensie en buisleidingen overgenomen van DCMR Milieudienst Rijnmond. Voor buisleidingen gaat het om het verlenen van concessies voor de aanleg van buisleidingen.

De minister van IenM verleent vergunningen op het terrein van toelating van - en omgaan met genetisch gemodificeerde organismen. Deze vergunningen worden namens de minister van IenM verleend door het Bureau GGO van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM).

### vergunningen Defensie en buisleidingen

vergunningen	2016	2017	2018	2019	2020
vergunningen Defensie	70	70	70	70	70
concessies buisleidingen	0	0	0	0	0

De cijfers voor Defensie zijn enerzijds gebaseerd op de ervaringscijfers van DCMR en anderzijds op een voorlopige inschatting van de gevolgen van de vierde tranche Activiteitenbesluit. Er is nog geen zicht op aanvragen voor een nieuwe concessie buisleidingen.

## handhaving

### dienstverlening

dienstverlening	2016	2017	2018	2019	2020
afhandeling vragen	130	130	130	130	130
afhandeling meldingen	175	175	175	175	175

## toezicht

toezicht	2016	2017	2018	2019	2020
convenanten*	8	11	14	17	21
objectinspecties:					
- defensie: bouw en milieu	180	160	135	110	80
- bijzondere inrichtingen		4	4	4	4
- buisleidingen	10	10	10	10	10
- genetisch gemodificeerde organismen	40	15	15	15	10
- ggo-monsterneming (markttoelating)	25	20	20	20	20
administratiecontroles:					
- advisering vergunningverlening Wabo <sup>3</sup> , Defensie en bijzondere inrichtingen	4	3	3	3	2
- buisleidingen	55	55	55	50	45
- defensie	40	35	35	30	20
audits:					
- defensie	15	15	15	15	15
- buisleidingen	40	40	40	40	40
- genetisch gemodificeerde organismen	65	60	60	60	55
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS	160				

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar.

De naleving door Defensie en de betrokken sloopbedrijven van de Wabo, zowel op milieugebied als op het gebied van bouwen, slopen en brandveiligheid schiet nog te kort. De inspectie schoeit haar defensietoezicht dan ook op een andere leest. Onder het motto 'de generaal centraal' worden per cluster van defensie-inrichtingen waarvoor een drijver of generaal verantwoordelijk is, in een korte periode steekproefsgewijs integrale controles uitgevoerd. Als rijksdienst wordt van Defensie verwacht dat zij de komende jaren de volledige verantwoordelijkheid neemt in het naleven van de betrokken wet- en regelgeving. Als doelstelling geldt dat Defensie binnen vier jaar zelf in staat is haar interne toezicht zodanig te organiseren dat de naleving afdoende geborgd is.

Buisleidingexploitanten vertonen over het algemeen een grote nalevingsbereidheid en hebben er alle baat bij om de veiligheidsrisico's die gepaard gaan met dit transport tot een minimum te beperken. Toch leven zij op belangrijke onderdelen het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) onvoldoende na. Om de naleving te verbeteren en het 'lerend vermogen' van de exploitanten te vergroten wordt het toezicht meer gericht op de werking van het volledige veiligheidsbeheerssysteem en de borging van de naleving, ondersteund met reality-checks. De branche-organisaties Vereniging van leidingeigenaren in Nederland (VELIN) en Vereniging van Nederlandse Chemische Industrie (VNCI) worden nadrukkelijker betrokken om de naleving van het Bevb bij hun leden te bevorderen.

Voor vergunninghouders van genetisch gemodificeerde organismen geldt een wettelijke plicht tot het uitvoeren van interne controles door de biologische veiligheidsfunctionaris. De inspectie wil samen met het platform van biologische veiligheidsfunctionarissen die controles verder versterken.

<sup>3</sup> Naar verwachting vallen de meeste van deze inrichtingen inmiddels onder algemene regels en vervalt daarmee de vergunningplicht.

Sinds 1 maart 2015 is het Besluit genetisch gemodificeerde organismen 2013 in werking. Voor een deel van de ondertoezichtstaanden, die werken met ggo's op het laagste risiconiveau, wordt in dit besluit de vergunningplicht vervangen door een kennisgeving en verslaglegging achteraf. Het toezicht op de uitvoering van deze nieuwe regelgeving vergt ook in 2016 nog extra aandacht van de inspectie.

### incidentonderzoek

onderzoeken	2016	2017	2018	2019	2020
aantal onderzoeken Defensie en bijzondere inrichtingen	4	4	4	3	3
aantal onderzoeken buisleidingen	2	2	2	2	2
aantal onderzoeken ggo	5	5	4	4	4

### samenwerking

Defensie werkt de inspectie bij het toezicht op de opslag van munitie nauw samen met het KMCGS van het ministerie van Defensie. Bij het toezicht op buisleidingexploitanten die onder de Gaswet en Mijnbouwwet vallen wordt samengewerkt met het SodM. Samenwerking met de NVWA vindt plaats bij monsterneming en analyse van eventuele import van genetisch gemodificeerde zaaizaden van verschillende producten.

## taken in relatie tot andere overheden

### ontwikkelingen

In 2016 wordt bij de advisering over Wabo-vergunningen meer aandacht gegeven aan de proactieve aanpak. Met provincies en gemeenten wordt meer gecommuniceerd over de bevindingen en knelpunten bij vergunningaanvragen. Dit om te voorkomen dat later in het proces interventies van de inspectie nodig zijn.

De inspectie toetst - bij het interbestuurlijk toezicht (IBT) op de uitvoering van wettelijke milieutaken door de provincies - de openbare en bij de inspectie bekende gegevens van provincies zoals jaarverslagen, meldingen, etc. aan een normenkader bestaande uit de relevante wettelijke bepalingen en de uitwerking daarvan. Naast de uitvoering van wettelijk milieutaken zal het IBT op de provincie zich concentreren op de direct aan de provincies opgedragen taken uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. Dit wordt ingevuld door middel van quickscans om een zo breed mogelijk beeld van naleving op te bouwen. In themaonderzoeken wordt de werking van het Besluit externe veiligheid inrichtingen en Besluit externe veiligheid buisleidingen in het ruimtelijk domein in beeld gebracht.

De verbeterde conjunctuur en herstel van de woningmarkt resulteren in een toename van het aantal aanvragen om afwijkende bouwinitiatieven rondom Schiphol te beoordelen en daarvoor verklaringen van geen bezwaar te verlenen.

## normen

regelgeving	verplichting	naleving
Wet milieubeheer (Wm) / Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)	best beschikbare techniek (BBT) voor luchtmissies en externe veiligheid	70-90%
Wm	(door)melden van ongewone voorvallen	slecht
Wet revitalisering generiek toezicht (Wrgt)	correcte uitvoering in medebewind opgedragen taken (milieu en ruimtelijke ordening)	onbekend
Wet volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer BES / Hinderverordening	naleving vergunning	30-70%

De inspectie beoordeelt in hoeverre provincies en gemeenten de (inter)nationale milieuregels adequaat implementeren in Wabo-vergunningen. Belangrijk onderdeel daarvan is het toepassen van de best beschikbare technieken op het gebied van externe veiligheid en luchtmissies.

De provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor tijdige en volledige doormelding van ongewone voorvallen in gevolge art 17.2 Wet milieubeheer aan de inspectie. Om het doormelden van het bevoegd gezag te verbeteren heeft de inspectie haar taak heringericht. De inspectie richt zich in 2016 vooral op de meldingen die betrekking hebben op BRZO, Rie cat 4 en overige bedrijven zoals bedoeld in het Besluit omgevingsrecht 6.3.2. Van een groot deel van deze bedrijven hebben de provincies en gemeenten de taakuitvoering uitbesteed aan de zes bevoegde omgevingsdiensten. In 2015 is overleg gestart met de omgevingsdiensten om te komen tot een beter meldgedrag. Afstemming over een eenduidige werkwijze van het doorsturen van de meldingen door de omgevingsdiensten zal in 2016 leiden tot meer doormeldingen van ongewone voorvallen, waarop de inspectie trendanalyses gaat uitvoeren. De resultaten van de analyses kunnen leiden tot themaonderzoeken, aanscherping van de beoordeling van de Wabo-vergunning en/of aangereikte lessen aan het bevoegd gezag ter bevordering van de naleving. In uitzonderlijke gevallen pleegt de inspectie aanvullend een feitenonderzoek om de nalevingsperformance in beeld te brengen.

Sinds 1 april 2015 is het Besluit grote inrichtingen BES van kracht geworden. Daarmee is het bevoegd gezag voor de vergunningen Wet volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer BES overgegaan naar RWS en is de inspectie toezichthouder voor vier grote risicovolle inrichtingen op Bonaire en Sint Eustatius.

## vergunningverlening

Vergunningen	2016	2017	2018	2019	2020
verklaring geen bezwaar luchthavenindingsbesluit	55	55	55	55	55
%< behandelnorm	95%	95%	95%	95%	95%

De inspectie beoordeelt aanvragen van gemeenten om een verklaring van geen bezwaar op grond van artikel 8.9 van de Wet luchtvaart. Enerzijds gaat het om bouwplannen binnen het beperkingengebied van Schiphol. In het Luchthavenindingsbesluit zijn uitzonderingsgronden benoemd op het daar geldende bouwverbod. Anderzijds worden medio 2016 Luchthavenbesluiten voor burgerluchthavens van nationale betekenis van kracht (Lelystad, Eelde, Rotterdam, Maastricht).

## handhaving

### dienstverlening

dienstverlening	2016	2017	2018	2019	2020
afhandeling vragen, meldingen/klachten	55	55	55	55	55

Op verzoek of na een eigen constatering, geeft de inspectie uitleg aan provincies, gemeenten en Besluit Risico Zware Ongevallen (BRZO) - Regionale Uitvoeringsdiensten (RUD's / omgevingsdiensten) over de bijbehorende relevante regelgeving en de taakuitvoering.

### toezicht

toezicht	2016	2017	2018	2019	2020
administratiecontroles op de provincie (milieu)	6	6	6	6	6
administratiecontroles op de provincie (ruimtelijke ordening)	12	12	12	12	12
audits inrichtingen Caribisch Nederland	7	5	5	4	4
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS	62				

De inspectie beoordeelt op basis van prioriteiten, zoals externe veiligheid, of de door provincies en gemeenten verleende Wabo-vergunningen voldoen aan Europese en nationale milieueisen. Het gaat om ongeveer tweehonderd vergunningprocedures per jaar.

De inspectie versterkt het bestuurlijk toezicht op de provincies als bevoegd gezag. Daarbij geeft de inspectie de komende periode prioriteit aan de provinciale taak tot uitoefening van de vergunningverlening, het toezicht en de handhaving voor BRZO- en grote chemische bedrijven (Rie4). Hiervoor gaat de inspectie in voorkomende gevallen na of provincies hun medebewindtaken uitvoeren conform de wet. Voor alle overige onderwerpen waar de inspectie bevoegd is voor interbestuurlijk toezicht hanteert zij het piepsysteem. Dat wil zeggen dat de inspectie slechts reageert op signalen van mogelijke misstanden.

Naast deze planmatige werkwijze pakt de inspectie als bevoegd gezag milieuklachten over provincies over hun taakuitoefening op. Ook hier ligt de nadruk op BRZO- en Rie4-bedrijven. Buiten deze focus worden alleen evidente problemen opgepakt.

Ook vindt toezicht plaats op provincies in het kader van de borging van de nationale belangen in het provinciale ruimtelijke ordeningsbeleid, zowel door de provincies zelf als door gemeenten. Daarbij gaat het onder meer om onderwerpen als de ecologische hoofdstructuur, elektriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen en bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament. In 2016 wordt toezicht uitgevoerd op de rijksbelangen buisleidingen en externe veiligheid inrichtingen.

## incidentenonderzoek

onderzoek	2016	2017	2018	2019	2020
landelijke trendanalyse	1	1	1	1	1
onderzoeken ongewone voorvallen	10	10	10	10	10

## samenwerking

De inspecties op de BES-eilanden worden samen met inspecteurs van RWS, I-SZW en de Veiligheidsregio uitgevoerd.

Ook wordt samengewerkt met BRZO+ en haar partners I-SZW en veiligheidsregio's.

Op het gebied van het doorsturen van meldingen ongewone voorvallen ingevolge artikel 17.2 Wet milieubeheer wordt afstemming gepleegd met de zes omgevingsdiensten over de fysieke werkwijze van het doorsturen en over de kwaliteit van de inhoud van de meldingen.

# 9. water en bodem





## water en bodem in vogelvlucht

	aantal
<b>werken eigen dienst Rijkswaterstaat</b>	
aantal opdrachtnemers in opdracht of namens Rijkswaterstaat	70-100
Rijkswaterstaat (in rol van beheerder en opdrachtgever)	1
<b>waterveiligheid</b>	
Rijkswaterstaat (toezicht op primaire keringen én regionale keringen)	1
aantal waterschappen (toezicht op de primaire keringen)	22
drinkwater en legionella	
<b>drinkwaterbedrijven</b>	
bedrijven met prioritair collectieve drinkwaterinstallaties	18.000
bedrijven met eigen drinkwaterwinningen	>250
<b>bodem</b>	
erkende bodemintermediairs	1.800
certificerende instellingen voor bodemintermediairs	10
inspectie-instellingen bodembeschermende voorzieningen	21
grondverzetbedrijven (aannemers, loonwerkers en hoveniers)	>9.000

De inspectie verleent de vergunningen en houdt direct toezicht op wettelijke verplichtingen rondom de zogenoemde 'eigen werken' van Rijkswaterstaat (RWS) voor zover het gaat om de 'natte wetgeving'. Het toezicht vindt plaats bij de aannemers of andere bedrijven, die in opdracht van RWS handelingen in de rijkswateren uitvoeren en daarnaast bij RWS zelf in haar rol van beheerder en opdrachtgever.

Op het gebied van hoogwaterveiligheid houdt de inspectie toezicht op basis van de nieuw vast te stellen veiligheidsnormen (WTI 2017) voor de primaire waterkeringen van de keringbeheerders.

In 2016 ligt de nadruk op de doorontwikkeling van het toezicht op de toetsing volgens de nieuwe veiligheidsnormen en op de inrichting van de informatiehuishouding.

De inspectie houdt toezicht op de naleving van bepalingen in de Drinkwaterwet en de daaronder vallende regelingen. Die bepalingen gaan over de winning, reiniging en distributie van drinkwater door drinkwaterbedrijven en (eigenaren van) eigen winningen. Bij de drinkwaterbedrijven richt het toezicht zich ook op het tarief, de beveiliging en de afhandeling van calamiteiten. Bij eigen winningen gaat het om bedrijven die zelf grondwater oppompen en aan derden leveren voor consumptie. Dit gebeurt bijvoorbeeld bij campings.

In het kader van legionellapreventie houdt de inspectie toezicht op de in de Drinkwaterwet genoemde collectieve installaties waar te grote aantallen legionellabacteriën in het drinkwater voor een risico voor de volksgezondheid kunnen zorgen.

De inspectie houdt toezicht op bodemintermediairs en certificerende instellingen binnen het KWALIBOstelsel. KWALIBO staat voor Kwaliteitsborging bij bodemintermediairs en beoogt de betrouwbaarheid van het werk van intermediairs te vergroten door eisen te stellen aan werkzaamheden in

het bodembeheer en aan de integriteit van de uitvoerders. Dit geldt voor zowel de droge- als de waterbodem. Bodemintermediairs zijn onder meer adviesbureaus, laboratoria, aannemers, grondbanken, bedrijven die grond en baggerspecie reinigen of verwerken of bedrijven die bouwstoffen produceren uit onder meer primaire grondstoffen en afvalproducten.

## water

### werken eigen dienst Rijkswaterstaat

#### ontwikkelingen

In 2015 is de vergunningverlening en de handhaving voor de 'eigen werken' van RWS geheel door de inspectie zelf gedaan. Om de beschikbare capaciteit zo effectief mogelijk in te zetten wordt de komende jaren ingezet op het verkrijgen van een betere informatiepositie op basis van de bij RWS beschikbare informatie over de geplande en in uitvoering zijnde werken.

In 2016 wordt wederom een aantal themagerichte objectinspecties bij de aannemers uitgevoerd naar de naleving van een specifiek onderdeel van de waterwet- en regelgeving. De resultaten van deze inspecties worden met RWS besproken, waarna RWS in haar rol als opdrachtgever zo nodig passende maatregelen kan treffen om de naleving bij aannemers structureel te bevorderen en in de toekomst te borgen.

#### normen

verplichting	naleving
vergunningplichtige – of meldingsplichtige handelingen ten behoeve van aanleg of beheer en onderhoud in de rijkswateren door of vanwege (in opdracht van) Rijkswaterstaat worden conform de wettelijke voorschriften uitgevoerd.	nog niet bekend

\* Gezien het feit dat de inspectie het toezicht sinds juni 2014 zelfstandig uitvoert en gezien de omvang van het aantal werken in relatie tot de uitgevoerde inspecties is er nog geen uitspraak te doen over het nalevingspercentage over het gehele werkveld.

#### vergunningverlening

vergunningen	2016	2017	2018	2019	2020
vergunningen eigen werken Rijkswaterstaat*	15	45	40	40	35
goedkeuring plannen	15	15	15	15	15
% afgifte binnen wettelijke norm	95	95	98	98	98

\*Vanaf 2017 wordt in verband met de aanpassing van de afsluitdijk een forse toename verwacht van het aantal vergunningaanvragen.

Het goedkeuren van plannen is in een aantal vergunning opgenomen als voorschrift. In het verleden werden deze plannen meegenomen in het toezicht. Vanaf 2015 vindt de goedkeuring plaats als onderdeel van de vergunningverlening.

## handhaving

### dienstverlening

dienstverlening	2016	2017	2018	2019	2020
afhandeling vragen	100	100	100	100	100
afhandeling meldingen	1.570	1.570	1.570	1.570	1.570

### toezicht

toezicht	2016	2017	2018	2019	2020
objectinspecties	500	500	500	500	500
administratiecontroles	600	600	600	600	600
aantal geïnspecteerde bedrijven*	70-100	100	100	100	100

\* hieronder vallen ook combinaties van bedrijven die zelfstandige rechtspersonen zijn.

## waterveiligheid

### ontwikkelingen

De toetsing door de keringbeheerders vindt plaats in de periode van 2017-2023. De inspectie stelt op basis van de informatie en de resultaten van de keringbeheerders een landelijk beeld op.

Sinds 2014 werkt de inspectie aan het ontwikkelen van het toezicht op de uitvoering van de zorgplicht voor de primaire waterkeringen. Via audits wordt beoordeeld of de keringbeheerders voldoende voor hun taak zijn toegerust. De ervaringen hiermee worden door de inspectie met de keringbeheerders en het Directoraat Generaal Ruimte en Water (DGRW) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu geëvalueerd. De resultaten hiervan worden meegenomen bij de verdere inrichting van het regulier toezicht op de zorgplicht vanaf 2017.

Ten slotte houdt de inspectie vanaf 2016 ook toezicht op RWS als beheerder van regionale keringen van RWS.

### normen

verplichting	naleving
de beheerder van primaire waterkeringen voert de periodieke wettelijke toetsing van de waterkeringen aan de landelijke veiligheidsnormen conform de wettelijke voorschriften uit.	>90% *
de inrichting en de uitvoering van de activiteiten in het kader van de zorgplicht voor de primaire waterkeringen worden door de beheerder van deze waterkeringen uitgevoerd conform de criteria zoals vermeld in het 'Kader Zorgplicht Primaire Waterkeringen' (opgesteld door DGRW).	niet bekend
RWS als beheerder van regionale keringen voert de toetsing van de regionale waterkeringen aan de door de minister vastgestelde normen uit conform de daarvoor geldende wettelijke voorschriften.	niet bekend

\*) huidige naleving is gebaseerd op eerdere toetsresultaten. Momenteel loopt er een traject waarin de wetgever de normering op basis van nieuwe inzichten bijstelt. De impact van deze aanzienlijke systeemverandering op de naleving is nog niet bekend. Vanaf 2017 zijn deze nieuwe normen van kracht.

## handhaving

### dienstverlening

dienstverlening	2016	2017	2018	2019	2020
afhandeling vragen	40	40	40	40	40
afhandeling meldingen	10	10	10	10	10

### toezicht

toezicht	2016	2017	2018	2019	2020
administratiecontrole toetsingsproces LRT4 primaire keringen	4*	40	50	50	50
administratiecontrole toetsing regionale keringen RWS	50	50			
audits zorgplicht primaire keringen	0	12	12	12	12
aantal geïnspecteerde keringbeheerders	22	22	22	22	22

\*een aantal proeftoetsingen in 2016

## drinkwater

### normen

verplichting	naleving
de levering van drinkwater moet gewaarborgd en doelmatig zijn, het drinkwater moet bij levering voldoen aan de drinkwaterkwaliteitsnormen	90-100%

De Drinkwaterwet is gericht op een duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening. Risico's zijn er als het drinkwater verontreinigingen bevat.

Het drinkwater moet bij levering voldoen aan de drinkwaterkwaliteitsnormen. Het toezicht van de inspectie is erop gericht dat drinkwaterbedrijven adequaat handelen wanneer zij normoverschrijdingen bij microbiologische verontreinigingen constateren.

Het toezicht is verder gericht op de continuïteit van de drinkwaterlevering en op doelmatigheid van de bedrijfsvoering zodat de kosten voor de gebruiker in verhouding staan tot het geleverde product. Eenmaal per drie jaar voert de inspectie de wettelijk verankerde prestatievergelijking van de drinkwaterbedrijven uit. De eerstvolgende prestatievergelijking vindt in 2016 plaats.

## vergunningverlening

vergunningverlening	2016	2017	2018	2019	2020
goedkeuren meetprogramma's drinkwaterbedrijven	10	10	10	10	10
goedkeuren meetprogramma's eigen winningen	20	20	20	20	20
goedkeuren leveringsplannen	10	0	0	0	10
% afhandeling binnen behandelnorm (streefwaarde)	95	95	98	98	98

De inspectie beoordeelt de meetprogramma's die door de drinkwaterbedrijven worden gehanteerd en meetprogramma's van eigen winningen. Ook heeft de inspectie ontheffingsmogelijkheden, bijvoorbeeld om meetfrequenties aan te passen en het gebruik van alternatieve analysemethodes (ook bij legionella) toe te staan. Deze aanvragen komen incidenteel voor. Daarnaast toetst zij eens per vier jaar de leveringsplannen van het drinkwater. De eerstvolgende toetsing vindt in 2016 plaats.

## handhaving

### dienstverlening

dienstverlening	2016	2017	2018	2019	2020
afhandeling vragen	400	400	400	400	400
afhandeling meldingen	545	545	545	545	545

### Toezicht

toezicht	2016	2017	2018	2019	2020
convenanten*	5	8	10	10	10
administratiecontroles**	325	325	325	325	325
audit ten behoeve van convenant	3	3	2	0	0
aantal geïnspecteerde bedrijven***	100	100	100	100	100

\* Totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar;

\*\* Het betreft jaarlijks 20 reality checks, 10 innames jaarverslagen en 10 tarieftoezicht-acties, 90 inspecties eigen winningen evenals een kleine 200 inspecties naar aanleiding van een melding normoverschrijding. De toename ten opzichte van vorig jaar wordt veroorzaakt door een gewijzigde meldingsprocedure.

\*\*\* Circa 90 bedrijven met een eigen winning + 10 drinkwaterbedrijven

De inspectie voert het reguliere toezicht bij drinkwaterbedrijven uit in de vorm van audits, inclusief de daarbij behorende 'reality checks' (objectinspecties of administratiecontroles).

In de Wet drinkwater BES en het Besluit kwaliteit drinkwater BES zijn regels opgesteld voor de drinkwatervoorziening, de distributie en de kwaliteit van het drinkwater in Caribisch Nederland. In de wet Drinkwater BES ligt het primaire toezicht bij de lokale toezichthouders. De inspectie heeft voor de lokale toezichthouders een reactieve, adviserende rol. Dat verandert wanneer het nieuwe Besluit houdende regels met betrekking tot de productie en distributie van elektriciteit en drinkwater op Bonaire, Sint-Eustasius en Saba (Besluit elektriciteit en drinkwater BES) van kracht wordt (naar verwachting 1 juli 2016). In dit besluit wordt de inspectie als toezichthouder aangewezen voor het technische toezicht op het gebied van de kwaliteit en veiligheid van de elektriciteits- en drinkwatervoorziening aldaar. De precieze invulling van dat toezicht wordt momenteel uitgewerkt.

## incidentafhandeling en onderzoek

De inspectie ontvangt meldingen over normoverschrijdingen en incidenten bij drinkwaterbedrijven en eigen winningen. De inspectie houdt toezicht om te controleren of tijdig de juiste herstelmaatregelen zijn genomen.

## samenwerking

In het kader van het financieel toezicht op de drinkwaterbedrijven vraagt de inspectie advies aan de Autoriteit Consument en Markt (ACM) over de totstandkoming van de drinkwatertarieven. Er zijn tien drinkwaterbedrijven. ACM stelt op verzoek van de inspectie voor elk bedrijf een advies op. ACM geeft daarin aan of een drinkwaterbedrijf zich houdt aan de door wet- en regelgeving gestelde eisen bij de totstandkoming van de drinkwatertarieven c.q. of de tarieven transparant, niet discriminerend en kostendekkend zijn.

# legionella

## normen

De regeling voor de legionellapreventie is erop gericht risico's voor de volksgezondheid te beperken. Risico's zijn er als legionellabacteriën de kans krijgen zich in waterleidingsystemen te vermenigvuldigen.

verplichting	naleving
minder dan 100 kve/liter aan legionella in drinkwater	<90%
collectieve installaties moeten zo worden beheerd dat de kans op groei van legionella zo klein mogelijk is.	<50%

Het toezicht is gericht op de verplichting van de eigenaren en beheerders tot het uitvoeren van preventieve maatregelen en controles.

## vergunningverlening

De inspectie is aangewezen om gelijkwaardigheidsverklaringen voor analysemethoden af te geven. Deze verklaringen worden slechts incidenteel aangevraagd.

## handhaving

### dienstverlening

	2016	2017	2018	2019	2020
afhandeling vragen	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
meldingen legionella	8.080	8.080	8.080	8.080	8.080

Ondertoezichtstaanden zijn verplicht overschrijdingen van de norm voor legionella bij de inspectie te melden. Op basis van deze meldingen houdt de inspectie toezicht op (juiste) uitvoering van beheersmaatregelen door de ondertoezichtstaande bedrijven.

## toezicht

	2016	2017	2018	2019	2020
convenanten*	5	8	8	8	8
administratiecontroles**	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
audits voor convenant audits	2 5	2 7	3 9	pm 11	pm pm
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS***	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar.

\*\* inclusief inspecties alternatieve techniek, die door een veranderde werkwijze nu onder administratiecontroles vallen.

\*\*\* betreft een inschatting omdat (nog) niet duidelijk is hoeveel locaties onder eenzelfde koepelinstelling of holding vallen.

Bij de controle op de legionellapreventie door bedrijven met collectieve drinkwaterinstallaties hebben ook de drinkwaterbedrijven een eigen controlerende rol volgens de Drinkwaterwet. De uit deze controles voortvloeiende meldingen vormen input voor het toezichtprogramma van de inspectie. Daarnaast houdt de inspectie toezicht (vaak themagewijs) op basis van risicoanalyse. Dergelijke thema-inspecties richten zich op een vooraf bepaald gedeelte van de totale doelgroepen. Dit zijn over het algemeen administratiecontroles. In 2016 wordt verder gegaan met de inzet van handavingscommunicatie in het toezicht op legionella. De doelgroep voor dat jaar zijn de jachthavens (gestart in 2015) en campings.

## bodem

### normen

verplichting	naleving
alleen erkende bedrijven mogen kritische bodemwerkzaamheden uitvoeren	>70%
erkende bodemintermediairs houden zich bij aangewezen werkzaamheden aan het normdocument dat geldt voor dergelijke werkzaamheden	>50%
erkende certificerende instellingen (CI's) houden zich bij het certificeren van personen en het afgeven van kwaliteitsverklaringen aan de van toepassing zijnde normdocumenten	circa 50%
bouwstoffen mogen alleen worden geproduceerd, verhandeld als op de voorgeschreven wijze is aangetoond dat de kwaliteit voldoet aan de eisen	nog niet bekend

### handhaving

#### dienstverlening

	2016	2017	2018	2019	2020
afhandeling vragen	300	300	300	300	300
afhandeling meldingen	330	330	330	330	330

## toezicht

	2016	2017	2018	2019	2020
--	------	------	------	------	------

convenanten*	2	3	4	5	6
objectinspecties	300	300	300	300	300
administratiecontroles	400	400	400	400	400
audits	5	7	8	10	12
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS**	700	700	700	700	700

\* totaal aantal afgesloten convenanten aan het einde van het jaar.

\*\* betreft een inschatting omdat (nog) niet duidelijk is hoeveel locaties onder eenzelfde koepelinstelling of holding vallen.

De inspectie richt zich bij het toezicht op zowel de erkende als de niet-erkende bodemintermediairs. De nadruk van het toezicht op de erkende bodemintermediairs ligt op de meest kritische eisen binnen de beoordelingsrichtlijnen, die tijdens de uitvoering door de bodemintermediairs gevolgd moeten worden. Aan de niet-erkende bodemintermediairs is door RWS/Bodem+ geen erkenning verleend of de erkenning is tijdelijk geschorst of ingetrokken.

De inspecties kunnen plaatsvinden naar aanleiding van signalen aan het Toezichtloket Bodem, ca. 400 per jaar. Daarnaast wordt op basis van een risicoanalyse jaarlijks een aantal specifieke toezichtthema's gekozen. In 2016 richt de inspectie zich onder meer op de thema's saneringen, samenvoegen grond, partijkeuringen en bodemenergiesystemen.

Naast het toezicht op de bodemintermediairs wordt het toezicht op de certificerende instellingen in 2016 voortgezet. In het KWALIBO-stelsel spelen deze certificerende instellingen een belangrijke rol bij het borgen van de kwaliteit van de uitvoering door de bodemintermediairs. Het toezicht op de certificerende instellingen zal dan ook haar doorwerking hebben op het naleefgedrag van de bodemintermediairs.

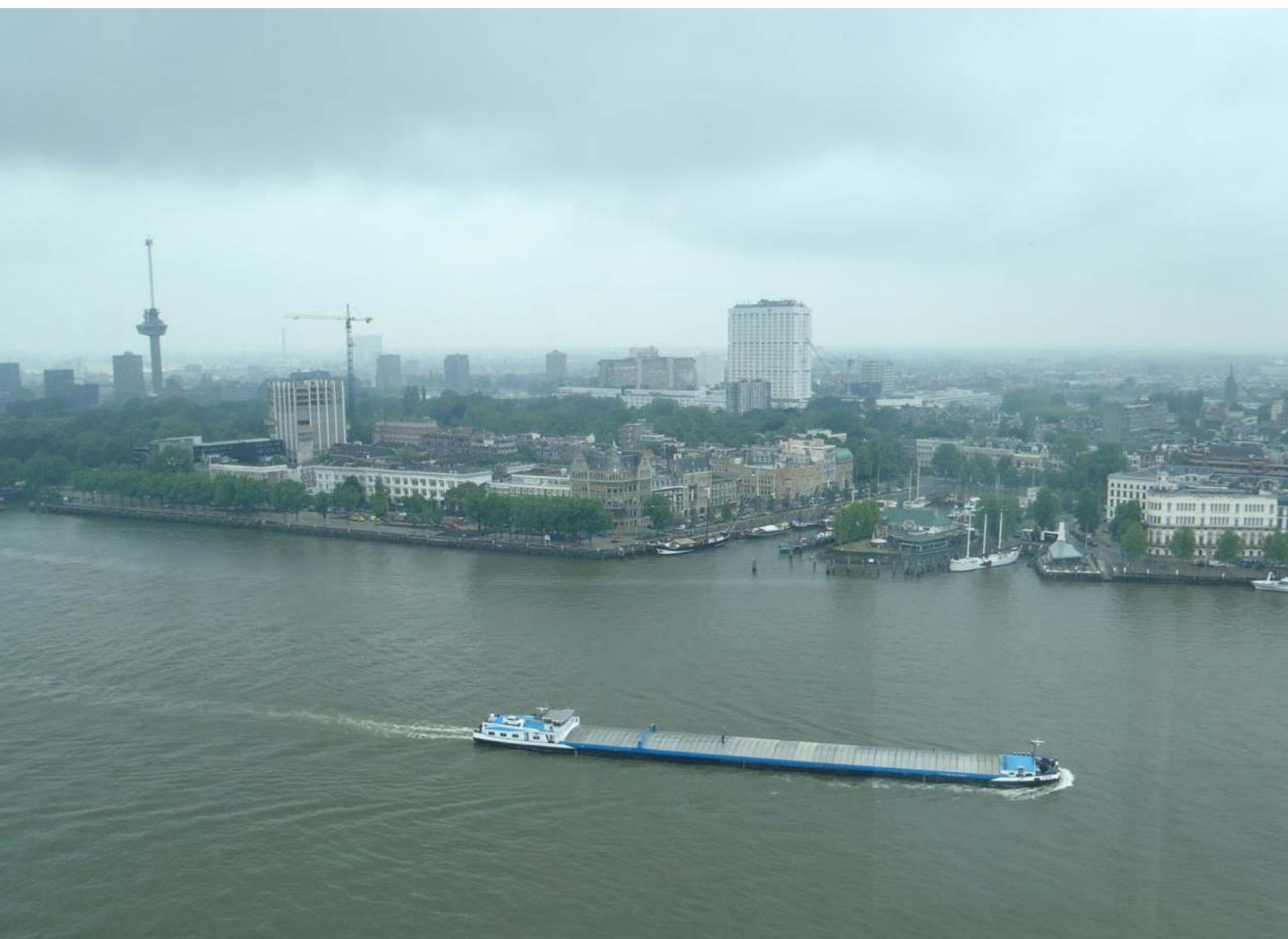
### samenwerking

Het primaat van het toezicht binnen de verschillende schakels in de bodemketen ligt bij het lokale bevoegd gezag dat op basis van de eigen afgegeven vergunningen of meldingen kan handhaven. De inspectie houdt op basis van KWALIBO toezicht op vrijwel alle schakels in de keten, onder meer via een groot aantal signalen van handhavingpartners, belangenorganisaties en burgers die jaarlijks bij het Toezichtloket Bodem binnenkomen.

Bij het inrichten van het themagerichte toezicht wordt gebruik gemaakt van informatie van regionale handhavingpartners en informatie van landelijke informatiehouders. Vanaf 2015 is de informatie uitwisseling met de regionale handhavingpartners extra ondersteund door het computersysteem Inspectieview. Verder lopen er initiatieven om informatie van landelijke informatiehouders bij het themagerichte toezicht te gebruiken om zo meer risicogestuurd te kunnen handhaven.



# 10. binnenvaart



## binnenvaart in vogelvlucht

	aantal
aantal bedrijven in Nederland in goederenvervoer en personenvervoer	4.200
aantal schepen beroepsmatig goederenvervoer (tankschepen, bulkschepen en containerschepen)	9.500
aantal schepen beroepsmatig personenvervoer (hotelschepen, zeilende chartervaart, fast ferries, veerboten en rondvaartboten)	900
aantal binnenhavens (containerterminals, bunkerstations, gevaarlijke stoffenterminals)	389
waaronder grotere havens	150
aantal klassenbureaus dat is aangewezen voor de certificering van binnenvaartschepen	3
aantal keuringsinstanties aangewezen voor certificering binnenvaartschepen	2
overige erkende organisaties	187

De binnenvaartsector bestaat grotendeels uit midden- en kleinbedrijven. Zo'n 80% van de bedrijven is een (eenmans)bedrijf met één schip. Ongeveer 10% van de bedrijven heeft twee of drie schepen.

## ontwikkelingen

De volgende ontwikkelingen zijn van belang voor het werk van de inspectie in de komende jaren.

De ontwikkelingen B en C hangen samen met de Nederlandse Maritieme Strategie en het Werkprogramma Binnenvaart 2015-2017 (het uitvoeringsprogramma van de Nederlandse Maritieme Strategie):

- A. de economische recessie heeft hard toegeslagen in de binnenvaartsector. De effecten daarvan – achterstallig onderhoud en druk op de bemanningssterkte – blijven de eerste jaren nog voelbaar. De inspectie blijft extra aandacht besteden aan deze aspecten;
- B. door de verwachte en beleidsmatig nagestreefde toename van het goederenvervoer over de binnenwateren is een toename te verwachten van de renovatie en nieuwbouw van specifieke schepen. Voor de inspectie leidt dit tot een toename van het aantal aanvragen voor vergunningen;
- C. de sector innoveert op diverse terreinen, bijvoorbeeld het gebruik van minder milieubelastende nieuwe brandstoffen en voortstuwingsconcepten en tijdelijke alternatieve gebruiksvormen van bestaande schepen. Innovaties van de sector vragen om actualisatie van wet- en regelgeving. De wetgever schenkt hier aandacht aan, onder andere door de introductie van meer doelregelgeving om ruimte te geven aan innovatie. Voor de inspectie leidt doelregelgeving op termijn tot een grotere behoefte aan hooggekwalificeerde medewerkers die alternatieve systemen kunnen beoordelen op equivalentie;
- D. Europese regelgeving gericht op met name vergroening van de vloot en veiligheid, moet worden geïmplementeerd. De inspectie bereidt zich waar nodig voor op de consequenties daarvan voor haar taken.

## normen

regelgeving	verplichting	naleving
Binnenvaartwet goederenvervoer	bemanningssterkte	90%
	vaartijdenboek	80%
	reddingsvesten	90%
passagiersvaart	certificaten (CvO)	95%
	brandblusmiddelen	65%
	verbandmiddelen	75%
	elektra	80%

De naleving van wet- en regelgeving verschilt sterk per deelsector van de binnenvaart. Hierboven staan de nalevingcijfers van issues uit de thema-inspecties die in 2014 zijn uitgevoerd.

### vaar- en rusttijden

Het correct bijhouden van het vaartijdenboek is essentieel om vast te kunnen stellen of de bemanning voldoende rust heeft genoten. In 80% van de gevallen wordt het vaartijdenboek correct ingevuld. Bij het niet-correct invullen gaat het soms om kleine verschrijvingen, maar ook om niet ingevulde onderdelen of om het helemaal niet bijhouden van de gegevens.

### veiligheidsmiddelen

Op de bezochte goederenvervoerschepen bleek de naleving van de draagplicht van reddingsvesten 90% te zijn. Gezien het belang van reddingsvesten bij een val overboord, is dit een laag percentage. Aan boord van passagiersschepen moet de naleving van 63% op het gebied van brandblusmiddelen verbeteren.

De inspectie besteedt extra aandacht aan onderwerpen waarop de naleving achterblijft.

### vergunningverlening

	2016	2017	2018	2019	2020
aantal vergunningen	1.050	1.050	1.100	1.000	1.100
% < behandelnorm	95	95	95	95	95

De inspectie is verantwoordelijk voor de certificering van schepen die onder de Binnenvaartwet vallen. De reguliere certificering van deze schepen is voor het overgrote deel gemandateerd aan daartoe aangewezen klassenbureaus en keuringsinstanties. De voor de inspectie overblijvende taken op het vlak van de vergunningverlening in de binnenvaart zijn scheepsmetingen, erkenningen van bedrijven en uitrustingsstukken, ontheffingen, vrijstellingen en aanvragen voor bijzondere vergunningen. Door vergroening en innovaties in de binnenvaart valt er een toename te verwachten in de complexe vergunningen voor ontheffingen en aanvragen voor bijzondere vergunningen.

Het aantal aanvragen voor scheepsmetingen is de afgelopen jaren met 40% afgenomen, maar in deze periode is ook het aantal scheepsmeters, door uitstroom, met 75% afgenomen. De wachttijden voor scheepsmetingen in België en Duitsland zijn toegenomen waardoor de Nederlandse schepen moeilijker kunnen uitwijken naar het buitenland om een meetbrief aan te vragen. De inspectie kan met de beschikbare capaciteit bovenstaande verwachte aantallen vergunningaanvragen mogelijk niet verwerken. Door beperkte personele capaciteit bedraagt de gemiddelde doorlooptijd tussen indiening van een aanvraag en verstrekking van een certificaat ruim vier maanden. De inspectie monitort deze doorlooptijd; bij een

structurele toename moet de capaciteit worden uitgebreid.<sup>4</sup> Daarnaast is de inspectie, mede door de uitstroom van certificerende inspecteurs na taakoverdracht van de certificering naar klassenbureaus en keuringsinstanties en de uitstroom van scheepsmeters, niet meer volledig toegerust voor de meer complexe vergunningen zoals ontheffingen en aanvragen voor bijzondere vergunningen. Dit leidt tot langere wachttijden. De verwachting is dat de vacatures begin 2016 zijn ingevuld, waardoor de wachttijden afnemen.

Uiterlijk 30 december 2018 moeten ook pleziervaartuigen<sup>5</sup>, drijvende werktuigen en pontons die gebouwd zijn voor 1 juli 2009 gecertificeerd zijn omdat dan de overgangsbepaling uit richtlijn 2006/87 afloopt. In totaal gaat het om 2.000-3.000 pleziervaartuigen en 4.000-6.000 drijvende werktuigen en pontons. Dit heeft met name voor (de bestaande vloot van) drijvende werktuigen aanzienlijke gevolgen. Hiervoor maakt het ministerie van IenM een vrijstellingsregeling, waarvoor de sector een voorstel zal indienen. De certificering van de resterende schepen is een taak voor de certificerende instellingen.

## handhaving

### *dienstverlening*

De inspectie werkt eraan om de regels en normen die voor ondertoezichtstaanden gelden, onder andere via internet nog beter toegankelijk en helder te maken.

	2016	2017	2018	2019	2020
afhandeling vragen	6.400	6.400	6.400	6.400	6.400
afhandeling meldingen	305	305	305	305	305

### *toezicht*

De komende jaren werkt de inspectie, samen met medetoezichthouders, verder aan:

- het sluiten van convenanten met reders/schippers die wet- en regelgeving goed naleven.
- het in kaart brengen van reders/schippers waarvan al lange tijd geen schip is geïnspecteerd en van reders/schippers met een hoog risicoprofiel, en het bij voorrang inspecteren van deze reders/schippers.
- het aanspreken van het management van reders die slecht naleven en/of het intensiever inspecteren van reders/schippers die slecht naleven

Bij de planning van objectinspecties wordt de omslag voortgezet van een aselechte benadering naar een risicogebaseerde benadering.

<sup>4</sup> In 2019 neemt de doorlooptijd mogelijk toe omdat dan een scheepsmeter vertrekt; de opleiding van een nieuwe scheepsmeter vergt drie jaar en gaat substantieel ten koste van de beschikbare beperkte capaciteit.

<sup>5</sup> Alleen pleziervaartuigen langer dan 20 meter of met een inhoud groter dan 100 kubieke meter.

	2016	2017	2018	2019	2020
convenanten*	9	11	13	15	17
objectinspecties	970	870	870	870	870
administratiecontroles:					
- reguliere administratiecontroles	120	120	120	120	120
- scheepsafvalstoffen	10	10	10	10	10
audits, etc. bij certificerende instellingen (incl. zeevaart)	25	25	25	25	25
audit bij Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart	1	1	1	1	1
geïnspecteerde bedrijven/OTS	730	730	730	730	730

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar

#### toelichting:

- convenanten: de inspectie wil, samen met RWS en de Havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam, meer convenanten sluiten met reders die goed naleven;
- objectinspecties: tijdens objectinspecties worden de volgende thema's meegenomen: veiligheidsmiddelen (reddingsvesten, brandblusmiddelen en verbandmiddelen), bemanningssterkte en onderhoud (techniek);
- administratiecontroles: de inspectie wil meer gebruik gaan maken van alternatieven voor objectinspecties, zoals administratiecontroles. Per jaar wordt de mix van deze toezichtsvormen geëvalueerd en waar nodig aangepast;
- audits, etc.: certificerende instellingen – klassenbureaus, erkende instellingen en particuliere instellingen – voeren namens de minister vergunningverlenende taken uit. De inspectie houdt toezicht op de naleving van de bepalingen in de contracten met en de mandaten en vergunningen aan certificerende instellingen. Dit toezicht betreft de manier waarop certificerende instellingen hun taken uitvoeren. Dit toezicht wordt ingevuld door verschillende typen inspecties: audits, objectinspecties, administratieve controles en self-assessments. Diverse certificerende instellingen voeren voor zowel de binnenvaart als de zeevaart vergunningverlenende taken uit. Om de toezichtlast voor deze organisaties te verminderen, past de inspectie één toezichtmodel met gecoördineerde/integrale audits toe voor alle certificerende instellingen in zowel de binnenvaart als de zeevaart.

Voor de handhaving van de naleving van passagiersrechten zal de inspectie terminals bezoeken, 'zoute' veerdiensten benaderen en bij de inspectie van riviercruiseschepen aandacht geven aan dit onderwerp; ook wordt een klachtenformulier op de website geplaatst.

#### incidentmeldingen

incidentmeldingen binnenvaart	2016	2017	2018	2019	2020
aantal piketmeldingen	400	400	400	400	400

De inspectie verzamelt ongevals- en incidentmeldingen om voor het opstellen van risicoanalyses zicht te hebben op wat er gaande is. De inspectie gaat alleen ter plaatse als het nodig is om een specifieke situatie op te heffen en/of op expliciet verzoek van een andere overheidsinstantie (politie, RWS, brandweer). De uitkomst van een inspectie ter plaatse kan wel aanleiding zijn voor het instellen van een nader onderzoek. Doel van dat nadere onderzoek is vooral te leren hoe soortgelijke ongevallen voorkomen kunnen worden. Bij ongelukken is de inspectie verantwoordelijk voor het oordeel of de technische staat van het schip het

toelaat om verder te varen of dat het schip voor reparatie naar een werf moet worden gestuurd. Als het schip gevaarlijke stoffen aan boord heeft, bepaalt de inspectie wat daarmee moet gebeuren.

## samenwerking

### *nationale samenwerking*

De inspectie is primair verantwoordelijk voor de handhaving van de Binnenvaartwet en het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast voert de inspectie enkele taken uit voor de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW). Dat betreft de Arbeidstijdenwet, de Arbeidsomstandighedenwet (Arbo) voor het onderdeel persoonlijke beschermingsmiddelen en het aspect rusttijden (Arbeidstijdenbesluit Vervoer). Deze zaken worden meegenomen in de reguliere inspecties en kosten daardoor relatief weinig tijd. In totaal gaat het om een inzet van circa 1,5 fte die bij de andere inspectiediensten leidt tot een besparing die daarvan een veelvoud is.

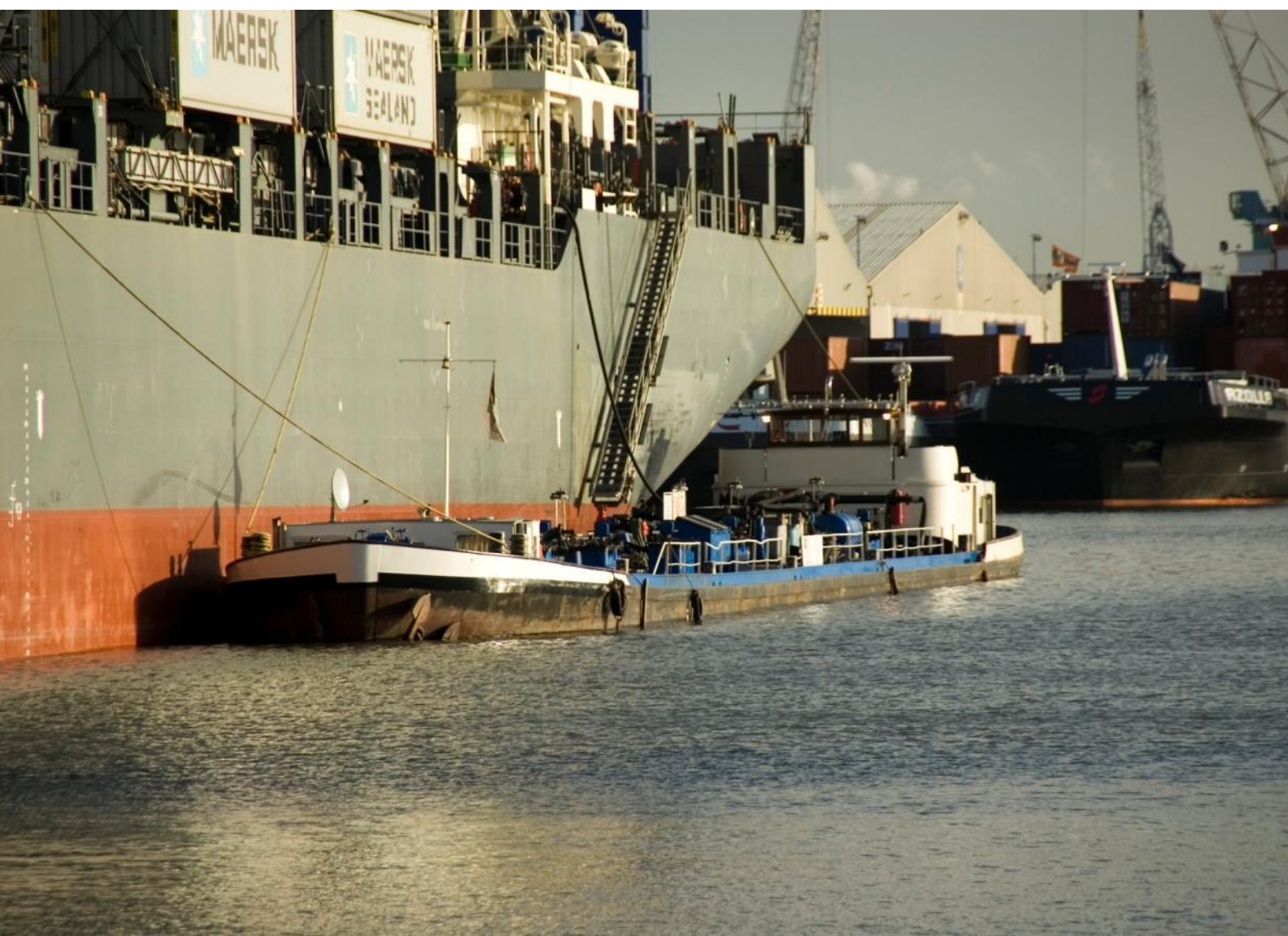
De toezichthouders op de binnenwateren en in de zeehavens hebben overlappende bevoegdheden. Om de toezichtlast zoveel mogelijk te beperken en om de capaciteit effectief in te zetten, werken zij samen onder regie van het Directeurenoverleg Veilig Vervoer over Water. Het gaat om samenwerking tussen de Douane, de Havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam, de inspectie (voorzitter), de I-SZW, de Koninklijke Marechaussee, de Kustwacht, de Nationale Politie (Landelijke Eenheid en Zeehavenpolitie), de NVWA en RWS, in samenspraak met het Openbaar Ministerie. Deze diensten willen ervaren worden als één inspectie. Handhavers moeten hiervoor op één en dezelfde wijze denken en werken. Daarvoor wordt gekozen voor het gezamenlijk ontwikkelen van één visie op toezicht, één gereedschapskist met instrumenten en één opleidingstraject. Dat wordt zichtbaar in het delen van informatie vooraf, bij het plannen van inspecties, bij het opstellen van risicoanalyses en achteraf bij het delen van inspectieresultaten. Een belangrijk instrument is het informatiesysteem Inspectievew Binnenvaart waarmee verschillende toezichthouders online elkaars actuele inspectieresultaten kunnen bekijken. De samenwerkende toezichthouders publiceren jaarlijks een gezamenlijk *Toezichtplan Veilig Vervoer over Water*.

Bij het toezicht op de Binnenvaartwet werkt de inspectie samen met Rijkswaterstaat, de Havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam, de noordelijke provincies, I-SZW en de Nationale Politie. Voor zover de samenwerking een operationeel karakter heeft, legt de inspectie die vast in samenwerkingsconvenanten.

### *internationale samenwerking*

De inspectie verkent het lidmaatschap van Aquapol, een Europees netwerk voor grensoverschrijdende samenwerking van organisaties die verantwoordelijk zijn voor de rechtshandhaving. Aquapol betreft met name de binnenvaart, maar ook de zeevaart. Lidmaatschap geeft toegang tot een kennisnetwerk en biedt de mogelijkheid om data te krijgen over inspecties die in andere landen zijn uitgevoerd. Dit versterkt de mogelijkheden tot informatiegestuurd toezicht.

# 11. zeevaart



## zeevaart in vogelvlucht

	koopvaardij	visserij
aantal rederijen/schippereigenaren	459	20/340
aantal bedrijfsmatige schepen onder Nederlandse vlag	1.663	393
aantal gecertificeerde schepen Caribisch Nederland*	100	
zeegaande zeilcharters	60	
Overheidsvaartuigen	62	
aantal havens**	30	
aantal klassenbureaus	7	
aantal overige erkende organisaties	40	
aantal aangewezen keuringsartsen		circa 170

\* dit betreft schepen die binnen een beperkt gebied mogen varen.

\*\* inclusief binnenhavens die incidenteel worden aangedaan door zeeschepen.

Het toezicht van de inspectie op de zeevaart richt zich op rederijen en schipeigenaren, schepen, bemanning, terminals, klassenbureaus en overige erkende organisaties/personen, gemeenten (voor havenbeveiliging) en uitrustingsstukken.

De inspectie is verantwoordelijk voor het toezicht (samen met RWS) op de maritieme activiteiten rond Caribisch Nederland (CN), alsmede voor de vergunningverlening van CN-schepen.

De koopvaardij is een internationaal opererende sector. De wetgeving wordt voor het grootste gedeelte bepaald door internationale organisaties als de International Maritime Organization (IMO) en de Europese Unie. De European Maritime Safety Agency (EMSA) ondersteunt de Europese Commissie en de lidstaten bij het uitvoeren van het maritieme beleid van de EU en is daarmee een belangrijke partner voor de inspectie. Het aantal scheepsbewegingen in de Nederlandse havens is circa 50.000 (dit betreft 6000 tot 7000 verschillende buitenlandse schepen).

## ontwikkelingen

De volgende ontwikkelingen zijn van belang voor het werk van de inspectie in de komende jaren.

A, B en C betreffen acties die vallen onder het thema Concurrentiekracht in het Werkprogramma Zeevaart 2015-2017 (het uitvoeringsprogramma van de Nederlandse Maritieme Strategie):

- voor het versterken van het level playing field: nationale en internationale samenwerking tussen handhavingsdiensten, zodat zoveel mogelijk wordt bijgedragen aan geharmoniseerd toezicht en aan een geharmoniseerde interpretatie van de regelgeving;
- voor het vormen van een aantrekkelijk scheepsregister: de inspectie spant zich in om de doorlooptijden bij de registratie- en certificeringsprocedures verder te verkorten, en de kwaliteit daarvan te verbeteren;
- voor het bieden van mogelijkheden aan innovatie: het Rijk zal zoveel mogelijk wettelijke experimenteerterruimte bieden om innovatieve scheepstypen of oplossingen mogelijk te maken en zij zal deze koppelen aan snelle processen van goedkeuring (onder andere voor werkschepen in de offshore). De wetgever introduceert ook meer doelregelgeving om ruimte te geven aan innovatie. Voor de inspectie leidt doelregelgeving op termijn tot een grotere behoefte aan hooggekwalificeerde medewerkers die alternatieve systemen kunnen beoordelen op equivalentie.



- D. Internationale regelgeving gericht op, bijvoorbeeld, het terugdringen van schadelijke emissies (zoals de Verordening betreffende monitoring, rapportage en verificatie van kooldioxide-emissies). De inspectie bereidt zich waar nodig voor op de consequenties voor haar taken.

## normen

regelgeving zeevaart	verplichting	naleving
koopvaardij vlaggenstaat	algemeen	80-95%
visserij	bemanningscertificaten	65%
certificaten		95% <sup>6</sup>

### *naleving koopvaardij*

Het veiligheidsbewustzijn in de koopvaardij ligt op een behoorlijk niveau. De naleving is op de meeste onderdelen goed. Na twee jaar (2010 en 2011) in de top 10 van de zogeheten whitelist van Paris MoU te hebben gestaan, is de Nederlandse vlag in 2012 op deze lijst gedaald van de 4e naar de 15e plaats en in 2013 naar de 19e plaats. De daling in 2012 was voor de inspectie aanleiding om vanaf 2013 samen met de sector aanvullende acties uit te voeren en om de sector te wijzen op haar eigen verantwoordelijkheden. Inmiddels is een verbetering zichtbaar: het aantal aanhoudingen van Nederlandse schepen in het buitenland is gedaald van dertig in 2013 naar vijftien in 2014. Dit lagere niveau heeft zich voortgezet: tot oktober 2015 waren er negen aanhoudingen. Nederland stond in 2014 nog steeds op de negentiende plaats op de whitelist omdat deze ranking is gebaseerd op een gemiddelde van drie jaren. Als Nederland beter presteert dan de andere landen gemiddeld, dan zal Nederland stijgen op de whitelist.

### *naleving visserij*

De naleving van de bemanningsvoorschriften kende in 2012 een dieptepunt van 43%. Inmiddels is enige verbetering zichtbaar.

## vergunningverlening

	2016	2017	2018	2019	2020
koopvaardij	4.600	4.600	4.600	4.600	4.600
visserij	800	800	800	800	800
% < behandelnorm	95	95	95	95	95

Klassenbureaus voeren het overgrote deel van de certificering voor koopvaardisschepen uit, inclusief certificering die voortvloeit uit de Maritime Labour Convention. De inspectie is voornemens om ook vergunningverplichtingen voor het Sloop- en ballastwaterverdrag – na inwerkingtreding – uit te besteden aan klassenbureaus. Met audits houdt de inspectie toezicht op de certificerende werkzaamheden die de klassenbureaus uitvoeren<sup>7</sup>. Kiwa geeft onder mandaat persoonsgebonden documenten af. De inspectie geeft zelf certificaten af voor de volledige visserijvloot, voor SI-klasseschepen groter dan 24 meter, voor de

<sup>6</sup> In 2015 is voor het eerst gebruik gemaakt van administratie controles om na te gaan of schepen over de vereiste certificaten beschikken; dat was begin 2015 circa 75% en in september 2015 circa 95% (over de periode voorafgaand aan 2015 zijn geen cijfers bekend).

<sup>7</sup> Het toezicht (audits) op de klassenbureaus en erkende instellingen is voor de binnenvaart en de zeevaart samengevoegd en is opgenomen in de toezichttabel van het hoofdstuk over de binnenvaart.

beroepschartervaart (de bruine vloot) en voor de off-shore. Ook geeft zij specifieke certificaten uit voor de koopvaardij als geheel.

Nieuwe (internationale) regelgeving leidt de komende jaren tot een toename van de certificerings- en toezichtwerkzaamheden en tot een toename van rapportageverplichtingen aan met name de EU. De nieuwe (internationale) regelgeving betreft, onder andere, aanpassingen in de Wet zeevarenden, het Verdrag van Nairobi (verzekerde wrakopruijing), de Polar Code, aanpassing van de regelgeving voor brandstoffen en asbest, regelgeving voor vissersvaartuigen kleiner dan 24 meter en de klachtenprocedure voor buitenlandse vissersschepen (ILO Fishery).

Het Werkprogramma Zeevaart 2015-2017 bij de Nederlandse Maritieme Strategie richt zich bij het thema Concurrentiekracht onder andere op het vormen van een aantrekkelijk scheepsregister. De inspectie spant zich daartoe in om te komen tot het verder verkorten van de doorlooptijden bij de registratie- en certificeringsprocedures en het verbeteren van de kwaliteit daarvan. Voorwaarde daarvoor is dat aanvraagprocedures, toelichting, webportals, etc., duidelijk en consistent zijn en dat het bedrijfsleven de benodigde gegevens tijdig en correct aanlevert. De inspectie investeert in processen (verbetering van de frontoffice en uniformering) en in ICT-systemen. Waar mogelijk binnen de beschikbare middelen werkt de inspectie, samen met het Kadaster en Kiwa, aan kwaliteitsverbetering van de registratieprocedures en het scheepsregister.

## handhaving

### *dienstverlening*

De inspectie werkt eraan om de regels en normen die voor ondertoezichtstaanden gelden onder andere via internet nog beter toegankelijk en helder te maken.

<b>dienstverlening koopvaardij en visserij</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
afhandeling vragen koopvaardij	4.600	4.600	4.600	4.600	4.600
afhandeling meldingen koopvaardij	225	225	225	225	225
afhandeling vragen visserij	2.070	2.070	2.070	2.070	2.070
afhandeling meldingen visserij	20	20	20	20	20

<b>afhandeling reizigersklachten zeevaart</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
aantal klachten	15	20	25	25	25
% < behandelnorm	95	95	95	95	95

Dienstverlening op het gebied van rechten voor reizigers in de zeevaart is vanaf 2013 een taak voor de inspectie.

<b>afhandeling klachten personeel zeevaart</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
aantal klachten	35	40	45	50	55
% < behandelnorm	95	95	95	95	95

De Maritime Labour Convention (MLC) kent vanaf de inwerkingtreding medio 2013 een klachtenregeling voor schepelingen. Die kunnen in iedere haven een klacht tegen hun werkgever indienen. De inspectie voert

samen met de I-SZW de klachtenregeling uit. De toename van het aantal te behandelen klachten is gebaseerd op het verwachte effect van meer bekendheid van de regeling.

#### toezicht

##### koopvaardij

In de koopvaardij is er beperkte ruimte om andere toezichtvormen dan objectinspecties toe te passen. In de komende periode moet Nederland veel nieuwe internationale regelgeving implementeren waarbij zowel de aantallen inspecties als de manier van toezicht zijn voorgeschreven, veelal objectinspecties. De inspectie wil in internationaal overleg komen tot acceptatie van alternatieve handhavingsmethoden.

De komende jaren werkt de inspectie verder aan:

- het sluiten van convenanten met reders die goed naleven;
- het in kaart brengen van reders waarvan al lange tijd geen schip is geïnspecteerd en reders met een hoog risicoprofiel en deze bij voorrang inspecteren;
- het aanspreken van het management van reders die slecht naleven en/of reders die slecht naleven intensiever inspecteren.

##### visserij

Vanwege de slechte naleving op vissersschepen voert de inspectie sinds 2010 en met behulp van andere toezichthouders bemanningsinspecties op zee uit. De afgelopen jaren is gebleken dat met deze bemanningsinspecties en de aanscherping van het handhavingsinstrumentarium de naleving slechts langzaam toeneemt. Daarom is de inspectie in 2015 gestart met een andere mix van inspectiemethoden en interventies om de naleving in de visserijsector verder te verbeteren. Dit gebeurt naast de in 2013 gestarte inspecties in de havens en de extra voorlichting over de relevante wet- en regelgeving. De inspectie zet – naast objectcontroles – administratiecontroles in. Daarnaast verschuift in het programma Stimulering Naleving Visserij de focus naar het bevorderen van het veiligheidsbewustzijn (meer preventief).

	2016	2017	2018	2019	2020
koopvaardij					
convenanten**	5	6	7	9	10
objectinspecties:					
• havenstaat:					
- Port State Control (PSC) -inspecties (incl. MLC)	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400
- zwavelinspecties (MARPOL annex VI)	750	750	750	750	750
- inspecties scheepsafval (excl. 800 door Havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam)	1.850	1.850	1.850	1.850	1.850
- overige objectinspecties haven-staat (oil spill, prewash en Ropax)	50	50	50	50	50
PSC-inspecties Caribisch Nederland	330	330	330	330	330
• vlaggenstaat:					
- Flag State Control (FSC) inspecties	150	150	150	150	150
- MLC-inspecties Nederlandse schepen (niet certificaatplichtig)	150	120	120	120	120
- FSC-inspecties Caribisch Nederland	10	35	35	35	35
- geïnspecteerde bedrijven/OTS bij objectinspecties vlaggenstaat	125	125	125	125	125
• administratiecontroles:					
- onderzoek Havenbeveiligingswet	7	7	7	7	7
- onderzoek Bulkrichtlijn	6	6	6	6	6

<b>visserij</b>					
objectinspecties	150	150	150	150	150
administratiecontroles	100	100	100	100	100
geïnspecteerde bedrijven/OTS	100	100	100	100	100

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar

#### toelichting op koopvaardij:

- convenanten: de inspectie wil meer convenanten sluiten met reders die goed naleven;
- objectinspecties: de internationale regelgeving verplicht tot een minimum aantal jaarlijks uit te voeren objectinspecties op buitenlandse zeeschepen die Nederland bezoeken. Bij de Port State Control-inspecties (PSC-inspecties) wordt het minimaal aantal te inspecteren schepen (de 'fair share') bepaald door de Paris MoU en verplicht gesteld via een EU-richtlijn; de cijfers voor PSC hierboven zijn derhalve een inschatting. Met de verdere ingebruikname van de Nieuwe Maasvlakte is te verwachten dat het aantal bezoekende buitenlandse zeeschepen zal toenemen. In de berekeningen voor de fair share leidt dit hooguit tot een beperkte toename van het aantal uit te voeren inspecties. De selectie van PSC-inspecties wordt onder andere afgeleid van een scheepsrisicoprofiel en een rederijprestatie-indicator. De zwavelinspecties zijn eind 2015 gestart. Voor de vlaggenstaatinspecties (op Nederlandse zeeschepen) heeft de inspectie een soortgelijke programmering ontwikkeld als voor de PSC-inspecties. Het door de EU-richtlijn jaarlijks opgedragen minimum aantal PSC-inspecties kan, gegeven de beschikbare personele capaciteit, het aantal vlaggenstaatinspecties onder druk zetten. Het toezicht op rusttijden en bemanningssterkte maakt als thema deel uit van de reguliere vlaggenstaatinspecties. Naar verwachting wordt ook de lokale vaart in Caribisch Nederland vanaf 2017 gehandhaafd bij de FSC-inspecties;
- administratiecontroles: dit betreft het interbestuurlijk toezicht op de uitvoering van de Havenbeveiligingswet door havengemeenten en het toezicht op terminals die vaste bulkclading laden of lossen.

#### toelichting op visserij:

Sinds 2015 worden minder objectinspecties uitgevoerd en meer administratiecontroles. Per jaar wordt de mix van toezichtsvormen geëvalueerd en waar nodig aangepast.

De inspectie houdt toezicht op klassenbureaus, erkende instellingen en particuliere instellingen; zie het hoofdstuk over de binnenvaart.

Voor de handhaving van de naleving van passagiersrechten zal de inspectie terminals bezoeken en bij de inspectie van cruiseschepen aandacht geven aan dit onderwerp; ook wordt een klachtenformulier op de website geplaatst.

### incidentafhandeling en onderzoek

<b>ongevallenonderzoek zeevaart</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
aantal meldingen en administratieve onderzoeken; waaronder:	250	250	250	250	250
opgestarte vervolgonderzoeken ter handhaving	17	17	17	17	17
interventie/afgeronde vervolgonderzoeken	17	17	17	17	17

Het onderzoek van (ernstige) ongevallen behoort met name tot het werkterrein van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV), waarbij de inspectie op verzoek assistentie verleent. Daarnaast voert de inspectie eigen onderzoeken uit ter handhaving. Bij ongevallen is het de verantwoordelijkheid van de inspectie, meestal in samenspraak met klassenbureaus, om te beoordelen of de technische staat van het schip

voldoende is om verder te kunnen varen of dat het schip naar een werf moet voor reparatie. Als er gevaarlijke stoffen aan boord zijn, bepaalt de inspectie wat daarmee moet gebeuren. Daarnaast beoordeelt de inspectie of er sprake is van verwijtbaar handelen door scheepsbeheerder, werkgever of officieren aan boord. Naar aanleiding van deze beoordeling kan de inspectie interveniëren conform de interventieladder van de inspectie, aangevuld met tucht.

## samenwerking

### *nationale samenwerking*

Voor het toezicht in de zeehavens en op de binnenwateren werkt de inspectie samen met andere toezichthouders in het Directeurenoverleg Veilig Vervoer over Water.

Voor het toezicht op de visserij werkt de inspectie samen in de Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee (PKHN). Daarin zijn naast de inspectie vertegenwoordigd het OM (voorzitter), de Douane, de Koninklijke Marechaussee, de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie, de NVWA, RWS en Staatstoezicht op de Mijnen. De objectinspecties visserij worden uitgevoerd samen met de Nationale Politie, de KMar en de NVWA. Daarbij maakt de inspectie bij 'varende controles' gebruik van schepen van de Kustwacht.

### *internationale samenwerking*

De Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU) is een samenwerkingsverband tussen 27 lidstaten op het gebied van handhaving aan boord van buitenlandse vlagschepen. Nederland neemt hieraan deel. De bevoegdheid van elke lidstaat is in de eigen nationale wetgeving vastgelegd. Elke lidstaat voert de taken op het gebied van de handhaving aan boord van buitenlandse schepen in eigen land zelf uit. De lidstaten bepalen gezamenlijk hoeveel schepen er jaarlijks geïnspecteerd worden en hoe deze inspectielast over de lidstaten verdeeld wordt. Verder stellen de lidstaten gezamenlijk inspectieguidelines voor de inspecteurs op met als doel de werkwijze in de verschillende lidstaten zoveel mogelijk te harmoniseren. Ook is er samenwerking door centraal inspectieresultaten te registreren en elkaar waar nodig te informeren over zaken betreffende schepen die de aandacht verdienen.

Het belang van de systematiek van de Paris MoU is de effectiviteit die het systeem oplevert. Er wordt efficiënt toezicht gehouden op alle schepen die in de regio varen. Daarnaast draagt deze samenwerking bij aan een level playing field omdat dezelfde inspectiesystematiek in alle lidstaten moet worden toegepast. In Caribisch Nederland is sprake van een vergelijkbare samenwerking in het Caribbean MoU.

## 12. railvervoer



## railvervoer in vogelvlucht

### hoofdspoor:

spoorwegennet (kilometers)	3.061
treinkilometers	155 miljoen
aantal spoorwegondernemingen personenvervoer	8
reizigerskilometers	17,5 miljard
aantal spoorwegondernemingen goederenvervoer	29
goederentreinkilometers	11 miljoen
aantal infrastructuurmanagers (vergunningplichtig)	1
aantal infrastructuurmanagers (overig)	1
aantal contractaannemers	18
aantal rangeerbedrijven	20
aantal vervoerders met historisch materieel	4
aantal keuringsdiensten	10
aantal personeelstoeleveranciers	11
aantal opleidingsinstituten	6
aantal exameninstituten	1
aantal notified bodies	6
aantal onderhoudsbedrijven	38*
aantal entities in charge of maintenance	15
aantal vergunninghouders (Nationaal Voertuigenregister 2011)	62

### lokaalspoor:

2 metronetten (kilometers)	101
4 interlokale lokaalspoor-/tramnetten (kilometers)	1.029
aantal vervoerregio's	3**
aantal vervoerders lokaalspoor/tram/metro	6***
aantal infrastructuurmanagers	4
kabelbanen:	
aantal kabelbanen	22

\* Artikel 48 Spoorwegwet

\*\* Metropoolregio Rotterdam Den Haag is geteld als één vervoersregio

\*\*\* De oorspronkelijke gemeentelijke vervoersbedrijven zijn opgesplitst in zes vervoerders en vier infrastructuurbeheerders. Amsterdam kent twee vervoerders (tram, metro), evenals Rotterdam (tram, metro). Den Haag (tram) en Utrecht (tram) elk één vervoerder.

De inspectie houdt toezicht op ongeveer 150 bedrijven. De diversiteit van activiteiten door de bedrijven is groot; van opleidingen en aannemers tot vervoer van reizigers en beheer van infrastructuur.

Het grootste deel van de activiteiten vindt plaats op het hoofdspoor netwerk. Bedrijven als NS (reizigers), DB Schenker (goederen) en ProRail (infrabeheer) nemen daarvan het belangrijkste deel voor hun rekening. De overige bedrijven opereren op kleinere schaal en zijn soms alleen regionaal actief.

In 2015 is de inspectie aangewezen als toezichthouder lokaal spoor. Per 1 december 2015 treedt het volledige pakket van de Wet lokaal spoor in werking. Het lokaal spoornetwerk (tram en metro) strekt zich uit over vier stedelijke regio's: Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht.

Het reizigersvervoer op het hoofdspoor en lokaal spoor is een nationale markt. De verdeling van vervoersrechten wordt via concessies aanbesteed. Dat geldt ook voor de internationale verbindingen en het beheer van de infrastructuur. De markt voor het goederenvervoer is internationaal en geliberaliseerd.

De laatste categorie spoor is het 'bijzonder spoor'. Het gaat hierbij vooral om ontsluitingen vanuit bedrijventerreinen of onderhoudswerkplaatsen naar het hoofdspoor daarnaast ook om museumspoorwegen. De bedrijfssporen zijn in beheer bij NS Spooransluitingen. Zij stoten deze activiteit de komende jaren af door de verkoop van tientallen stukken bijzonder spoor aan derden. Daarnaast vallen museumspoorlijnen ook onder de categorie bijzonder spoor.

De verantwoordelijkheid voor de veiligheid op het spoor is bij de vervoersbedrijven/operators en infrabeheerders neergelegd. Zij zijn verplicht een werkend (veiligheids)beheersysteem (VBS) te hebben. Door instrumenten als vergunningverlening, handavingsaudits, thematische audits, reality checks en monitoring met elkaar te combineren, past de inspectie een vorm van systeemtoezicht toe.

Ten slotte houdt de inspectie toezicht op kabelbanen.

## ontwikkelingen

De aantrekkende economie zorgt voor meer vraag naar spoorcapaciteit voor goederen- en reizigersvervoer. De voornaamste ontwikkelingen zijn:

- de introductie van nieuwe (vervoers)concepten.
- verdergaande internationalisering van het spoorvervoer.

Om meer vervoer te accommoderen worden nieuwe (vervoers)concepten geïntroduceerd. Die concepten hebben mogelijk gevolgen voor de veiligheid en kwaliteit van het spoor. Een concreet voorbeeld is het European Rail Traffic Management System (ERTMS) dat de fysieke seinen gaat vervangen. De inspectie is verantwoordelijk voor de vergunningverlening. Hoog frequent spoor en 'Kort volgen' zijn ontwikkelingen waardoor er meer treinen op een spoorgedeelte kunnen gaan rijden. Een mogelijk gevolg is meer slijtage aan de infrastructuur, wat effecten kan hebben voor de veiligheid.

De spoorbranche internationaliseert steeds verder. Dat is vooral zichtbaar in het goederenvervoer en de dienstverlening, onder andere bij het onderhoud van voertuigen. Toezicht houden op in het buitenland gevestigde bedrijven die direct of indirect op het Nederlandse hoofdspoor actief zijn, is lastig voor de inspectie. Omdat de inspectie geen bevoegdheden in het buitenland heeft, moet zij hierover afspraken maken met handhavers in andere landen.

risicogroep	norm
reizigers, NRV1.1*	permanente verbetering
reizigers, NRV1.2	permanente verbetering
reizigers, lichtgewond	permanente verbetering
personeel, NRV 2	
baanwerkers, doden	permanente verbeteren, streven naar 0
rangeerders, doden	permanente verbeteren, streven naar 0
baanwerkers, aanrijdingen	permanente verbetering
baanwerkers, elektrocuties	permanente verbetering
baanwerkers, IF-rate	permanente verbetering
overweggebruikers, NRV3.1	permanente verbetering
overweggebruikers, NRV3.2	permanente verbetering
onbevoegden, NRV5	permanente verbetering



anderen, NRV4	permanente verbetering
suicide	ALARP***
maatschappij, NRV6	permanente verbetering

bron: Jaarverslag 2014 van de Nederlandse Veiligheidsinstantie Spoor

\* National Reference Value (NRV): een voortschrijdend, gewogen gemiddelde van het aantal ernstige letsels onder de doelgroep, afgezet tegen de vervoersprestatie.

\*\* De cijfers over 2013 zijn in november 2014 gepubliceerd. De status betreft de veiligheidsdoelen uit de Derde Kadernota Railveiligheid.

\*\*\* 'As Low As Reasonably Practicable' (ALARP): een methodiek waarmee expliciet aangetoond wordt dat het bereikte veiligheidsniveau het maximaal haalbare is tegen redelijke kosten en dat verdere veiligheidsverbetering onevenredige investeringen vraagt.

De afgifte van vergunningen voor voertuigen is een verantwoordelijkheid van de inspectie. Met de invoering van het 4e spoorpakket gaat de bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor het in de handel brengen van voertuigen naar de European Railway Agency (ERA).

## normen

De veiligheidsnormen zijn vastgelegd in de Derde Kadernota Railveiligheid.

## vergunningverlening

De inspectie verzorgt de afgifte van vergunningen, certificaten en ontheffingen voor bedrijven, spoorvoertuigen, machinisten, infrastructuur en gevaarlijke stoffen.

Voor het lokaal spoor geeft de inspectie onder andere verklaringen af over de werking van het VBS van vervoerders en beheerders en voor de indienststelling van voertuigen.

	2016	2017	2018	2019	2020
<b>hoofdspoor</b>					
aantal bedrijfs- en materieelvergunningen (incl. wijzigingen)	170	170	170	170	170
infravergunningen	30	30	30	30	30
machinist vergunningen	500	100	100	700	700
%< behandelnorm	90	90	90	90	90
<b>lokaal spoor</b>					
aantal nieuwe of gewijzigde verklaringen voertuigtoelating(type)	5	5	5	5	5
<b>aantal verklaringen nieuwe of gewijzigde infrastructuur</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
aantal verklaringen VMS beheerder en vervoerder	1	1	2	1	1

Onder andere naar aanleiding van de onderzoeksresultaten uit de door de inspectie zelf verrichte interne audit en het 'onderzoek vergunningverlening V250' (Horvath & partners c.s., 15 januari 2014) heeft de inspectie verbeteringen in haar vergunningverleningprocessen doorgevoerd. Zo zijn de normtijden voor afzonderlijke vergunningtypen geactualiseerd en zijn jaarlijkse fluctuaties in het volume aan af te geven vergunningen beter beheersbaar gemaakt. De inspectie attendeert ondernemingen actief op het moeten aanvragen van een gewijzigde of nieuwe vergunning.

De inspectie investeert in kennis op het gebied van ERTMS. Dit is van belang om het proces van de invoering van ERTMS voor de vergunningverlening goed te laten verlopen.

Het toezicht op tram en metro is gebaseerd op dezelfde uitgangspunten als voor het hoofdspoor. Omdat de decentrale overheden eindverantwoordelijk zijn voor de handhaving, maakt de inspectie afspraken over de rolverdeling en samenwerking. De kosten voor de inzet van de inspecteurs komen ten laste van de ondertoezichtstaanden en de decentrale overheden. Hiervoor is een regeling tarieven lokaal spoor vastgesteld. Voor lokaal spoor wordt uitgegaan van jaarlijks ongeveer acht verklaringen voor nieuw materieel en/of nieuwe infrastructuur, dan wel aanpassingen daarin.

## handhaving

De inspectie anticipeert op ontwikkelingen binnen de spoorsector door haar risicoanalyses en de toezichtstrategie voor het handhavingsprogramma waar nodig aan te passen. Uitgangspunten daarbij zijn 'goed toezicht' en 'beperking van de toezichtslast'.

Door instrumenten als vergunningverlening, handhavingsaudits, thematische audits, reality checks en monitoring met elkaar te combineren, past de inspectie een vorm van systeemtoezicht toe. Voor het bepalen van de toezichtfrequentie wordt daarnaast gewerkt met het risicoprofiel van bedrijfscategorieën en afzonderlijke bedrijven.

Voor het dagelijks toezicht door de inspectie zijn vooral de bepalingen van de Spoorwegwet en de Wet Lokaal spoor van belang. Centraal daarin staat het borgen van veiligheid door ondernemingen in een 'VBS'.

In het toezicht op kabelbanen heeft de inspectie tot taak het beoordelen van nieuwe en gewijzigde kabelbanen.

### *dienstverlening*

<b>dienstverlening railvervoer</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
afhandeling vragen	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050
afhandeling meldingen	270	270	270	270	270

<b>passagiersrechten railvervoer</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
aantal klachten	50	50	40	40	40
%< behandelnorm	95	95	95	95	95

De dienstverlening in het kader van passagiersrechten op het gebied van railvervoer is een taak van de inspectie. Dit betreft de klachtafhandeling en de preventieve uitvoering van inspecties en audits die klachten moeten voorkomen.

## toezicht

toezicht railvervoer en kabelbanen	2016	2017	2018	2019	2020
aantal convenanten*	1	1	1	1	1
objectinspecties	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
waarvan t.b.v. I-SZW	60	60	60	60	60
audits**	170	170	170	170	170
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS railvervoer kabelbanen	150	150	150	150	150

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar.

\*\* waarvan 150 handhavingsaudits en 20 themaonderzoeken.

Het aantal convenanten onder de spoorwegondernemingen neemt naar verwachting niet toe. De bedrijven verwachten geen vermindering in de toezichtslast met een convenant omdat het verplichte VBS vooral op toetsbaarheid is ingericht.

Minstens eenmaal per jaar wil de inspectie alle ondertoezichtstaande bedrijven auditeren. In 2016 ligt de nadruk in de handhaving op het onderhoudsmanagement en de ketenveiligheid (afstemming van veiligheidssystemen onderling) van de (goederen)vervoerders.

## incidentafhandeling en onderzoek

De inspectie voert jaarlijks ongeveer 20 onderzoeken (themaonderzoeken) uit naar meldingen en incidenten. Ook stelt de inspectie op verzoek capaciteit en kennis ter beschikking van de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

De inspectie volgt de ontwikkelingen op het spoor door het analyseren van data uit eigen inspecties, van incidenten en open data. Voor de kwaliteit en betrouwbaarheid van de analyses is van belang dat afspraken worden gemaakt met de bedrijven voor het onderling uitwisselen en afstemmen van de analyses. Speciale aandacht gaat uit naar buitenlandse certificaathouders. De inspectie heeft geen bevoegdheden om informatie op te vragen die nodig is om te analyseren of hun activiteiten risico's op het spoor veroorzaken.

### opsporing

Opsporing is geen reguliere taak binnen de railsector. Indien noodzakelijk neemt de inspectie hieraan onder regie van het OM deel.

### incidentafhandeling en onderzoek

In het railvervoer onderhoudt de inspectie een piket. De inspectie voert 'themaonderzoeken' naar incidenten uit, waarbij de inspectie handhaaft bij geconstateerde overtredingen. Verder stelt de inspectie op verzoek capaciteit en kennis ter beschikking van de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

## samenwerking

De inspectie werkt als 'National Safety Authority' voor Nederland actief aan samenwerking en informatie-uitwisseling met autoriteiten in de Europese lidstaten.

Nationaal wordt samengewerkt met de I-SZW, Nationale Politie en de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Zo worden er jaarlijks 60 controles uitgevoerd voor I-SZW.

# 13. wegvervoer



## wegvervoer in vogelvlucht

	goederen-vervoer	busvervoer		taxi	WRM
		openbaar	besloten		
aantal bedrijven	37.000	10	800	6.100	
beroepsgoederenvervoer	12.000				
eigen vervoer	*25.000				
aantal voertuigen, vrachtauto's en trekkers	136.000	5.100	4.500	32.000	
aantal chauffeurs	ca. 200.000	ca. 30.000	ca. 5.000	**52.000	
aantal rij scholen					8.200
aantal rij-instructeurs					15.150

\* = harde cijfers voor het eigen vervoer ontbreken. Dit is een (conservatieve) inschatting.

\*\* = aantal geldige chauffeurskaarten.

De inspectie richt het toezicht op de sector wegvervoer op het personenvervoer (taxi, bus) en het goederenvervoer over de weg.

Zo'n 25% van de bedrijven in de taximarkt richt zich primair op straattaxi's en ruim 30% vrijwel uitsluitend op contractvervoer. Ruim 2.000 bedrijven zijn actief in beide markten. De meeste bedrijven zijn actief in de vier grote steden. In de taximarkt is het veiligheidsbesef over het algemeen laag te noemen vanwege de lage toetredingsdrempel en de grote concurrentie, vooral in de vier grote steden. Het gemiddelde nalevingspercentage van de reguliere branche is ongeveer 50-80%. Oorzaak voor deze ruime bandbreedte zijn de grote regionale verschillen binnen de taxibranche en de grote diversiteit. Zo wordt wet- en regelgeving door het contractvervoer beter nageleefd dan door de straattaxi's, waarbij de naleving in de vier grote steden nog weer slechter is, vergeleken met de rest van Nederland. Fraude en illegaal uitvoeren van taxivervoer ('snorders') komen binnen deze branche voor. Het fenomeen snorders laat zich steeds vaker in verschillende hoedanigheden zien, al dan niet gepresenteerd als innovatie.

Het personenvervoer per bus vindt plaats in een goed geordende markt. De inspectie heeft met relatief veel bedrijven een convenant. De naleving binnen het busvervoer ligt tussen de 80-90%.

Negentien concessiehouders (provincies en stadsregio's) besteden het streekvervoer openbaar aan. Het besloten busvervoer bestaat grotendeels uit midden- en kleinbedrijven. Deze bedrijven gebruiken gemiddeld minder dan tien touringcars. Het internationale busvervoer wordt gedomineerd door enkele grote ondernemingen.

Het goederenvervoer is verdeeld in twee categorieën: vergunninghouders en eigen vervoerders. Eigen vervoerders zijn producenten en handelaren die zelf de opslag en vervoer van hun producten uitvoeren. Vergunninghouders zijn bedrijven die transportdiensten verrichten in opdracht van derden. Het goederenvervoer bestaat grotendeels uit midden- en kleinbedrijven en is sterk internationaal georiënteerd. Het merendeel heeft minder dan tien vrachtwagens. Een gering aantal bedrijven heeft er meer dan honderd. Het overgrote deel van de bedrijven dat actief is in het goederenvervoer over de weg presteert qua naleving van wet- en regelgeving goed noch slecht (70% voor arbeidstijdenwetgeving en 85% voor overbelading). Veel ondernemers zoeken de grenzen van de regelgeving op vanwege de hoge concurrentiedruk en de lage winstmarges. Regelmatig wordt die grens dan ook overtreden.

Na een wetswijziging van de Wet Rijonderricht Motorvoertuigen (Wrm) krijgt de inspectie vanaf 1 januari 2017 een extra taak in het kader van de naleving van deze wet. De Wrm ziet toe op rijinstructeurs, transportbedrijven die praktische nascholing door eigen personeel laten uitvoeren en chauffeurs die een PTN-certificaat (Praktijktraining Nascholing) hebben. Bij de uitvoering van deze taak wordt nauw

samengewerkt met het IBKI (Innovam Branche Kwalificatie-Instituut, een certificerende instelling voor de rijinstructeurs). De exacte invulling van de taak wordt nog nader bekeken in 2016.

Een andere nieuwe taak van de inspectie wordt het toezicht op de naleving van de Tolwet. Voorbereidingen worden getroffen om vanaf 2020 effectief te kunnen handhaven op niet betalende passanten op de Blankenburgverbinding en ViA15 bij Arnhem.

## taxivervoer

### ontwikkelingen

#### *taxivervoer*

In het taxivervoer is sprake van een technologisch gestuurde revolutie. Nieuwe vormen van taxivervoer komen op en oude vormen komen onder vuur te liggen, ook doordat maatschappelijke kwaliteitseisen, vraag naar vervoer op maat en beelden over wenselijke prijs-kwaliteitsverhoudingen hand in hand gaan met de ontwikkeling van de technologie. Tegen die achtergrond speelt de evaluatie van bestaande wetgeving en de introductie van technologische middelen voor toezicht een rol.

Voor het taxivervoer zijn de voornaamste ontwikkelingen:

- innovaties op het gebied van aanbieden en betalen van vervoer, chauffeurloos vervoer;
- vervoer door vrijwilligers;
- boordcomputer taxi (BCT);
- toenemende digitalisering.

Uit de evaluatie van de taxiwetgeving (Wet personenvervoer 2000/Wp 2000) komt naar voren dat het taxibeleid volop ruimte laat voor toekomstige ontwikkelingen en innovaties en dat de regelgeving niet onnodig belemmerend werkt. Het Nederlands taxibeleid is toegankelijk voor nieuwe ontwikkelingen en innovaties, zoals Uber met de diensten Uberlux en Uberblack, BlaBlacar en Taxify.

Vrijwilligers(-organisaties) worden steeds vaker ingezet voor het vervoer van personen tegen (beperkte) betaling. Daarbij komen veel vormen van vrijwilligersvervoer voor, waarbij ook gezocht wordt naar technologische mogelijkheden om vervoer op maat te creëren. De initiatieven daartoe krijgen vaak actieve steun vanuit lagere overheden. Handhaving is lastig en tijdrovend omdat vrijwilligersvervoer onder bepaalde (financiële) voorwaarden is toegestaan.

De ontwikkelingen rond de invoering van de BCT zijn bepalend voor de inrichting van het toezicht. De evaluatie van de tariefstructuur wordt medio 2016 afgerond. De evaluatie van de BCT volgt in 2016. De verwachting is dat vanaf medio 2016 de BCT volledig operationeel is in alle taxi's.

In de komende jaren zijn binnen de taxibranche ontwikkelingen op ICT gebied te verwachten: het (nog meer) digitaliseren van data/documenten. Dit heeft gevolgen voor de inrichting van het toezicht (digitale beoordeling) en voor de werkwijze (uitrusting) van de inspectie.

## normen

regelgeving	categorie	risico's	naleving
Arbeidstijdenbesluit Vervoer wet (ATB-V) Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) Taxiwet	straattaxi	rij- en rusttijden chauffeuseisen tarieven	50-80%
ATB-V Wp2000 Taxiwet	contractvervoer totaal	rij- en rusttijden chauffeuseisen	70-80%
ATB-V Wp2000 Taxiwet voertuigtechniek/ technische staat voertuig	rolstoelvervoer	rij- en rusttijden chauffeuseisen technische staat voertuig (i.v.m. vastzetten rolstoel)	70-80%

De naleefindicaties zijn afgeleid van gegevens uit risicogestuurde objectinspecties en administratiecontroles van legale taxichauffeurs en -bedrijven. Illegaal taxivervoer ('snorders') maakt hier geen deel van uit.

Door actief ontwikkelingen in binnen- en buitenland te volgen (internetmonitoring en trendwatching) probeert de inspectie haar toezicht proactief daarop af te stemmen. Dat betekent concreet dat de inspectie waar mogelijk aanbieders van (nieuwe) vormen van taxivervoer actief benadert om te wijzen op de wet- en regelgeving.

Het instrumentarium van de inspectie bestaat uit convenanten, object(weg-)inspecties en administratiecontroles. Insteek is om met verantwoordelijk opererende ondernemingen te komen tot handavingsconvenanten die voor deze bedrijven leiden tot een afname van de toezichtlast. De onderkant van de markt (fraude, dubieuze bedrijfsconstructies, structurele overtredingen) pakt de inspectie indien van toepassing aan met het Openbaar Ministerie. Dit geldt ook voor illegaal taxivervoer.

## vergunningverlening

De vergunningverlening voor taxi's is gemandateerd aan Kiwa.

## handhaving

### dienstverlening

	2016	2017	2018	2019	2020
afhandeling vragen	3.700	3.700	3.700	3.700	3.700
afhandeling meldingen	450	450	450	450	450

Met KNV Taxi, Sociaal Fonds Taxi en de vakbonden bestaan verschillende contacten op het vlak van voorlichting en informatieverstrekking. Zo wordt met het Sociaal Fonds Taxi de samenwerkingsovereenkomst geactualiseerd onder andere over informatieverstrekking.

## toezicht

	2016	2017	2018	2019	2020
convenanten*	16	16	18	20	22
objectinspecties**	1.300	3.000	3.000	3.000	3.000
administratiecontroles bij bedrijven***	80	200	200	200	200
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS	80	200	200	200	200

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar. De voor het sluiten van convenanten benodigde werkzaamheden (audits) zijn hier niet separaat weergegeven.

\*\* hierin zijn niet opgenomen de inspecties naar illegaal taxivervoer (snorders), die qua normtijd en onvoorspelbaarheid van productie afwijken van de standaard taxicontroles.

\*\*\* dit is inclusief opsporingsonderzoeken.

Het reguliere toezicht wordt integraal en waar mogelijk thematisch aangepakt. Om inzicht te krijgen in de kwaliteit van de branche zal een deel van het reguliere toezicht selectief zijn, risicogestuurd en deels aselectief. De inspectie streeft ernaar om meer zicht te krijgen op de gehele branche. Daarom zal ook worden ingezet op het verkrijgen van informatie over minder bekende bedrijven en daarnaast zal gebruik worden gemaakt van informatie van andere handhavers. Door actief te monitoren zet de inspectie in op vroegtijdige herkenning van trends en ontwikkelingen binnen de branche.

Door de vernieuwingen in de taxiregelgeving kan het jaar 2016 voor het taxitoezicht beschouwd worden als overgangsjaar. Voor het meerjarenplan heeft de inspectie, vooruitlopend op deze wijzigingen, een inschatting gemaakt voor de planning van inspecties. De hier geschetste ontwikkelingen kunnen gevolgen hebben voor de te hanteren normtijden voor inspecties. Vervolgens zal de ervaring in de praktijk uit moeten wijzen wat in de nieuwe situatie minimaal nodig en wenselijk is voor effectief toezicht. Daarbij komt dat de inspectie ook in 2016 te maken krijgt met uitstroom van personeel en inwerking en opleiding van nieuw personeel. Al deze zaken maken dat voor 2016 de planning van het aantal inspecties naar beneden is bijgesteld ten opzichte van eerdere en toekomstige jaren.

Uiterlijk 1 juli 2016 moeten alle BCT's zijn voorzien van een verplichte software-update. Vanaf dat moment zal de inspectie volledig gaan handhaven op data uit de BCT en het gebruik van de vereiste software. In eerste instantie gaat dit om objectinspecties en vanaf 2017 ook om administratiecontroles.

In de komende jaren zijn binnen de taxibranche veel ontwikkelingen op ICT gebied te verwachten. De inspectie anticipeert hierop door het (nog meer) digitaliseren van data/documenten, het verwerken van digitale data/documenten en het anticiperen op mogelijke fraude rond de BCT. Ook anticipeert de inspectie op de aangepaste regelgeving op het gebied van de Arbeidstijdenwet SZW (openbaar maken van gegevens van onder andere rij- en rusttijden en digitaal aan I-SZW aanleveren daarvan).

De inspectie geeft binnen haar toezicht prioriteit aan de aanpak van het aanbieden en verrichten van taxivervoer zonder vergunning en rapporteert hierover twee keer per jaar aan de Tweede Kamer. Hiermee geeft zij invulling aan de motie van de leden Bashir en Elias om de inspectie prioriteit te laten geven aan de aanpak van illegale taxi's ('snorders'). De inspectie werkt hierbij nauw samen met ketenpartners waaronder met het OM, de Nationale Politie, de KMar, de Belastingdienst en diverse gemeenten. Deze aanpak strekt zich eveneens uit naar aanbieders van illegale taxidiensten onder de noemer van innovatie.

In toenemende mate vindt taxivervoer plaats door vrijwilligersorganisaties vaak met toe- en instemming van lagere overheden en ook in de vorm van 'openbaar vervoer per taxi' op vervallen OV-lijnen. De inspectie wil vanwege het maatschappelijk belang hierop niet restrictief handhaven, maar vooral proactief vrijwilligersorganisaties vooraf wijzen op de toe te passen wet- en regelgeving.



Het grootste risico in het vervoer van rolstoelgebruikers is het niet naleven van specifieke regelgeving, vooral over het vastzetten van rolstoelen. Uit ervaring is gebleken dat vermindering van controles door de inspectie ook een vermindering van de naleving tot gevolg heeft. Het betreft hier een kwetsbare doelgroep. De inspectie zal daarom jaarlijks onverminderd controles uit op rolstoelvervoer uitvoeren.

#### *Opsporing*

De inspectie levert expertise binnen de modaliteit wegvervoer aan onderzoeken bij bedrijven onder regie van het OM in samenwerking met andere diensten, zoals de Nationale Politie, de Douane en de Fiscale Inlichtingen- en Opsporingsdienst en de Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst.

#### *incidentafhandeling en onderzoek*

Ongevallenonderzoek in het taxivervoer is geen taak van de inspectie. Wel wordt ondersteuning en expertise geleverd aan de politie als daarom wordt gevraagd.

#### **samenwerking**

Samenwerking vindt plaats met de Nationale Politie, de KMar, de Belastingdienst, de Rijksdienst voor Wegverkeer, het Nederlands Meetinstituut (taxametercontroles) en een aantal gemeenten. In de samenwerking tussen de politie, de Kmar en de Belastingdienst spelen de handhavingplatforms een rol. Zij fungeren als netwerk waarbinnen de inspectie naast informatie-uitwisseling en coördinatie van controles haar visie en strategie bespreekbaar maakt.

## **busvervoer**

#### **ontwikkelingen**

In het busvervoer speelt het vervallen van niet rendabele OV-lijnen een belangrijke rol. Burgerinitiatieven (al dan niet gestimuleerd door lagere overheden) springen daarbij in het ontstane ruimte. De rol van technologie wordt daarbij ook steeds belangrijker en biedt de mogelijkheid tot het aanbieden van 'vervoer op maat'.

De voornaamste ontwikkelingen zijn:

- vrijwilligersvervoer en vervoer op maat;
- toenemende digitalisering;
- kaderconvenanten.

Door het opheffen van onrendabele OV-lijnen ontstaan steeds meer initiatieven met vrijwilligersvervoer en innovatie. Dit vervangende vervoer kent veel verschijningsvormen, zoals vervoer met taxibusjes, specifiek doelgroepvervoer (bejaarden) en dergelijke. In combinatie met de technologische ontwikkelingen rond smartphones ontstaat zo vervoer op maat. Vrijwilligersvervoer is onder bepaalde (financiële) voorwaarden toegestaan.

In de komende jaren zijn binnen het busvervoer tal van ontwikkelingen op ICT gebied te verwachten. Hierbij valt te denken aan het regelen van busvervoer via internet, bijvoorbeeld naar evenementen, maar ook aan het aanbieden van busvervoer door middel van een app. Dit geldt voor de branche, denk hierbij bijvoorbeeld aan toepassing van GPS-systemen en het digitaliseren van formulieren, maar daarmee ook voor de werkwijze van de inspectie en voor het openbaar maken van gegevens.

Het instrument van een kaderconvenant biedt de inspectie de mogelijkheid om het aantal afgesloten handavingsconvenanten belangrijk te vergroten. In de goed georganiseerde bussector is daar alle

aanleiding toe, maar bedrijven zijn vaak huiverig. Bij een kaderconvenant wordt met een koepelorganisatie een overeenkomst gesloten, waarbij de aangesloten bedrijven verplicht worden binnen afzienbare tijd een convenant met de inspectie af te sluiten.

## normen

regelgeving	belangrijkste nalevingsrisico's	categorie	naleving
Arbeidstijdenbesluit vervoer Wet personenvervoer 2000	rij- en rusttijden chauffeuseisen ondernemersvergunning	openbaar vervoer besloten vervoer (touringcar) NL bussen in buitenland	80% 80-90% 80-90%

De naleefindicaties zijn afgeleid van gegevens uit risicogestuurde objectinspecties en administratiecontroles.

## vergunningverlening

De vergunningverlening voor busvervoer is gemandateerd aan Kiwa.

## handhaving

### dienstverlening

dienstverlening busvervoer	2016	2017	2018	2019	2020
afhandeling vragen	850	850	850	850	850
afhandeling meldingen	100	100	100	100	100

De inspectie tracht risico's, problemen en overtredingen zoveel mogelijk te voorkomen door vooraf bij grote evenementen met betrokken partijen in overleg te treden over de organisatie van het vervoer.

De dienstverlening in het kader van passagiersrechten busvervoer is een taak van de inspectie (Europese verordening EU 181/2011 ('passagiersrechten bus'). De inzet van de inspectie omvat de klachtafhandeling en de preventieve uitvoering van inspecties die klachten moeten voorkomen. Zoals in de wet is geregeld neemt de inspectie klachten van reizigers gericht op individuele (financiële) genoegdoening pas in behandeling nadat achtereenvolgens de vervoerder en de geschillencommissie de klacht behandeld hebben.

passagiersrechten busvervoer	2016	2017	2018	2019	2020
aantal klachten	5	5	5	5	5
% binnen norm	95	95	95	95	95

### toezicht

De taak van de inspectie is het bevorderen van de naleving van de voorschriften in het busvervoer, zowel het openbaar als het besloten busvervoer (Arbeidstijdenwet, de Wet personenvervoer 2000, de Wegenverkeerswet 1994 en verschillende Europese verordeningen).

Een specifiek kenmerk van de handhaving binnen het busvervoer zijn de tijd- en locatiegebonden inspecties naar pendelvervoer, vervoer rond evenementen en het vervoer van schoolkinderen tijdens schoolreisjes.

	2016	2017	2018	2019	2020
aantal convenanten*	25	27	28	30	30
objectinspecties	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
administratiecontroles	95	100	100	100	100
aantal geïnspecteerde bedrijven/OTS	95	100	100	100	100

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar. De voor het sluiten van convenanten benodigde werkzaamheden (audits) zijn hier niet separaat weergegeven.

De inspectie streeft naar het afsluiten van kaderconvenanten met brancheorganisaties, die verlichtingen met zich meebrengen voor de aangesloten leden.

De inspectie neemt in haar reguliere toezicht in samenwerking met RDW en politie de technische veiligheid van bussen mee.

In het *internationaal busvervoer* worden lange afstanden afgelegd en werken de chauffeurs dikwijls onder tijdsdruk. Dat levert risico's op voor de naleving van de regels voor rij- en rusttijden, de technische staat van de bussen en de werking van de snelheidsbegrenzer. Ook meerdaagse reizen vormen een extra aandachtspunt. De inspectie concentreert haar inspanningen langs de weg dan ook op het internationale busvervoer en stemt deze af met haar Europese partners.

Binnen de relatief veilige sector van het *nationale besloten busvervoer* legt de inspectie de nadruk op het sluiten van convenanten met goed presterende bedrijven. Deze werkwijze wordt gecontinueerd in de komende jaren.

Bij het *openbaar busvervoer* houdt de inspectie op basis van incidentele steekproeven toezicht op de naleving van de arbeids-, rij- en rusttijdenregelgeving en de wijze waarop de technische staat van het voertuigpark geborgd wordt. Het doel is om het toezicht te verschuiven naar het afsluiten van convenanten. In dit verband is van belang dat ook de decentrale overheden, in hun hoedanigheid van concessieverlener, de kwaliteit en de veiligheid van het openbaar vervoer bewaken. Dit geldt ook in het geval van 'OV met taxi' en de inzet van vrijwilligers. De controles op de technische staat in het kader van de Wegenverkeerswet vinden plaats in samenwerking met de RDW en de politie.

#### Opsporing

De inspectie levert expertise binnen de modaliteit wegvervoer aan onderzoeken bij bedrijven onder regie van het OM in samenwerking met andere diensten, zoals de Nationale Politie, de Douane en de FIOD.

#### incidentafhandeling en onderzoek

Ongevallenonderzoek in het busvervoer is geen taak van de inspectie. Wel wordt ondersteuning en expertise geleverd aan de politie als daarom wordt gevraagd.

#### samenwerking

Samenwerking vindt plaats met de Nationale Politie, de KMa, de Belastingdienst, de Rijksdienst voor Wegverkeer. Voor het toezicht op het internationale busvervoer vindt afstemming plaats met de Europese partners via organisaties zoals Euro Controle Route (ECR) en Transport Information System Police.

# goederenvervoer

## ontwikkelingen

In het goederenvervoer verschuift de werkgelegenheid naar EU landen waar de lonen aanzienlijk lager zijn en duiken vaker schijnconstructies op om goedkoop personeel te kunnen inzetten. Verder rukken voortschrijdende technologische ontwikkelingen op (o.a. zelfsturende auto, elektronische vrachtbrief). Tegelijkertijd komt er ook steeds slimmere elektronische apparatuur waardoor het aantonen van fraude steeds moeilijker wordt. Daarnaast speelt de Europese regelgeving een steeds meer bepalende rol in het goederenvervoer.

Voor het goederenvervoer zijn er 3 belangrijke ontwikkelingen:

- internationalisering;
- veranderende en uitbreidende Europese regels;
- toenemende digitalisering.

Belangrijk in het goederenvervoer over de weg is het creëren van een 'level playing field'. Dat is nodig om eerlijke concurrentie mogelijk te maken. Nu staan schijnconstructies (inzet van chauffeurs uit of via lage lonenlanden) nationale belangen in de weg, zoals het beschermen van de eigen markt en het overschrijden en ontduiken van rij- en rusttijden.

*De EU richtlijn 96/53 eist strengere controle op overbelading.*

De toenemende digitalisering (onder andere elektronische vrachtbrief en digitale toepassingen zoals de digitale tachograaf) stelt andere eisen aan de inspectie op het gebied van nieuwe kennis van digitale systemen en toepassingen en de fraudemogelijkheden daarvan, maar ook aan vaardigheden en kennis van inspecteurs.

## normen

regelgeving	belangrijkste nalevingrisico's	categorie	naleving
Arbeidstijdenbesluit Vervoer	rij- en rusttijden	vergunninghouders eigen vervoer	70%

regelgeving	belangrijkste nalevingrisico's	categorie	naleving
Wet Wegvervoer Goederen	overbelading		85%

regelgeving	bepaling	Nederland
Europese controlerichtlijn arbeids-, rij- en rusttijden wegvervoer (2006/22/EG)	3% van het aantal chauffeursdagen van bestuurders van tachograafplichtige voertuigen te controleren, waarvan minimaal 30% bij wegininspecties en minimaal 50% bij bedrijfsinspecties	ongeveer 900.000 chauffeurswerkdagen te controleren (ca. 3.000 bedrijfsinspecties en ca. 10.000 wegininspecties)
Europese controlerichtlijn overbelading (96/53/EU)	strengere controles op overbelading, nl: 1 weging per 2000 t/ km)	13.600 wegingen

## vergunningverlening

De Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO) en de RDW voeren de vergunningverlenende taken in het goederenvervoer uit. Kiwa verzorgt de afgifte van de bestuurderskaarten voor de digitale tachograaf.

## handhaving

Daar waar mogelijk hebben inspecties een integraal karakter, waardoor de toezichtlast voor de ondertoezichtstaande beperkt blijft.

### dienstverlening

	2016	2017	2018	2019	2020
afhandeling vragen	6.900	6.900	6.900	6.900	6.900
afhandeling meldingen	315	315	315	315	315

De inspectie informeert zo nodig bij een controle de ondertoezichtstaande over rij- en rusttijden, overbelading en andere regels.

### toezicht

	2016	2017	2018	2019	2020
convenanten	40	45	50	50	50
objectinspecties	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000
waaronder overbelading	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
administratiecontroles	650	650	650	650	650
waaronder t.b.v. I-SZW	20	20	20	20	20
digitale inspecties overbelading**	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
aantal geïnspecteerde bedrijven/ondertoezichtstaanden	750				

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar. De voor het sluiten van convenanten benodigde werkzaamheden (audits) zijn hier niet separaat weergegeven.

\*\* de realisatie van digitale inspecties is afhankelijk van de validatie van de benodigde ICT systemen door externen en de betrouwbaarheid van de geleverde data.

Het toezicht op de naleving van de rij- en rusttijden, manipulatie met de digitale tachograaf, cabotage en overbelading blijven speerpunten. Via administratiecontroles vindt ook toezicht plaats op de arbeidsomstandighedenwet.

Verder gaat de inspectie de mogelijkheid onderzoeken om de basis administratiecontroles uit te voeren met behulp van een webapplicatie waarbij bedrijven hun gegevens zelf kunnen uploaden.

De inspectie continueert de risicogerichte benadering. Om specifieke risicogroepen aan te pakken worden thema-acties opgezet. In de periode 2016-2020 zijn de volgende thema-acties gepland:

- bietenvervoer (2016);
  - langere/ zwaardere vrachtvoertuigen / exceptioneel transport;
  - schijnconstructies (inzet zzp-ers, Vof's);
- schijnvestigingen buitenland.

### *opsporing*

De inspectie levert expertise binnen de modaliteit wegvervoer aan onderzoeken bij bedrijven onder regie van het OM in samenwerking met andere diensten, zoals de Nationale Politie, de Douane en de FIOD.

### *incidentafhandeling en onderzoek*

Ongevallenonderzoek in het goederenvervoer is geen taak van de inspectie. Wel wordt ondersteuning en expertise aan de politie geleverd als daarom wordt gevraagd.

## **samenwerking**

De inspectie participeert actief in ECR-werkgroepen en inspecteurs nemen deel aan diverse door ECR georganiseerde uitwisselingen, workshops en themadagen. De inspectie neemt verder elk jaar deel aan internationaal georganiseerde objectinspecties van ECR en Tispol.

Door het omvormen van de ECR naar een EGTS (Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking) krijgt de organisatie meer slagkracht en verbetert de samenwerking verder. Dit moet in 2019 gerealiseerd zijn.

De inspectie zet de samenwerking in de Benelux voort. De inzet bestaat uit gezamenlijke en grensoverschrijdende objectinspecties, deelname aan trainingen en praktijkdagen. Verder wordt gewerkt aan meer harmonisatie van het inspectiewerk binnen de Benelux.

De ad hoc samenwerking met het Duitse Bundesamtes für Güterverkehr en het Britse Drivers and Vehicle Services Agency is de afgelopen jaren geïntensiveerd. De inspectie streeft de komende jaren naar een meer structurele samenwerking, via intensivering van uitwisseling van kennis op meerdere gebieden en samenwerking op zaakniveau.

In 2016 start Nederland met de informatie-uitwisseling via het ERRU-register met andere lidstaten om de betrouwbaarheid van ondernemingen en vervoersmanagers beter te kunnen toetsen.

In het goederenvervoer over de weg zijn naast de inspectie vijf andere handhavende instanties actief: de Nationale politie, de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit, de I-SZW, de Belastingdienst en de Douane. Gezamenlijk worden prioriteiten bepaald en complexe zaken aangepakt.

# 14. luchtvaart



## luchtvaart in vogelvlucht

bronnen: BRES, Luchtvaartuigregister	aantal
operationele bedrijven	
<b>luchtvaartmaatschappijen:</b>	
luchtvaartmaatschappijen CAT	24
luchtvaartmaatschappijen GA	6
<b>opleidingsinstellingen</b>	77
keurings- en exameninstanties	67
<b>technische bedrijven</b>	
productie- en onderhoudsbedrijven	73
<b>luchthavens (-ruim)</b>	
luchtvaartterreinen (mainport, nationaal en regionaal belang en militair-burgermedegebruik)	18
overige luchtvaartterreinen (onder andere zweefvliegtuigen, MLA/ULV)	25
terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik	ca. 700
helidekken (offshore, ziekenhuisplatformen en bedrijfsterreinen)	170
luchtverkeersleiding en meteorologische diensten	6
<b>objecten</b>	
simulatoren	55
luchtvaartuigen (commercieel 319, general aviation 2469)	2.788

In de tabel is het overzicht van de sector opgenomen, met uitzondering van de bedrijven die werken met drones. De intentie is om in de volgende jaren de mutaties in de subsectoren op de voet te volgen om het effect op de toezichtslast zo nauwkeurig mogelijk te kunnen bepalen.

De commercial air transport (CAT) luchtvaartmaatschappijen bestaan uit de grotere maatschappijen als KLM, Transavia en Corendon en een aantal kleinere en helikoptermaatschappijen, die op commerciële basis lijn- en charterdiensten onderhouden. De general aviation (GA) betreft kleine maatschappijen die vooral rondvluchten verzorgen. Opleidingsinstellingen zijn trainingsinstituten voor de gehele luchtvaart, luchtvaartmaatschappijen en ondersteunende bedrijven. Keuringen zijn vooral medisch en de examinatoren nemen de reguliere vaardigheidstesten af bij de piloten. De sector omvat verder nog de technische (ontwerp en onderhouds-) bedrijven en de luchthavens en daaraan verwante bedrijven als luchtverkeersleiding en meteodiensten. De inspectie inspecteert risicogericht ook een groot aantal helidekken offshore en terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik (TUG).

Veiligheidsmanagement speelt in de hele luchtvaartketen een cruciale rol. De veiligheidsstandaard in de luchtvaart is hoog. Wereldwijd is jarenlang een voortdurende verbetering van de veiligheid in de luchtvaart zichtbaar.



## ontwikkelingen

### *stand van zaken invoering Europese wet- en regelgeving*

De regelgeving in de luchtvaart is sterk internationaal bepaald door de International Civil Aviation Organization (ICAO) en het European Aviation Safety Agency (EASA). Nationale wetgeving wordt vervangen door Europese wetgeving. Door recent geïmplementeerde regelgeving krijgen flightpraktijk examinatoren een vrij beroep. De inspectie zal hier toezicht op gaan houden. In 2016 wordt Europese wetgeving van kracht op het gebied van niet commerciële operaties. Operators in dit veld moeten declaraties indienen bij de inspectie waaruit blijkt, dat aan de Europese regelgeving wordt voldaan. De inspectie gaat dit type operaties in haar toezicht opnemen. Tegelijkertijd wordt regelgeving van kracht op het gebied van flight time limitation. De inspectie krijgt hierdoor als nieuwe taak het beoordelen van flight time specification schemes en fatigue risk management.

In 2017 wordt EU regelgeving van kracht op het gebied van air traffic control. Sectorpartijen en de inspectie gaan in 2016 hun processen in lijn brengen met de nieuwe regelgeving. Verder wordt in 2017 de EU regelgeving Special Operation van kracht. Vanuit de autoriteiten en sectorpartijen is aangegeven dat de Europese regelgeving voor General Aviation te complex en niet proportioneel is. Op basis van deze signalen is EASA gestart met aanpassingen. De verwachting is dat tot 2018 nog vele aanpassingen ten behoeve van General Aviation zullen volgen.

### *drones*

Na het per 1 juli 2014 ingestelde concrete verbod op beroepsmatig gebruik van drones zijn aanvragen behandeld voor ontheffing (op basis van Remotely Piloted Aircraft Systems of RPAS wet- en regelgeving). Per 1 juli 2015 zijn de normen vastgesteld voor nieuwe vergunningen: brevetten voor de piloten, speciaal-BVL (bewijs luchtwaardigheid) voor het toestel, certificaat voor het exploiterende bedrijf, de erkenning om de drones te keuren en de registratie (erkenning) voor de RPAS-vliegscholen. De doelgroep bestaat uit ca. 80 nieuwe organisaties, die een of meer vergunningen van de inspectie zullen aanvragen.

### *van samenwerking naar samenvoeging*

De ministeries van Defensie en lenM beogen op termijn de Militaire Luchtvaartautoriteit (MLA) en de inspectie (op luchtvaart terrein) samen te voegen. De EASA heeft de inspectie in haar rol als NSA gevraagd aan te tonen dat de veiligheidsnorm waartegen Defensie het civiele verkeer afhandelt, gelijkwaardig is aan de civiele (EASA) normering en dat dit binnen Nederland geborgd is. De eerste stap is daartoe gezet: beide diensten zijn gehuisvest in hetzelfde gebouw per 1 oktober 2015. De volgende stappen bestaan uit het regelmatig gezamenlijk overleggen tussen de beide managementteams, het opstellen van gezamenlijke toezichtplannen, waarbij de te toetsen normen gelijkwaardig zijn. Bij samenvoeging blijft het toezicht op het militaire luchtverkeer onder militair gezag.

## luchtvaartbedrijven

### normen

De veiligheidsnormen voor de luchtvaart staan in het State Safety Plan, wat opgesteld is door het ministerie van lenM en aansluit bij de beleidsagenda.

**geen vermijdbare fatale ongevallen in de commerciële luchtvaart:**

	met Nederlandse luchtvaartuigen
	op Nederlandse luchthavens
	in het Nederlandse luchtruim
	met door Nederlandse bedrijven onderhouden luchtvaartuigen

**geen fatale ongevallen in de General Aviation waarbij een rol heeft gespeeld:**

	luchtvaartuig
	uitrusting
	training
	geen doden of gewonden op de grond

## vergunningverlening

vergunningen	2016	2017	2018	2019	2020
aantal vergunningen	5.300	5.200	5.100	5.000	5.000
% binnen de norm	95	95	95	95	95

Het aantal te verlenen vergunningen en certificaten is in 2016 en later op vrijwel hetzelfde niveau geraamd als in 2015 ook al zal de realisatie iets lager uitvallen. De verwachting op middellange termijn is dat het aantal af te geven vergunningen zal dalen, omdat verlengingen komen te vervallen. De vergunningverlening is vraaggestuurd; markt- en economische ontwikkelingen kunnen een belangrijke invloed op de vermelde raming van het aantal te verlenen vergunningen hebben.

## handhaving

### *dienstverlening*

dienstverlening	2016	2017	2018	2019	2020
afhandeling vragen	9.500	9.500	9.500	9.500	9.500
afhandeling meldingen	1.515	1.515	1.515	1.515	1.515

toezicht

toezicht luchtvaart		2016	2017	2018	2019	2020
operationele bedrijven				213	213	213
luchtvaartmaatschappijen commercial (CAT)	audits	61	61			
	objectinspecties	60	60			
luchtvaartmaatschappijen general aviation (GA)	audits					
	objectinspecties					
opleidingsinstellingen	audits	53	53			
	objectinspecties	15	15			
keurings- en exameninstanties	audits	4	4			
	objectinspecties	20	20			
technische bedrijven				244	244	244
productie- en onderhouds- bedrijven	audits	244	244			
	objectinspecties					
luchthavens (-ruim)				657	657	657
luchthavens	audits	34	34			
	objectinspecties	412	412			
helihavens	audits					
	objectinspecties	77	77			
overige luchtvaarterreinen	audits					
	objectinspecties					
luchtverkeersleiding en meteorologische diensten	audits	14	14			
	objectinspecties	120	120			
objecten				660	660	660
simulatoren	objectinspecties	65	65			
luchtvaartuigen	objectinspecties	595	595			
convenanten		14	14	16	19	22
aantal te inspecteren bedrijven		147	147	147	147	147

In bovenstaande tabel zijn de inspanningen weergegeven, die de inspectie in de diverse subsectoren verricht, uitgesplitst in audits en objectinspecties. De inspectie moet op grond van de Europese regelgeving één keer in de twee tot vier jaar alle voor het bedrijf van toepassing zijnde wetgeving controleren. Dat moet met dossiers kunnen worden aangetoond. Op die manier worden per jaar ongeveer 147 bedrijven geïnspecteerd.

De uitgangspositie van de convenanten in 2016 is lager, omdat vier deelconvenanten zijn samengevoegd en één convenant is beëindigd.

## resultaten toezicht

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
operationele bedrijven		95%	95%	95%	95%	95%
luchtvaartmaatschappijen:						
luchtvaartmaatschappijen commercial aviation	82%					
luchtvaartmaatschappijen general aviation	PM					
opleidingsinstellingen	87%					
keurings- en exameninstanties	100%					
technische bedrijven		95%	95%	95%	95%	95%
productie- en onderhoudsbedrijven	91%					
luchthavens		95%	95%	95%	95%	95%
luchthavens	82%					
helihavens	PM					
overige luchtvaarterreinen	PM					
luchtverkeersleiding en meteorologische diensten	PM					

De naleving in de luchtvaart staat op een hoog niveau. Om dit niveau te handhaven, is toezicht noodzakelijk. Dit toezicht wordt ingevuld door middel van vergunningverlening en inspecties. Bij onvoldoende naleving kan de vergunning uiteindelijk worden ingetrokken. Om de inspectiecapaciteit te bepalen en gedifferentieerd in te zetten worden Key Performance Indicators (KPI's) gebruikt om sturing te geven aan het risicogerichte toezicht. Deze KPI's zijn uitgedrukt in een percentage en opgenomen in bovenstaande tabel. Voorbeeld: voor de CAT luchtvaartmaatschappijen was dat in 2015, 82% ofwel bij 18% werden tekortkomingen geconstateerd die verbeterd werden binnen de daarvoor wettelijk gestelde termijn.

Het toezicht op de general aviation heeft blijvend aandacht nodig voor de vluchtvoorbereiding.

## passagiersrechten

De inspectie ziet er in Nederland op toe dat de luchtvaartmaatschappijen en luchthavens zich houden aan de Europese regels voor passagiersrechten van zowel passagiers met een mobiliteitsbeperking [EG 1107/2006] als passagiers die te maken krijgen met vertraging, annulering of instapweigering [EG 261/2004]. De in deze verordeningen verplichte klachtenbehandeling is onderdeel van dat toezicht. Bij het onderzoeken van deze klachten kijkt de inspectie met behulp van haar technische experts naar de omstandigheden van het incident. De praktijk leert dat luchtvaartmaatschappijen de conclusies van de inspectie altijd volgen. Dit gebeurt ook als de passagier recht heeft op compensatie en meestal compenseert de luchtvaartmaatschappij de passagier nog tijdens de behandeling van de klacht.

	2016	2017	2018	2019	2020
aantal klachten	1.800	1.600	1.200	1.000	1.000
%< behandelnorm	95	95	95	95	95

Naast het afhandelen van klachten bestaat het toezicht uit objectinspecties, monitoren van de naleving door de luchtvaartmaatschappijen, proactief toezicht houden bij de grote vluchtverstoringen en voeren van bestuurlijke gesprekken met maatschappijen.

Om een hoog niveau van consumentenbescherming te kunnen blijven verzekeren, heeft de inspectie vanaf 2015 haar inzet op systeemtoezicht versterkt. De inspectie kan hierbij ook besluiten maatschappijen onder verscherpt toezicht te plaatsen en treedt waar nodig sanctionerend op. De inspectie zet in op de volgende maatregelen om de naleving verder te bevorderen en het aantal klachten te verminderen:

- de informatievoorziening rondom passagiersrechten wordt verder verbeterd. De inspectie zal in 2016 haar website verbeteren in goed overleg met consumentenorganisaties. Ook zal de inspectie haar overleg intensiveren met de vertegenwoordigers van de luchtvaartbranche (Board of Airline Representatives In the Netherlands (Barin)) en de reizigers (ANWB en Consumentenbond);
- daarnaast gaat de inspectie haar toezicht nog meer richten op processen van luchtvaartmaatschappijen om passagiersrechten te borgen, de wijze waarop zij passagiers informeren en de toegankelijkheid van luchtvaartmaatschappijen voor passagiers als zij hun passagiersrechten willen uitoefenen.

Hoewel de inspectie jaarlijks minder dan 10 klachten krijgt van mobiliteitsbeperkte passagiers, zal de naleving van de Verordening met betrekking tot passagiersrechten van mobiliteitsbeperkte passagiers nadrukkelijker worden geïnspecteerd omdat goed onderzoek belangrijk is. Bij alle relevante wijzigingen in de regelgeving, veelal door uitspraken van het Europees Hof van Justitie, informeert de inspectie ondertoezichtstaanden hoe zij dit moeten naleven. Op 17 september 2015 heeft het Europese Hof van Justitie bepaald dat technische mankementen geen uitzonderingsgrond kunnen vormen voor de compensatieplicht. De inspectie heeft haar toezicht hierop aangepast.

## voorvallen

	2016	2017	2018	2019	2020
commercial air transport (CAT)	15.500	16000	16.500	17.000	17.500
general aviation (GA)	1.500	2.000	2.500	2.750	3.000
totaal	17.000	18.000	19.000	19.750	20.500

Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL), onderdeel van de inspectie, verwerkt en analyseert meldingen van luchtvaartvoorvallen. ABL ontvangt ook meldingen die optreden in het militair gecontroleerde luchtruim. In Nederland is een hoge bereidheid tot melden. Bovenstaande tabel geeft een geschat aantal voorvallen weer. ABL heeft nu een totaaloverzicht van de risicogebieden in Nederland en publiceert hierover voor de betrokken partijen in de luchtvaartsector. Naast het monitoren van bestaande risicogebieden, signaleert en identificeert het ABL mogelijke nieuwe risicogebieden. Deze risico's worden besproken tijdens een overleg met de sector, het zogeheten ABL+. Het ABL+ bestaat uit luchtvaartdeskundigen die samen met ABL medewerkers trends in het verloop van indicatoren interpreteren en vaststellen of er sprake is van een veiligheidsrisico.

In 2015 is een nieuwe Europese Verordening in werking getreden die de sector voorschrijft welke incidenten en welke informatie over deze incidenten moeten worden gemeld aan het ABL. Ook de kleine luchtvaart (GA) is recent verplicht om voorvallen te melden.

## samenwerking

### *nationale samenwerking*

De inspectie heeft met de Militaire Luchtvaartautoriteit (MLA) afgesproken om het toezicht te harmoniseren. Afspraken zijn gemaakt met het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) over uitwisseling van incidentmeldingen. Op die manier wordt een compleet beeld verkregen van de belangrijkste risico's van de luchtvaart in Nederland. De inspectieprogramma's worden de komende jaren afgestemd met onder meer de I-SZW, de douane, de politie, KMar en de NVWA. De inspectie geeft het inspectiewerk in Caribisch Nederland de komende jaren verder vorm door samenwerking met Caribische partners binnen het Koninkrijk, vooral bij het toezicht op de luchthavens.

### *internationale samenwerking*

Nederland, Zwitserland, Frankrijk, Duitsland, België en Luxemburg werken samen in het kader van het Functional Airspace Block Europe Central-verdrag (FABEC). De samenwerking moet leiden tot een internationaal gedeeld luchtruim met als hoofddoelen onder meer het terugbrengen van vertragingen en grotere vluchtefficiëntie. De versnippering van systemen en operationele procedures wordt opgeheven door toepassing van moderne, veilige en betrouwbare technieken. Om dit te realiseren is nieuwe Europese regelgeving opgesteld. De inspectie werkt in FABEC verband als 'National Supervisory Authority' actief samen met de NSA's in de andere Europese lidstaten voor het toezicht op deze nieuwe Europese regelgeving en het afgeven van certificaten en vergunningen. Voor het toezicht op Eurocontrol Maastricht en het afgeven van certificaten en vergunningen werkt de NSA Nederland nauw samen met Duitsland, België en Luxemburg.

# 15. woningcorporaties



## woningcorporaties in vogelvlucht

<b>aantal corporaties</b>	<b>363</b>
aantal woonegelegenheden	2.402.355
corporaties als% van de totale woningvoorraad	30,10%
Waarborgfonds Sociale Woningbouw (WSW)	1

## ontwikkelingen

Sinds 1 juli 2015 is de Woningwet 2015 toegelaten instellingen in werking. In deze wet is een aantal wijzigingen in het systeem van de corporatiesector doorgevoerd: het werkdomein van de corporaties is ingekaderd waarmee voldaan wordt aan de EU-beschikking van 2009 over staatssteun, de marktwaardering van vastgoed is verplicht gesteld, de rol van gemeenten, huurders en intern toezicht is versterkt en er is een integrale externe toezichthouder ingesteld: de Autoriteit woningcorporaties (Aw) ressorterend onder de minister voor Wonen en Rijksdienst. De reden om een integrale toezichthouder aan te stellen is dat, onder meer, uit de analyses van de Parlementaire enquête woningcorporaties duidelijk werd dat de bij corporaties aangetroffen financiële problematiek meestal samenhang vertoonde met problemen in de governance van de organisatie en/ of rechtmatigheids- en integriteitschendingen. Bovendien is het wenselijk om in het kader van risicogericht proactief toezicht (opdracht naar aanleiding van de commissie Hoekstra) de corporaties integraal te onderzoeken.

In de Aw zijn de afdeling Handhaving Wonen van de inspectie en het Centraal Fonds Volkshuisvesting (CFV) opgegaan. In de twee afdelingen Toezicht wordt integraal toezicht gehouden op de woningcorporaties, in de afdeling Vergunningverlening zijn de activiteiten ondergebracht waarbij toelating, goedkeuring, instemming en dergelijke van de Aw vereist is.

Het vormen van gelijkwaardige toezichtafdelingen is de organisatorische basis om tot integraal toezicht te komen. Daartoe worden de eerder bestaande processen van de twee toezichthouders in elkaar geschoven. Hetzelfde is nodig om de woningcorporaties voor alle aspecten risicogericht te kunnen benaderen, waarbij zowel de mate van naleving als de risico's die zich kunnen voordoen, bepalend zijn.



Te ontwikkelen zijn:

#### Integrale risicoanalyse

In 2016 vindt integratie plaats van de risicoanalysemodellen zoals die voorheen zijn ontwikkeld bij de financiële toezichthouder en de inspectie. Het gaat hierbij om het identificeren van de risico's die corporaties lopen op de toezichtgebieden:

- kwaliteit;
- behoud maatschappelijk vermogen;
- risicobeheer;
- liquiditeit;
- solvabiliteit;
- draagkracht vermogen;
- rechtmatigheid;
- governance ;
- integriteit.

De informatie die daarvoor gebruikt wordt bestaat uit:

- prospectieve informatie (dPi);
- verantwoordingsinformatie (dVi);
- waarnemingen van inspecteurs en informatie uit eerder beoordelingen en onderzoeken.

Geïntegreerde informatie in één hand biedt, naast de helderheid in de verantwoordelijkheid, belangrijke inhoudelijke mogelijkheden voor een samenhangende en meer scherpe risicoanalyse. Dat is belangrijk voor de te kiezen toezichtvorm, de oordeelsvorming en de eventuele interventie.

#### *Uitvoering integrale toezichtbeoordelingen*

Vanuit de integrale risicoanalyse volgt een toezichtprogramma voor de individuele corporatie. In de uitoefening van het toezicht zal al naar gelang de risico's sprake zijn van de inzet van verschillend instrumentarium. In het kader van proactief toezicht is het uitvoeren van integrale audits een instrument dat bij de grotere risico's wordt ingezet.

#### *Verder uitbreiden beleidsregels waar nodig*

De Woningwet en regelingen kent een aantal open normen. Een deel ervan is in beleidregels verder uitgewerkt, met name op financieel gebied. Voor een aantal nieuwe taken, zoals de geschiktheids- en betrouwbaarheidstoets worden beleidregels opgesteld wanneer blijkt dat daar daadwerkelijk behoefte aan is.

## Vergunningverlening

Corporaties kunnen aanvragen van de verschillende toestemmingen via de website van de inspectie indienen. De functionaliteit wordt de komende tijd uitgebreid zodat aanvragen eenduidiger en efficiënter kunnen worden ingediend.

De 'geschiktheid- en betrouwbaarheidstoets' wordt uitgevoerd bij:

- bestuurswisselingen;
- wisselingen in de raad;
- herbenoemingen van leden van de raad (per vier jaar).

De AW geeft daarbij haar zienswijze op de geschiktheid en betrouwbaarheid van de kandidaat. De aanvragen voor de zienswijze worden via de website ingediend door middel van een aanvraagformulier en een reeks aan te leveren documenten. Voor de betrouwbaarheidstoets worden in- en externe bronnen geraadpleegd. De geschiktheid wordt meestal getoetst door middel van een interview met de kandidaat,

uitgevoerd door een team van inspecteurs/ psychologen en heeft zowel een inhoudelijke als een persoonlijkheids-/ gedragscomponent.

## Normen

De Woningwet kent aan de toegelaten instelling de taak toe om (mede) zorg te dragen voor een goede huisvesting van de doelgroep. In de Woningwet zijn voor een deel van de taken (rechtmatigheid, overcompensatie staatssteun) specifieke normen opgenomen. Voor het overgrote deel van de taken (governance, integriteit en financieel toezicht) is er sprake van een brede wettelijke taakopdracht met meer open normen. In de beleidsregels van de Aw worden de normen voor het financieel toezicht opgenomen in een bijlage met signaalwaarden op een veelheid van onderdelen.

## Vergunningverlening

De inspectie duidt haar activiteiten die op het terrein liggen van toelaten, erkennen en goedkeuren aan met het begrip vergunningverlening. Dat begrip wordt ook bij de Aw gehanteerd.

Vergunningverlening is per definitie vraaggestuurd en daardoor bij nieuwe taken nog niet goed te plannen. Daarom bevat de tabel nog niet bij alle activiteiten de te verwachte aantallen. Bij de activiteiten met \* gaat het waarschijnlijk om lage aantallen. Ervaringscijfers uit 2016 gaan de basis vormen voor de prognoses voor 2017 en verder. De vergunningverlening geschiedt binnen de termijn van de Algemene wet bestuursrecht of van de Woningwet als daarin afwijkende termijnen zijn vastgesteld.

vergunningverlening woningcorporaties	2016	2017	2018	2019	2020
goedkeuren statuten	363	10	10	10	10
goedkeuren reglement financieel beleid en beheer	363	10	10	10	10
geschiktheid en betrouwbaarheid	675	650	650	600	600
verkoop van woningen en maatschappelijk vastgoed	20	20	20	20	20
fusies en splitsingen woningcorporaties en aangegane verbindingen	10	200	10	10	10
bouwen en verwerven maatschappelijk- en bedrijfsmatig vastgoed	*	*	*	*	*
goedkeuring aangaan nieuwe verbinding	10	20	30	40	50
goedkeuring voorgenomen niet-DAEB-werkzaamheden (Diensten van Algemeen Economisch Belang)	*	*	*	*	*
samenwerking buiten eigen gebied	*	*	*	*	*
uitbreiding van het werkgebied in Nederland	*	*			
uitbreiding van het werkgebied in de grensregio	*	*	*	*	*
verzoek lager percentage toewijzingen woningen buiten de doelgroep	*	*	*	*	*
nieuwe toelatingen	*	*	*	*	*
verkoop aandelen of onderneming	*	*	*	*	*
onthefing toekenning vermogen aan verbinding anders dan via aandelen of interne lening	*	*	*	*	*

In de Woningwet 2015 is opgenomen dat alle corporaties verplicht zijn voor 1 januari 2017 hun statuten aan te passen aan de nieuwe wet. Ook moeten alle corporaties per 1 januari 2017 in het bezit zijn van een reglement financieel beleid en beheer. De geschiktheids- en betrouwbaarheidstoets voor bestuurders en leden van raden van commissarissen (RvC) is per 1 juli 2015 in werking getreden. De aanvragen voor andere goedkeuringen zijn voor een groot deel nieuw en komen waarschijnlijk in kleine aantallen voor.

## handhaving

### *dienstverlening*

<b>dienstverlening woningcorporaties</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
afhandeling vragen	800	600	500	500	500
afhandeling meldingen	30	30	30	30	30

De implementatie van de Woningwet 2015 roept in de aanvang nog veel vragen op bij de woningcorporaties. Verwacht mag worden dat het aantal vragen daarna afneemt, omdat de bekendheid dan groter is.

### *individueel toezicht*

<b>toezicht woningcorporaties</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
integrale toezichtbeoordelingen o.a. d.m.v. integrale audits	363	340	320	320	320
administratie inspecties uit bovenstaande beoordelingen /continue monitoring van interventies	100	90	75	75	75
individueel derivatentoezicht individueel beleggingentoezicht	*	*	*	*	*
beoordelen scheiding DAEB en niet-DAEB	-	340	10	10	10

De uitvoering van de financiële toezichttaken wordt beschreven in de Financiële Beleidsregels Aw 2016. Daarin worden ook in een bijlage de normen en signaalpunten van het (financiële) toezicht weergegeven. Uiterlijk 31 december 2016 moeten alle corporaties hun scheidingsvoorstellen voor DAEB en niet-DAEB aanleveren bij de Aw. De definitieve scheidings- en splitsingsvoorstellen moeten dan uiterlijk in mei 2017 zijn ingediend. De Aw beoordeelt met behulp van haar nieuwe beoordelingsmethodiek deze voorstellen. De verwachting is dat vanaf 2018 het aantal scheidings- en splitsingsvoorstellen stabiliseert op jaarlijks zo'n tien.

### *sectortoezicht*

<b>toezicht woningcorporaties</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
financieel sectorbeeld	1	1	1	1	1
financiële doorrekeningen	2	2	2	2	2
themapporten financieel toezicht	1	1	2	2	2

In de Woningwet 2015 is de verplichting voor corporaties opgenomen om te waarderen op marktwaarde. De Aw is bezig met de ontwikkeling van een nieuwe beoordelingsmethodiek die aansluit bij de wijzigingen in de wet. Het doel is om deze methodiek vanaf 2016 te gaan hanteren. Het sectortoezicht beperkt zich tot keer per jaar, omdat een hogere frequentie geen toegevoegde waarde heeft. Bij financiële doorrekeningen gaat het in de regel om verzoeken van de minister om effecten van voorgenomen beleid door te rekenen.

## samenwerking

Samenwerking en informatie-uitwisseling vinden plaats met het Corporatie Benchmark Centrum en WSW. Het gaat hier om uitwisseling van financiële informatie. Met de Belastingdienst wordt informatie uitgewisseld over geschiktheid en betrouwbaarheid. Informatie over taakvervulling van accountants wordt

met de Autoriteit Financiële Markten (AFM) uitgewisseld en met de ACM is er sprake van uitwisseling van gegevens over fusies en andere mededingingsgerelateerde onderwerpen.

#### *data*

CorpoData is het loket, platform en de werkorganisatie voor de opvraag van, voor het toezicht en de borg benodigde, gegevens van corporaties. Onder de vlag van CorpoData vraagt de Aw twee maal per jaar gegevens op bij de corporaties. Voor CorpoData is een governance vastgesteld, waarbij binnen de ILT de directeur van de Aw opdrachtgever en eindverantwoordelijke is voor CorpoData. Met BZK en WSW vinden bestuurlijke overleggen plaats. De gegevens worden op basis van een service level agreement door geleverd aan WSW en BZK. Hierbij wordt het uitgangspunt in acht genomen dat zowel de Aw, het WSW, als BZK vanuit hun eigen taakopdracht, zelfstandig hun beleidsmatige informatiebehoefte bepalen, en om die reden ook zelfstandig moeten kunnen bepalen welke informatie-uitvraag zij nodig achten voor hun werkzaamheden.

BZK toetst het publiek belang van extra informatiebehoefte van andere stakeholders. BZK neemt deze informatie-opvraag vervolgens op in het BTIV.

WSW participeert actief in werkgroepen ten behoeve van de ontwikkeling van CorpoData.

De informatie is afkomstig van de corporaties. Om die aanlevering zo eenvoudig mogelijk te maken, wordt onderzocht of het toepassen van Standard Business Reporting (SBR) daarbij behulpzaam kan zijn.

Het opvraagprogramma voor de prospectieve informatie (dPi) en de verantwoordingsinformatie (dVi) draait al jaren succesvol en wordt steeds doorontwikkeld. Ook de wijzigingen in de Woningwet 2015 leiden ertoe dat de uitvraag via CorpoData gaat wijzigen (overgang naar marktwaarde) én toe neemt (splitsing DAEB/niet-DAEB).

Samen met de afnemers van CorpoData (BZK en WSW) wordt verkend welke aanpassingen in het programma noodzakelijk zijn om aan de ambities en veranderende wet- en regelgeving te kunnen voldoen. Dat biedt de mogelijkheid om voor alle of voor één van de partijen een maatwerkopvraag te realiseren. Vanaf 1 januari 2016 worden de CorpoData gegevens gefaseerd openbaar gemaakt in de vorm van Open Data, met uitzondering van gegevens die bedrijfs-, toezicht- of privacygevoelig zijn. Tegelijkertijd wordt ten behoeve van het spreken van een gemeenschappelijke taal, gewerkt aan het actualiseren van de gegevensdefinities.

<b>data</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
databestand dPi	363	340	320	320	320
databestand dVi	363	340	320	320	320

Er wordt voor meerdere jaren uitgegaan van een krimp van het aantal corporaties door fusie.

# 16. bestuurlijke boete

## ontwikkelingen

De inspectie concentreert de behandeling van bestuurlijke boetes binnen haar organisatie in het Bureau Bestuurlijke Boete. De directeur Scheepvaart is verantwoordelijk voor dit bureau.

Het voornemen bestaat om de afwikkeling van verbeurde dwangsommen in 2016 ook bij dit Bureau te beleggen. Per domein gaat het om relatief kleine aantallen. Bij concentratie vindt door volumebundeling efficiencyverbetering plaats en door kennisdeling vergroting van de effectiviteit.

## productie

Jaarlijks worden zo'n 2.100 boeterapporten en kwitanties verwerkt van de inspectie zelf en van handhavingspartners. De verdeling van het aantal te verwerken boeterapporten over de handhavingspartners is bij benadering als volgt:

Inspectie Leefomgeving en Transport	1.200 <sup>8</sup>
Nationale Politie; Landelijke Eenheid	350
Regionale Politiecorpsen	225
Rijkswaterstaat	300
overigen	25

De productie neemt naar verwachting toe omdat er een maatschappelijke trend bestaat om bij het niet naleven van wet- en regelgeving te kiezen voor een bestuurlijke boete of last onder dwangsom.

In 2016 hanteert de inspectie als kwaliteitsnorm dat minimaal 90% van de ontvangen zaken binnen de daarvoor geldende termijnen wordt afgehandeld.<sup>9</sup>

Naast de bestuurlijke boetes verwacht het bureau circa 3.500 bestuurlijke strafbeschikkingen te verwerken in de transactiemodule van het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), zodat het CJIB over kan gaan tot inning. In circa 1.000 gevallen leidt de afhandeling door het CJIB tot een aanvraag bij de inspectie voor aanlevering van het proces verbaal en bijbehorende originele stukken. Dit indien de overtreder in verzet gaat tegen de door het CJIB opgelegde boete.

## samenwerking

De inspectie werkt samen met de I-SZW. De I-SZW beheert en ontwikkelt de ICT-applicatie die het proces bestuurlijke boetes ondersteunt. De inspectie maakt daar gebruik van.

<sup>8</sup> Inclusief circa 250 boeterapporten die door de inspectie zijn opgemaakt uit processen verbaal van bevindingen van de Nationale Politie.

<sup>9</sup> In het Meerjarenplan 2015-2019 was eenmalig een kwaliteitsindicator van 95% opgenomen. Deze 95% blijkt niet realistisch. Daarom wordt, evenals in eerdere meerjarenplannen, 90% gehanteerd.

# 17. inlichtingen en opsporing

## inlichtingen en opsporing in vogelvlucht

De onderzoeken van de Inlichtingen- en Opsporingsdienst (IOD) zijn gericht op personen en bedrijven die de regelgeving op het gebied van milieu, transport en wonen stelselmatig en op een ernstige manier overtreden. De IOD richt zich daarbij op georganiseerde criminaliteit, met een ondermijnend karakter en vaak met internationale (financiële) constructies en handelsstromen.

### *inzet strafrecht*

Bij de inzet van het strafrecht is de integrale aanpak uitgangspunt. Het opsporingsonderzoek is dan – als optimum remedium – een onderdeel van de interventiestrategie en kan worden ingezet voor een strafrechtelijke interventie, maar ook om andere ketenpartners – op basis van de resultaten van het strafrechtelijk onderzoek – in staat te stellen te interveniëren. De daadwerkelijke aansturing van strafrechtelijke onderzoeken gebeurt door het FP van het Openbaar Ministerie.

### *opsporingsprioriteiten*

De IOD kiest voor milieu- en transportthema's en fraude bij woningcorporaties. Prioriteit hebben grensoverschrijdende afvalstromen (EVOA), ernstige bodemvervuiling, risicovolle stoffen en de fraude bij woningcorporaties.

Bij de prioritering voor de activiteiten van de IOD wordt in beginsel aangesloten bij de primaire taken van de inspectie. De inzet vanuit de IOD wordt mede bepaald door actualiteiten en signalen vanuit haar informatiepositie.

### *afpakken van crimineel vermogen*

Afpakken van crimineel vermogen is een essentiële interventie om crimineel handelen te stoppen. De IOD heeft zich verbonden aan het leveren van substantiële inspanningen op dit terrein.

## ontwikkelingen

De digitalisering in de samenleving heeft ook effecten voor de opsporing, in verschillende gedaanten. Internetdiensten worden niet alleen opgezet door betrouwbare bedrijven, maar ook door criminele organisaties (illegaal vuurwerk). Of zij worden opgezet om een marktaandeel te verkrijgen met verwaarlozing van de wettelijke verplichtingen (snorders in de taxibranche). Ook het vervalsen van documenten door middel van digitale handtekeningenfraude komt nu vaker voor, waardoor klanten worden gedupeerd. De fraudes gaan vaak gepaard met financiële fraude, waardoor het afpakken van wederrechtelijk verkregen voordeel bemoeilijkt wordt. Binnen het verband van de Bijzondere Opsporingsdiensten worden daartoe nieuwe opsporingsmethodieken ontwikkeld.

## producten

product	aantal
signalen	88
preweegdocumenten	16
TCl-pv's	30
TCl-criminele inlichtingen rapporten	70
analyses	2
pv's (eindopsporingsonderzoeken)	10



Producten ten aanzien van integriteitschendingen bij woningbouwcorporaties vormen ca. 20% van het totaal aantal producten met uitzondering van TCI producten (Team Criminele Inlichtingen). Dit vanwege een beperkte bezetting in TCI.

<b>afpakken 2016</b>	<b>bedrag (€)</b>
wederrechtelijk verkregen voordeel	2.710.000
daadwerkelijk gelegd beslag	2.444.000
te innen	950.000

De IOD levert tevens inzet op activiteiten die niet tot een eindproces-verbaal van de IOD leiden. Hiermee wordt wel een bijdrage geleverd aan de verbetering van de naleving en de doelen van de partners. Dit al dan niet in het kader van een integrale interventiestrategie of programmatische aanpak van een andere Bijzondere opsporingsdienst (BOD), politie of toezichthouder. Gelet op de totale capaciteit van de IOD kan dit consequenties hebben voor de realisatie van de afgesproken producten. Naast deze werkzaamheden zal de IOD ook een bijdrage leveren aan de BIBOB-verzoeken die worden gedaan. Naar verwachting zal dit ongeveer 240 verzoeken per jaar betreffen.

### **samenwerking**

Er wordt nauw samengewerkt met de andere onderdelen van de inspectie, maar ook met partners als politie, bijzondere opsporingsdiensten, NVWA, I-SZW, ACM, FP, NFI, Douane en Belastingdienst. Daarnaast worden regelmatig medewerkers van de IOD met bijzondere expertise aan de partners uitgeleend om te ondersteunen bij opsporingsonderzoeken.

# 18. de bedrijfsvoering

De inspectie bestaat uit zes domeinen voor de uitvoering van de primaire taken en twee ondersteunende directies. De inspecteur-generaal vormt samen met de directeuren het directieteam, dat sturing geeft aan het geheel van de organisatie. Voor domeinoverstijgende onderwerpen treedt een directeur als portefeuillehouder op.

Bij de inrichting van haar organisatie heeft de inspectie ervoor gekozen de verantwoordelijkheden zo laag mogelijk in de organisatie te beleggen en de competenties van medewerkers optimaal te benutten. Het principe 'vertrouwen, tenzij' speelt ook intern een grote rol. Het organigram van de inspectie is aan het eind van dit document opgenomen.

Voor de beleidsontwikkeling van alle bedrijfsvoeringactiviteiten geldt dat deze in het kader van het programma 'Compacte Rijksdienst' steeds meer buiten de inspectie en het eigen departement plaatsvindt. Voor de uitvoerende bedrijfsvoeringstaken is de trend dat de inspectie de regie voert en zich richt op een goede doorvertaling van de wensen van de domeinen naar de ondersteunende shared services organisaties.

## personeel

Goed opgeleide en betrokken inspecteurs, adviseurs en managers zijn een voorwaarde om als autoriteit te kunnen gelden. In het personeelsbeleid volgt de inspectie de rijksbrede kaders, waarin de gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van werkgever en werknemer centraal staat. Daarbinnen geeft de inspectie prioriteit aan vakmanschap, personeelsplanning, leiderschap en het gezond en veilig werken.

### *vakmanschap*

Op basis van kwalificatiemanagement is voor de functies binnen de inspectie vastgelegd welke kennis, vaardigheden en houding vereist zijn. Vanaf 2016 wordt dit geregistreerd in het Learning Management Systeem. De criteria in het kwalificatiemanagement zijn het kader voor de aanstelling en ontwikkeling van de medewerkers. Via de introductie cursus, de meester-gezel-constructie, de instelling van vakgroepen en inspectiebrede dagen, investeert de inspectie in het leren van en met collega's.

Voor verschillende functies zoals inspecteurs, ondersteuners en managers zijn er inspectiebrede leerprogramma's. Daarbij besteedt de inspectie jaarlijks ten minste 1,5% van de loonsom aan vorming en opleiding. Naast wettelijke verplichte opleidingen, investeert de inspectie in het bijzonder in de juridische bijscholing van inspecteurs, de financiële/administratieve scholing van inspecteurs en in thema's als rolvastheid en houding en gedrag. Ook is er extra aandacht voor de adviseursrol en de rol voor de planners. Het opleidingsaanbod wordt steeds meer geïnnoveerd door het aanbieden van andere leermethoden, zoals e-learning, blended learning en learning on the job. Bij de ontwikkeling van de opleidingen werkt de inspectie samen met onder andere rijksinspecties, RWS en de Rijksacademie.

De inspectie meet het ervaren vakmanschap eens per twee jaar in een enquête onder ondertoezichtstaanden. De eerstvolgende enquête is in 2016.

### *personeelsplanning*

De inspectie werkt aan de verdere uniformering van de takenpakketten en profielen van de medewerkers. Aan de hand van een strategische personeelsplanning worden keuzes gemaakt ten aanzien van de werving en noodzakelijke mobiliteit. De inspectie brengt jaarlijks in beeld welke kennis en kunde zij met de gereduceerde bezetting nodig blijft houden en waar als gevolg van de (voorziene) uitstroom van kennis en capaciteit, onacceptabele gaten gaan ontstaan. Dit vraagt onder meer dat de capaciteitstoedeling binnen de inspectie mee kan bewegen met de veranderingen in het takenpakket van de inspectie en de mate van naleving van regelgeving. Het is daarbij de opgave voor het zowel het management als de medewerkers, om de verantwoordelijkheid op te pakken om nu en in de toekomst goed inzetbaar te zijn, zowel binnen als buiten de inspectie.

De inspectie geeft binnen haar mogelijkheden nadrukkelijk aandacht aan het invullen van haar maatschappelijke verantwoordelijkheid. In dit kader heeft de inspectie bij instroom en doorstroom extra aandacht voor vrouwen, mensen met een bi-culturele achtergrond, laagopgeleiden en mensen met een handicap. Waar dat kan, biedt de inspectie stageplekken aan scholieren en studenten. Momenteel zijn er inmiddels 12 Wajongers werkzaam bij de inspectie, waarvan 2 in vaste dienst op een structurele plek.

#### *leiderschap*

Binnen de inspectie hebben de medewerkers de vakinhoudelijke deskundigheid en zijn verantwoordelijk voor de professionele en eenduidige uitvoering van het werk en de ontwikkeling van het vakmanschap. De managers sturen op prioriteiten, resultaten, het proces en op personeelszaken. Managers zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor hun directie/domein respectievelijk de inspectie. Managers weten te inspireren, te investeren in verbinding en zijn gericht op de ontwikkeling van de medewerkers. Zij beschikken ook over kennis van de inhoud van het werk, zodat zij met hun medewerkers in gesprek kunnen gaan en hen zo nodig kunnen ondersteunen of bijsturen.

#### *gezond en veilig*

De inspectie hanteert de I&M-norm voor het ziekteverzuim van maximaal 4%. Bij het management is structureel aandacht voor het terugdringen en begeleiden van het langdurig verzuim. Daarbij is er intensief contact met de bedrijfsarts en Bedrijfsmaatschappelijk werker. Daarnaast ligt de nadruk op het vermijden van verzuim, onder meer door middel van een uitgebreid arbobeleid, vastgelegd in het arbobeleidsplan. De inspectie kent een groot aantal taken waarbij specifieke risico's aan de orde zijn met een grote variëteit. In de afgelopen jaren zijn alle taken en de veiligheidsrisico's opnieuw in kaart gebracht door het inspectiebreed uitvoeren van risico-inventarisaties en evaluaties (RIE's). Mede op basis van deze RIE's werkt de inspectie aan het verhogen van de veiligheid en het versterken van de veiligheidscultuur.

#### *klachten*

Klachten van burgers over het optreden van de inspectie of haar medewerkers worden behandeld en beoordeeld op basis van een speciaal daarop toegesneden procedure. De inspectie heeft dit proces buiten het reguliere proces geïntegreerd om een goede beoordeling te waarborgen.

## **informatie**

#### *processen en ICT*

Een goed functionerende informatiehuishouding is onmisbaar om de taken van de inspectie efficiënt en effectief te kunnen uitvoeren. Het uitgangspunt dat de inspectie daarbij hanteert is dat zij dezelfde dingen op dezelfde manier doet. Dat uit zich in de eerste plaats in een eenduidige inrichting en uitvoering van de bedrijfsprocessen (uniformering van de processen). Deze processen worden steeds meer ondersteund door generieke informatievoorziening. Als principe geldt: voor elke functie één ICT-systeem. Daarvoor worden generieke ICT-bouwstenen ingericht, waarmee voor de inspectie een nieuwe ICT-omgeving ontstaat. De bedrijfsprocessen worden meer informatiegedreven, de inspectie werkt er voortdurend aan om de data die in de bedrijfsprocessen omgaan, eenduidig en betrouwbaar te krijgen en te houden. De gegevens moeten voldoen aan de wettelijke verplichtingen (bijvoorbeeld voor I&M-registers en koppelingen met basisregistraties als GBA, NHR, BAG en basisregistratie voertuigen) en moeten uniform worden vormgegeven om ontsluiting en uitwisseling goed mogelijk te maken. De inspectie zal het gegevensbeheer versterken om de bedrijfsprocessen en de buitenwereld optimaal te bedienen met goede data.

Voor de ondersteuning van de samenwerking tussen de rijksinspecties is het stelsel van Inspectieviews ontwikkeld. Dit digitale uitwisselingssysteem biedt toezichthouders en vergunningverleners binnen de overheid de mogelijkheid om gegevens van andere inspectiediensten in te zien ten behoeve van hun eigen bedrijfsprocessen. Inspectieview Bedrijven, Inspectieview Milieu en Inspectieview Binnenvaart zijn inmiddels operationeel, inclusief koppelingen met de bronnen: eind 2015 zijn meer dan 10 bronnen gekoppeld. Van 2016 tot 2020 worden nog tientallen bronnen aangesloten, vooral in het milieudomein.

Belangrijkste onderwerp in de context van Inspectieviews is de datakwaliteit die bronnen aan kunnen bieden. Hierin zullen de bronhouders komende tijd gezamenlijk stappen zetten. De inspecteur-generaal van de ILT is binnen de Inspectieraad portefeuillehouder van het stelsel van Inspectieviews.

De inspectie heeft ervoor gekozen om in elk domein de bedrijfsprocessen, de informatiesystemen en de data geïntegreerd aan te pakken. Deze aanpak krijgt vorm in 'wasstraten'. In een wasstraat wordt het bestaande proces aangepast aan een vastgesteld geüniformeerd procesmodel, worden de bestaande ICT-systemen waar mogelijk vervangen door de generieke ICT-bouwstenen en worden de gegevensverzamelingen eenduidig ingericht. In alle domeinen lopen wasstraatprojecten of ze worden in 2016 gestart. In de leefomgevingdomeinen wordt gewerkt aan de implementatiefase van de wasstraten en naar verwachting kunnen er in 2016 een aantal van worden afgerond. Bij het scheepvaarttoezicht is de implementatiefase inmiddels gestart. Bij toezicht Rail bevindt de wasstraat zich in de analysefase. Ook zijn in meerdere domeinen wasstraten voor de registerfuncties gestart. Binnen Scheepvaart en Rail is daarnaast begonnen met de implementatie en overgang naar de ICT-bouwstenen. In de loop van 2016 staan ook de wasstraten vergunningverlening voor alle domeinen met vergunningverlenende taken op het programma.

De uniformering van de primaire processen en de ontwikkeling, implementatie en het gebruik van een daarop toegespitste informatievoorziening is een omvangrijk en complex proces met vele afhankelijkheden. De inspectie hanteert hierbij een programmatische aanpak met duidelijk omschreven taken en verantwoordelijkheden voor zowel de sturing als de uitvoering en implementatie en kiest voor korte en overzichtelijke trajecten. Dit verhoogt de flexibiliteit tijdens de implementatie en een betere aansluiting bij de specifieke wensen van de domeinen. Dit geeft ook invulling aan één van de BIT-regels (Bureau ICT-toetsing) uit het rapport 'Grip op ICT': faseer de ontwikkeling van het ICT-project zo efficiënt mogelijk en probeer daarbij per fase direct bruikbare producten op te leveren. Voorbeelden van deze aanpak bij de inspectie zijn de agile werkwijze die wordt toegepast bij de ontwikkeling van een aantal ICT-bouwstenen en de hierboven genoemde wasstraten voor elk bedrijfsproces.

#### *documentmanagement*

De overheid wil in 2017 volledig digitaal werken. De inspectie heeft hiertoe al de nodige stappen gezet waarbij eerst de processen worden geüniformeerd (wasstraten) en het proces gebruik maakt van een aantal ICT-bouwstenen. Een van deze bouwstenen is een documentmanagementsysteem, waarbij versiebeheer en toegankelijkheid van de documenten goed geregeld is. Naast de noodzakelijke digitalisering van processen is automatisering van documentstromen nodig om efficiënter te kunnen werken. De automatisering zal leiden tot een daling van het aantal menselijke handelingen en tot een krimp leiden van de afdeling Documentmanagement.

#### *informatiebeveiliging*

Informatiebeveiliging en privacybescherming vraagt iedere dag aandacht en bewustwording. De beschikbaarheid, integriteit en vertrouwelijkheid van informatie is steeds belangrijker binnen de primaire processen van de inspectie aangezien het belang van toezicht toeneemt. In het proces van ontwikkeling van de nieuwe ICT-omgeving heeft dit continue aandacht. Iedere betrokkene draagt hier een steentje aan bij vanuit zijn eigen professie en rol. De inspectie streeft ernaar ieder jaar een onderbouwde in-control-verklaring af te geven voor informatiebeveiliging. Hiermee laat ze zien hoe er wordt voldaan aan de richtlijnen voor informatiebeveiliging: Baseline Informatiebeveiliging Rijksdienst; Voorschrift Informatiebeveiliging Rijksdienst Bijzondere Informatie en het Beveiligingsvoorschrift Rijksdienst.

Het inbedden in de Plan-Do-Check-Act (PDCA)-cyclus is een speerpunt. De documentatie van 'comply or explains' wordt met het implementeren van een Information Security Management System verder geprofessionaliseerd. Bewustwording blijft een belangrijk onderdeel, zowel bij de medewerkers in de primaire processen als bij de ondersteunende afdelingen die veel gegevens verwerken.

## **middelen en faciliteiten**

### *huisvesting*

In lijn met het programma 'Compacte Rijksdienst' concentreert de inspectie haar huisvesting zoveel mogelijk op een beperkt aantal locaties en laat de facilitaire voorzieningen gebundeld door RijksConcernDienstverleners uitvoeren. De inspectie maakt daarbij gebruik van hoofdkantoren per domein en door het land verspreide nevenvestigingen en aanlandplekken voor inspectiewerkzaamheden op locatie. De inspectie levert in de periode 2015-2020 haar bijdrage aan de implementatie van de masterplannen rijkshuisvesting. Daarvan is het doel om per provincie rijksbreed tot een optimale huisvesting te komen, waaronder minder benodigde vierkante meters per medewerker. De inspectie voorziet tot 2020 tenminste 8 verhuizingen van organisatieonderdelen. Zo verhuist begin 2016 de Autoriteit woningcorporaties naar Utrecht, verhuist medio 2016 het domein Rail en Wegvervoer binnen Utrecht en aan het eind van 2016 het domein Scheepvaart van Rotterdam naar Zwijndrecht. Bij iedere verhuisbeweging of verbouwing past de inspectie, afhankelijk van de mogelijkheden van de locatie, de principes van Het Nieuwe Werken (HNW) toe. Het HNW is voor de organisatie vertaald naar Het Organisatiegericht Werken.

### *middelen en vervoer*

De inspectie volgt de rijksbrede aanbestedingen in het kader van het categoriemanagement. De inspectie is al aangesloten bij het raamcontract hotel- en vergaderaccommodaties en voor een gedeelte bij de vertaaldiensten. In de komende periode vindt het aanbestedingstraject tolkendiensten plaats, gevolgd door het aanbestedingstraject dienstkleding. De inspectie onderzoekt of kan worden aangesloten bij lopende contracten van het ministerie van Defensie voor het grootste gedeelte van het inspectiematerieel (persoonlijke beschermingsmiddelen, gasdetectie en persluchtmaterieel).

Het tactische wagenparkbeheer wordt in 2016 overgedragen aan RWS. Het gaat hierbij ten minste om de volgende taken:

- opdrachtgeverschap voor het operationeel wagenparkbeheer door LeasePlan;
- opstellen investeringsplan/vervangingsplan;
- leveranciersmanagement, inclusief de toeleveranciers van LeasePlan;
- periodieke evaluatie met Leaseplan over de overeengekomen dienstverlening (KPI's);
- beoordelen van rapportages van Leaseplan;
- factuurcontrole;
- interne controlemaatregelen voor het wagenparkregister, brandstofverbruik, privégebruik.

## **planning en control**

### *de planning en control cyclus*

De inspectie maakt in haar sturing een omslag van product- naar processturing. De bedrijfsvoeringsprocessen en de methodiek van interne controle worden hierop aangepast. In 2016 en 2017 worden de primaire, sturende en ondersteunende processen aangepast volgens de eerder geüniformeerde procesbeschrijving nadat fit-gaps zijn opgelost en de informatievoorziening op de nieuwe situatie is ingericht.

Om resultaatgericht werken te bevorderen, wordt de planning- en controlfunctie ILT-breed verder ontwikkeld. Die ontwikkeling loopt de komende jaren parallel aan de uniformering van (sturings)processen en de herinrichting van de informatievoorziening. Belangrijke onderdelen daarin zijn de verbetering van de managementinformatie en het afsluiten van steeds specifiekere managementcontracten tussen de inspecteur-generaal en de directeuren. De planning- en controlfunctie vormt ook een sturingsmiddel voor de directies in hun Kwaliteitsmanagementsysteem. Met een Balanced Score Card wordt over de bereikte resultaten gerapporteerd. Deze rapportage schenkt naast financiën ook aandacht aan niet-financiële indicatoren. Indicatoren over toezicht en naleving zijn daarin dominant maar zijn nog in ontwikkeling.

De domeinen Luchtvaart en Scheepvaart hebben een ISO-gecertificeerd kwaliteitsmanagement- systeem. Het toepassingsgebied is het stimuleren van veiligheid en duurzaamheid door middel van het verlenen van vergunningen en handhaving op wet- en regelgeving. De domeinen Rail- en Wegvervoer; Wonen, Water en Producten; Afval, Industrie en Bedrijven beschikken inmiddels voor een deel van hun processen over geactualiseerde procesbeschrijvingen of over een kwaliteitsmanagementsysteem in aanbouw. Dit wordt in 2016 stapsgewijs naar de resterende processen uitgebreid. Ook voor de per 1 juli 2015 bij de inspectie ondergebrachte Autoriteit Wonen zal dit worden opgepakt. Deze ontwikkeling hangt samen met de eisen die worden gesteld aan de inspectie door internationale toezichthouders. De inspectie wil in 2016 een ILT-breed kader voor kwaliteitsmanagement vaststellen.

Luchtvaart heeft met de komst van nieuwe wetgeving ook zelf de verplichting om een safety management system (SMS) in te richten. Vier onderdelen zijn te onderscheiden die ontwikkeld moeten worden: veiligheidsbeleid en doelstellingen, risicomanagement, veiligheidsborging en veiligheidspromotie. Op dit moment is prioriteit gelegd bij risicomanagement. De risicoanalysetool PIRATE wordt geëvalueerd en aangepast op safety management. Luchtvaart werkt het komende jaar aan het verder ontwikkelen van “performance based oversight” voor bedrijven die een SMS hebben. Inspecteurs bekwamen zich in de vaardigheden om deze wijze van toezicht te kunnen uitvoeren.

#### *toezicht op Kiwa N.V. en Kiwa Register B.V.*

De inspectie houdt toezicht op de uitvoering van de aan Kiwa gemandateerde vergunningverlenende taken. Op basis van de overeenkomst tussen inspectie en Kiwa N.V. en de aanvullende addenda, stelt de inspectie jaarlijks een toezichtplan op en voert audits bij Kiwa uit. De inspectie houdt daarbij rekening met de resultaten uit de inspanningen van andere toezichthouders van Kiwa en signalen vanuit mogelijke stakeholders. Belangrijke en terugkerende toezichtobjecten zijn de ontwikkeling van het niveau van dienstverlening, PKI-overheid, ontwikkelingen rond de Boordcomputer-taxi, fraudemanagement, de werking van de kwaliteitmanagementsystemen en de beheersing van implementatie van nieuwe wet- en regelgeving. In het kader van dit toezicht is er zowel op operationeel als strategisch niveau periodiek overleg tussen de inspectie en Kiwa. De inspectie volgt nauwlettend de verbetermaatregelen naar aanleiding van de bevindingen bij Kiwa. De uitvoering van de audits uit het toezichtplan vindt plaats door een multidisciplinair toezichtteam.

#### *de Staat van de Veiligheid*

De inspectie heeft in 2014 een begin gemaakt met omvorming en verbreding van de voormalige Staat van de Transportveiligheid naar een integrale inspectiepublicatie over de Staat van de Veiligheid. De Staat geeft aan de hand van infographics een actueel beeld van de veiligheid op thema's en onderwerpen binnen het ILT-brede werkterrein. In 2015 is deze publicatie op de reeds opgenomen onderwerpen verder geactualiseerd. Voor komende jaren wordt (in lijn met het programma van de Inspectieraad) verdere uitbouw van de Staat met nieuwe onderwerpen voorzien. Daarnaast wordt een ontwikkeling naar verdere digitalisering ingezet.

## Financiën

staat van baten en lasten (verkort)

bedragen (x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	2020
<b>BATEN</b>					
omzet lenM	122.641	116.905	114.590	114.586	114.592
omzet derden	23.523	21.558	21.636	23.173	23.173
rentebaten	50	50	50	50	50
<b>totaal baten</b>	<b>146.214</b>	<b>138.513</b>	<b>136.276</b>	<b>137.809</b>	<b>137.815</b>
<b>LASTEN</b>					
apparaatskosten	144.014	136.338	134.101	135.634	135.640
* personele kosten	109.840	103.859	101.539	102.407	102.413
* materiële kosten	34.175	32.479	32.562	33.226	33.226
rentelasten	100	100	100	100	
afschrijvingskosten	2.100	2.075	2.075	2.075	2.075
<b>totaal lasten</b>	<b>146.214</b>	<b>138.513</b>	<b>136.276</b>	<b>137.809</b>	<b>137.815</b>



# 19. Caribisch Nederland



De horizontale verantwoordelijkheid voor het dossier Caribisch Nederland (Saba, Bonaire en Sint Eustatius) ligt bij de IG/ILT. Deze is in de bestuursraad van het ministerie van IenM aangewezen als de portefeuillehouder en is verantwoordelijk voor de regie, samenhang en het overzicht van de meerjarenplanning van IenM en coördineert de uitvoering hiervan. IenM zal via het rijksmeerjarenprogramma, onder regie van de minister van BZK verder werken aan:

- een goede en veilige bereikbaarheid van de eilanden via lucht en zee.
- behoud en bescherming van het bijzondere (mariene) milieu als economisch goed van een op toerisme gebaseerde economie.
- een veilige leefomgeving voor bewoners en bezoekers van de eilanden.

De inzet is er op gericht om de luchthavens te laten voldoen aan de minimale internationale regelgeving voor de vliegveiligheid van ICAO. De start- en landingsbaan op de luchthaven van Bonaire is al enige tijd gereed. De renovatie van de luchthaven van Saba, Sint Eustatius en de bouw van een nieuwe verkeerstoren op de luchthaven van Bonaire naderen voltooiing. De voorbereidingen voor de resterende projecten, waaronder fase 2 op de luchthaven van Bonaire zijn in volle gang.

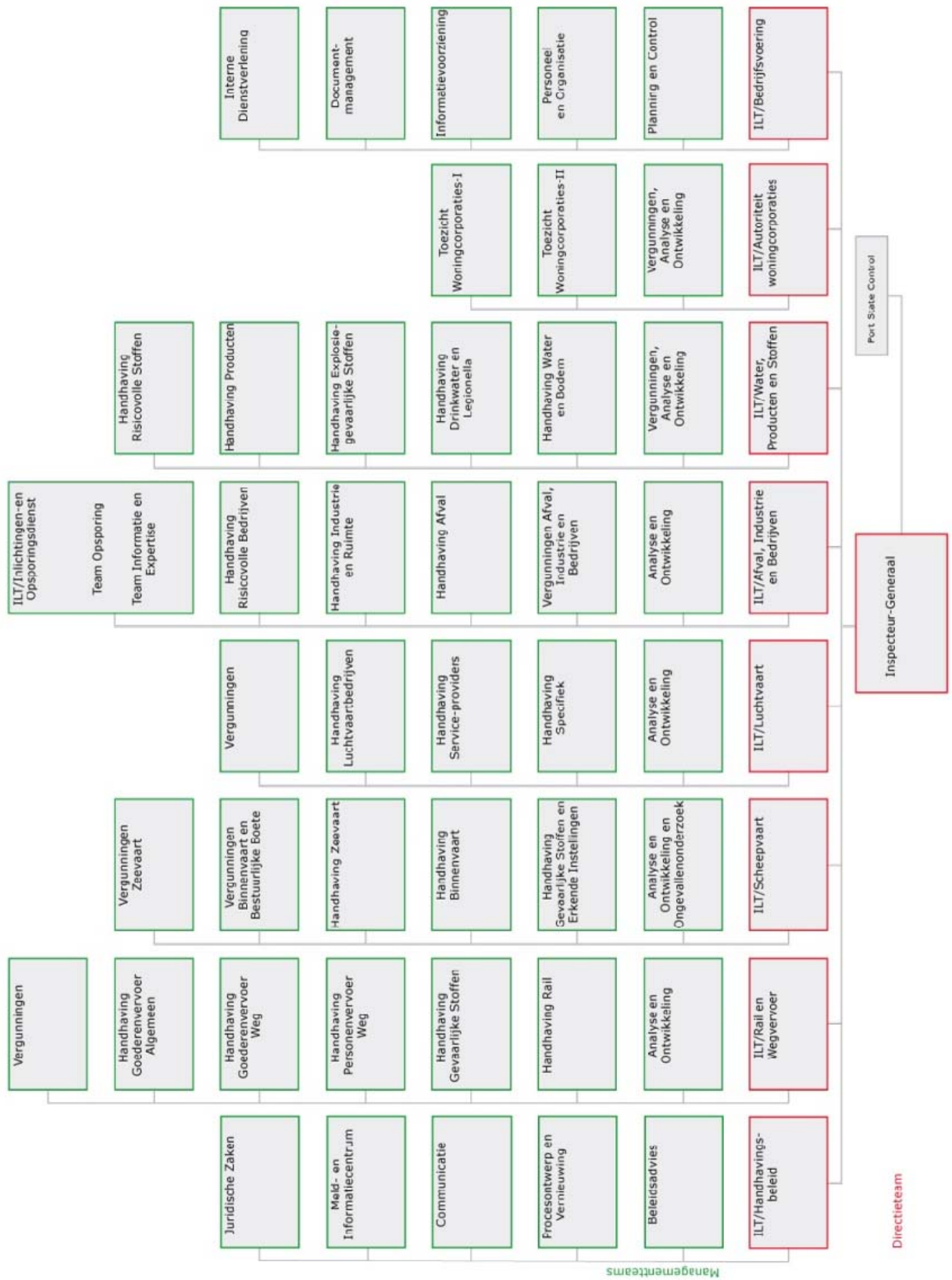
Ook krijgen de zeehavens van Bonaire en Saba de komende jaren met een eenmalige investering een veiligheidsimpuls. Hierbij wordt voor Bonaire ook in samenwerking met een havenbedrijf in Nederland op de langere termijn ingezet op verdere professionalisering van het eigen havenbedrijf om een veilige en vlotte afwikkeling van de scheepvaart te bevorderen. Voor wat betreft de golfbreker van Saba, zal worden bezien op welke wijze kan worden geanticipeerd op een langere termijn verbetering.

Verder wordt er aan gewerkt om de havenontvangstinstallaties te laten voldoen aan de internationale regelgeving van de IMO. Dit wordt meegenomen met de inzet vanuit IenM in de komende jaren bij het op orde krijgen van de afvalverwerking in Caribisch Nederland, zoals het minimaliseren van de stort en het stimuleren van de alternatieven voor het verwerken van afval zoals verbranden, hergebruiken en andere toepassingen. Ook de implementatie van nieuwe regelgeving krijgt aandacht, met name op het milieugebied: deze wordt gefaseerd, passend bij de eilandsituatie ingevoerd.

RWS is verantwoordelijk voor de afhandeling van incidenten op zee. Hiertoe is een maritieme incidentenorganisatie ingericht zodat om de wateren rondom Caribisch Nederland eventuele bergingen en olieozingen geruimd kunnen worden. Door het beschikbaar stellen van materieel en het geven van trainingen over hoe op te treden bij olievervuilingen, wordt dit verder in stand gehouden.

Verder draagt IenM structureel bij aan de transportkosten van drinkwater in Caribisch Nederland en de exploitatie van de rioolwaterzuiveringsinstallatie op Bonaire.

Vanaf 2016 wordt de operationele dienstverlening voor seismologie en meteorologie van de Meteorologische dienst Curaçao naar het KNMI overgeheveld.



Dit is een uitgave van het

**Inspectie Leefomgeving en Transport**

Postbus 16191 | 2500 bd Den Haag  
t 088 489 00 00  
[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)

december 2015