



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Two-pagers 34 stelsels

Bijlage bij het rapport Naar vertrouwen op certificering



Two-pagers 34 stelsels

Bijlage bij het rapport Naar vertrouwen op certificering

Datum 05-09-2024

Colofon

Uitgegeven door Inspectie Leefomgeving en Transport

Postadres	Postbus 16191, 2500 BD Den Haag
Telefoon	088 489 00 00
Website	www.ilent.nl
X/Instagram	@inspectieLenT

Aanleiding

In januari 2023 publiceerde de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een signaal: het tussenrapport 'Meer inzicht in en toezicht op certificering'. Daarin zette zij vraagtekens bij de betrouwbaarheid van afgegeven certificaten in 6 sectoren. Naar aanleiding van dit onderzoek rees de vraag hoe het gesteld is met de overige 34 stelsels. De ILT deed daar onderzoek naar en maakte onder meer inventarisaties van de stelsels. In de two-pagers legt de ILT in het kort vast wat haar bevindingen zijn.

Met behulp van deze two-pagers kan de ILT ook een oordeel vellen over:

- welke stelsels als eerste opgepakt moeten worden (categorie 1),
- welke stelsels wel nadere aandacht vragen maar niet urgent zijn (categorie 2) en,
- welke stelsels vooralsnog niet opgepakt hoeven te worden (categorie 3).

De two-pagers zijn nadrukkelijk geen volledige doorlichtingen van de stelsels en kunnen onvolledig zijn. De two-pagers kunnen dan ook niet voor andere doeleinden gebruikt worden.

Voor meer informatie over de bevindingen van de ILT verwijzen wij graag naar het rapport 'Vertrouwen op certificering - Resultaten van het onderzoek naar 40 certificeringsstelsels met publiek-private regulering'.

Inhoud

Two-pager stelsel Afgedankte elektrische en elektronische apparaten	5
Two-pager stelsel Inzameling en recycling KGA, afgewerkte olie en scheepsafvalstoffen.....	7
Two-pager stelsel Recycling autobanden en -wrakken.....	8
Two-pager stelsel Scheepsrecycling.....	10
Two-pager stelsel Biobrandstoffen wegverkeer	12
Two-pager stelsel Biociden	13
Two-pager stelsel Chemische stoffen	15
Two-pager stelsel Ecodesign en RoHS.....	16
Two-pager stelsel Transport door buisleidingen.....	17
Two-pager stelsel Transport gevaarlijke stoffen	18
Two-pager stelsel Batterijen	21
Two-pager stelsel Bouwproducten	22
Two-pager stelsel NRMM.....	24
Two-pager stelsel Explosieven voor civiel gebruik.....	26
Two-pager stelsel Kabelbanen	27
Two-pager stelsel Pyrotechnische artikelen	28
Two-pager stelsel Pleziervaartuigen	29
Two-pager stelsel Verkeersproducten	31
Two-pager stelsel Vervoerbare drukapparatuur.....	33
Two-pager stelsel Vuurwerk.....	34
Two-pager stelsel Drones.....	36
Two-pager stelsel Luchtvaart	38
Two-pager stelsel Rail overig.....	40
Two-pager stelsel Bescherming koopvaardij.....	42
Two-pager stelsel Koopvaardij (STCW)	44
Two-pager stelsel Visserij.....	46
Two-pager stelsel Busvervoer	48
Two-pager stelsel EETS (European electronic toll service).....	50
Two-pager stelsel Goederenvervoer weg	51
Two-pager stelsel Personenvervoer taxi.....	53
Two-pager stelsel Asbest.....	55
Two-pager stelsel Drinkwaterbenodigdheden.....	57
Two-pager stelsel Energielabels.....	59
Two-pager stelsel Legionella	61

Two-pager stelsel Afgedankte elektrische en elektronische apparaten

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Het stelsel is gebaseerd op de Europese Waste of Electric and Electronic Equipment (WEEE) richtlijn. Sinds 2014 geldt een Nederlandse ministeriële regeling die is afgeleid van deze richtlijn.

Producenten of distributeurs van elektronische apparaten zijn verantwoordelijk voor de inzameling- en verwerkingsstructuur van dergelijke apparaten. Dit hebben zij uitbesteed aan [stichting OPEN](#).

Verwerkers van gescheiden ingezamelde afgedankte elektrische of elektronische apparaten (AEEA) moeten deze verwerken volgens bepaalde eisen. De Regeling afgedankte elektrische en elektronische apparatuur schrijft voor dat AEEA verwerkt moet worden conform de Cenelec-standaard 50625. Valt een apparaat onder de regeling, dan moet dat apparaat in zijn geheel volgens de verwerkingseisen worden verwerkt. De eisen richten zich voornamelijk op het scheiden van bepaalde stoffen en onderdelen.

De verwerkers moeten gecertificeerd zijn volgens CENELEC-normen. Verwerkers kunnen alleen gecertificeerd worden door WEEBEX-gecertificeerde auditors. Deze auditors zijn gecertificeerd door de WEEELABEX(WEEE LABEL of EXcellence)-organisatie. WEEELABEX is door het Tsjechische accreditatie-instituut geaccrediteerd om deze certificatie uit te voeren.

Een verwerker met WEEELABEX-certificering moet opgave doen aan het [Nationaal WEEE-register](#) van wat hij jaarlijks verwerkt heeft. Het WEEE-register is door het ministerie van IenW aangewezen als verzamelpunt van de gegevens van de producenten (wat is er op de markt gebracht) en de verwerkers (wat is er verwerkt). Het register bundelt de gegevens, rapporteert aan de minister en levert de gegevens voor de nationale rapportage aan Brussel. Sinds 2021 moet export van gebruikte EEA ook worden doorgegeven aan het Nationaal WEEE-Register om zo de POM (Put on Market) bij te kunnen stellen.

In Nederland zijn ruim 80 gecertificeerde bedrijven actief in de WEEE-verwerking (waarvan een 5-tal zeer grote) die ruwweg de helft van alle WEEE verwerken. De andere helft wordt niet binnen het gecertificeerde stelsel verwerkt. Hier vindt waarschijnlijk grotendeels suboptimaal hergebruik en nuttige toepassing plaats, vooral van (waardevolle) metalen. Dat betreft selectieve verwijdering van onderdelen, verwijdering met andere afvalstromen zoals schroot en (illegale) export. Dit deel van de keten is complex en onoverzichtelijk.

De ILT houdt toezicht op de hele keten van verwerking, van de producenten tot de eindverwerkers. De ILT kan geen certificaat intrekken dat door WEEELABEX is afgegeven. Ook verzoeken hiertoe bij WEEELABEX omdat niet aan de eisen werd voldaan hebben in het verleden geen resultaat gehad.

Welke risico's/tekortkomingen zijn er?

Het WEEE-stelsel is betrekkelijk overzichtelijk door het beperkte aantal bedrijven en slechts 1 Conformiteitsbeoordelingsinstantie (CBI). De eisen zijn sterk op de werkwijze in de inrichtingen gericht en dus goed ruimtelijk afgebakend. De certificering is voor veel inzamelings- en verwerkingsbedrijven een "licence to operate". De ILT ziet soms dat bedrijven gecertificeerd worden terwijl zij niet aan alle wettelijke eisen voldoen. Zo moet een afvalverwerkend bedrijf altijd over een omgevingsvergunning beschikken. Er zijn WEEELABEX-gecertificeerde verwerkers die deze niet hebben. Eveneens is er een verschil in de normstelling voor het verkrijgen van een certificaat en de wettelijke eisen voor de verwerking. De wettelijke eisen zijn strenger dan het certificeringsschema.

Een groot deel (circa 50%) van de stroom van WEEE wordt nog niet in het voorgeschreven stelsel verwerkt.

Toezicht

Op dit moment is voor de ILT onduidelijk hoe WEEELABEX audits uitvoert bij de verwerkers. Ook is onduidelijk hoe die informatie met elkaar gedeeld wordt. De WEEELABEX-organisatie staat onder toezicht van de Tsjechische Raad voor Accreditatie. De ILT heeft zelf geen juridische grondslag om audits te doen bij certificerende auditors.

Beoordeling stelsel

Het maatschappelijk risico van afval is groot. Duidelijk is dat het hebben van een certificaat niet altijd leidt tot het werken van de eisen van het certificaat. Daarbij zijn er onduidelijkheden over de positie en informatie-uitwisseling tussen de actoren op verschillende niveaus. Dit stelsel valt daarom in de categorie 1.

Two-pager stelsel Inzameling en recycling KGA, afgewerkte olie en scheepsafvalstoffen

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Het stelsel is gebaseerd op het Besluit inzamelen afvalstoffen. De two-pager gaat alleen in op het algemene stelsel. Het inzamelen van afvalstoffen, de verwerking van AEEA, autowrakken, autobanden, batterijen en accu's en verpakkingen en het vervoer van gevaarlijke stoffen vallen buiten de scope van deze two-pager. Indien relevant zijn voor deze onderwerpen aparte two-pagers opgesteld.

Binnen deze regelgeving speelt certificering slechts zeer beperkt, namelijk alleen bij deze drie risicostromen: klein gevaarlijk afval (KGA/KCA), afgewerkte olie en scheepsafvalstoffen. Wanneer deze specifieke afvalstromen in de inzamelvergunning benoemd worden, moeten zij bemonsterd worden om de gehalten aan bepaalde stoffen vast te stellen. Dit moet een gecertificeerd laboratorium doen. De ILT neemt kennis van het resultaat van het laboratorium en verbindt daar een conclusie aan over hoe gevaarlijk het afval is. Daarmee is een goede uitvoering van de proeven en analyses relevant voor het toezicht op het gebruik van stoffen. Voor de overige afvalstromen geldt dat een registratie op de VIHB-lijst voldoende is.

Toezicht laboratoria

Het toezicht op het kwaliteitssysteem Goede Laboratoriumpraktijken (GLP) van laboratoria is belegd bij de Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd (IGJ). Voor zover bekend is er geen directe informatie-uitwisseling tussen ILT en IGJ op dit vlak. Voor het toezicht van de ILT is het relevant dat het toezicht van de IGJ voldoende is om de kwaliteit van de laboratoria te garanderen.

Welke risico's/tekortkomingen zijn er?

Door informatie-uitwisseling zouden IGJ en ILT elkaar kunnen versterken. Dat geldt echter niet alleen voor dit stelsel maar ook breder.

Beoordeling stelsel

Certificering speelt een kleine rol. De grotere afvalstromen zijn uitgewerkt in aparte quick scans en two-pagers. Op het gebied van laboratoria zou er echter meer inzicht moeten zijn in de kwaliteit van testen. Dit speelt in meer stelsels. Daarmee valt dit stelsel voor het onderdeel laboratoria in categorie 2.

Two-pager stelsel Recycling autobanden en -wrakken

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

In deze two-pager gaan we in op de substelsels autobanden, autowrakken, en afgedankte batterijen en accu's. Voor verpakkingen, die ook vallen onder het stelsel recycling en afvalverwerking is er geen sprake van certificering. Daarom is dit onderwerp niet meegenomen in deze two-pager.

Autobanden

Per 7 juli 2015 heeft het ministerie van IenW een algemeen verbindende verklaring (Avv) verleend aan het RecyBEM-systeem. RecyBEM is de collectieve uitvoeringsorganisatie van het Besluit beheer autobanden (Bbab). Zij zorgt voor de inzameling en recycling van banden uit de vervangingsmarkt. Het gaat daarbij om banden van personenwagens, aanhangwagens en caravans. Producenten en importeurs zijn verplicht een afvalbeheersbijdrage af te dragen voor iedere autoband (nieuw of gebruikt) die voor de eerste keer op de Nederlandse markt wordt gebracht. Zij dragen deze afvalbeheersbijdrage af aan de Stichting Fonds Band en Milieu (BEM).

Bandeninzameling- en verwerkingsbedrijven die een inzamelvergoeding willen ontvangen van RecyBEM hebben een certificaat nodig van een certificerende instelling. De bedrijven worden hierbij getoetst aan de ISO 9001-norm, aangevuld met een eisenpakket van Recybem. Het is voor inzamelbedrijven dus niet verplicht een certificaat te hebben, maar dit is wel een voorwaarde om de inzamelvergoeding van RecyBEM te ontvangen.

In het [Besluit beheer autobanden](#) staat dat een bedrijf moet aantonen hoe en op welke wijze banden verwerkt zijn. De gecertificeerde inzamelbedrijven doen dat deels door middel van hun certificering. Hier zou de ILT haar toezicht op kunnen richten.

Autowrakken

Voor autowrakken is Auto Recycling Nederland (ARN) de beheerorganisatie waaraan de Algemeen verbindend verklaring (Avv) is afgegeven. De Avv regelt dat voor iedere auto die een Nederlands kenteken krijgt, de verplichte recyclingbijdrage betaald moet worden. ARN hanteert een kwaliteitssysteem genaamd KwaliteitsZorgDemontage (KZD). Binnen KZD worden drie niveaus onderscheiden. De certificering van bedrijven voor het KZD-systeem wordt gedaan door SGS en Kiwa.

Ook hier geldt dat certificering niet verplicht is, maar een randvoorwaarde om een inzamelvergoeding van ARN te ontvangen. Noch het besluit en de regeling, noch de Avv, schrijven een verplichte certificering voor. Wel wordt ook hier de certificering gebruikt om invulling te geven aan de eisen in de regeling. Ook hier zou de ILT met haar toezicht op kunnen inhaken.

Batterijen en accu's

Op dit moment speelt er feitelijk geen certificering op het terrein van accu's. Alleen voor nieuwe batterijen geldt zelfcertificering en die vallen daarmee buiten de scope van de wettelijke certificeringsstelsels. Er komen wijzigingen in regelgeving, waaronder een nieuwe richtlijn voor batterijen. Hierin speelt wettelijke certificering wel een rol, waarmee het belangrijk is het stelsel direct goed in te richten. Zie de beschrijving stelsel batterijen.

Welke risico's/tekortkomingen zijn er?

Wanneer je de certificeringssystemen van autobanden en autowrakken beoordeelt als stelsels die de publieke belangen moeten borgen, dan ziet de ILT verschillende tekortkomingen in toezicht en uitwisseling van informatie.

Beoordeling stelsel

Voor autowrakken en autobanden zou een afweging gemaakt moeten worden of het publieke toezicht naast de private certificering functioneert of dat het er deels op kan leunen. Wanneer het tweede het geval is zou het goed zijn om het stelsel op punten aan te scherpen. Daarmee valt dit stelsel in categorie 2.

Two-pager stelsel Scheepsrecycling

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

De volgende twee Europese Verordeningen en onderliggende regelgeving kunnen van toepassing zijn bij de recycling van schepen: Verordening (EU) nr. 1257/2013 betreffende scheepsrecycling en Verordening (EG) Nr. 1013/2006 betreffende de Overbrenging van Afvalstoffen (EVOA).

Vanaf 26 juni 2025 treedt The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships van 15 mei 2009, in werking. Schepen met een volume van meer dan 500 GT die onder Europese vlag varen, vallen vanaf 26 juni 2025 onder de Verordening scheepsrecycling. De verordening is niet van toepassing op schepen die alleen in wateren varen onder de soevereiniteit van de vlaggenstaat of op oorlogsschepen, hulpschepen van de marine, of schepen die door de staat worden gebruikt voor niet-commerciële overheidsdiensten.

Schepen die geen EU-vlag voeren vallen, als ze in een ander land worden gerecycled dan het EU-land waar ze afvalstof zijn geworden, onder de werking van de EVOA. Beide verordeningen sluiten elkaar uit, zodat altijd maar 1 van beide van toepassing is. Deze two-pager gaat alleen in op de Verordening scheepsrecycling. Onder de EVOA speelt certificering geen rol.

Onder de Verordening scheepsrecycling mogen schepen alleen worden gerecycled bij scheepsrecyclinginrichtingen die voldoen aan specifieke milieuvorschriften en veiligheidsvorschriften voor werknemers. Deze inrichtingen worden erkend door een lidstaat en komen vervolgens op de Europese lijst van scheepsrecyclinginrichtingen. Scheepsrecyclinginrichtingen uit niet EU-landen maar wel uit OESO-landen (Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling) kunnen alleen op de Europese lijst komen na inspectie en certificering door een onafhankelijke controleur. De Europese Commissie kan ook latere inspecties (laten) uitvoeren.

Als een scheepseigenaar besluit een schip te laten recyclen bij een erkende inrichting, moet hij diverse zaken indienen bij de autoriteiten in het land waar de recycling plaatsvindt. Het gaat dan om zaken als:

- Een intentieverklaring tot scheepsrecycling, samen met de inventaris van gevaarlijke materialen (IHM Part I, II en III rapportage),
- Het specifieke scheepsrecyclingplan, opgesteld door de scheepsrecyclinginrichting.

In Nederland moet de scheepseigenaar dit indienen bij de ILT. De ILT moet vervolgens het scheepsrecyclingplan goedkeuren.

Inventaris van Gevaarlijke Materialen (IHM)

Een schip moet een Inventaris van Gevaarlijke Materialen (IHM = Inventory of Hazardous Materials) aan boord hebben. De IHM bevat een gedetailleerde lijst van alle gevaarlijke stoffen aan boord van een schip. Deze lijst wordt opgesteld en bijgewerkt door HazMat-experts in opdracht van de eigenaar van een schip. Een HazMat-expert is een specialist op het gebied van het verwijderen en identificeren van gevaarlijke en schadelijke materialen of stoffen, zoals asbest, lood, schimmels en radioactief afval. Klassenbureaus, gemandateerd door de ILT, controleren deze inventaris en bekrachtigen de juistheid met een Statement of Compliance dat maximaal 5 jaar geldig is. Zodra besloten wordt een schip te recyclen, moeten er een IHM Deel II (voor operationeel gegenereerd afval) en IHM Deel III (voor opslag) worden opgemaakt, waarvan Deel III pas na de laatste reis op eigen kracht.

Geschikt-voor-recyclen certificaat

Voordat recycling plaatsvindt, moet de scheepseigenaar de IHM en het door ILT goedgekeurde scheepsrecyclingplan laten controleren door een erkend klassenbureau in een laatste inspectie. In de laatste inspectie wordt gecontroleerd of de inventaris voldoet aan artikel 5 van de Verordening scheepsrecycling (delen I, II en III). Ook wordt gecontroleerd of het goedgekeurde scheepsrecyclingplan de informatie uit de inventaris correct weergeeft en voldoet aan artikel 7 van de Verordening. Daarnaast controleert het klassenbureau of de scheepsrecyclinginrichting is erkend door de EU. Bij goedkeuring voorziet het klassenbureau het schip van een geschikt-voor-recyclen

certificaat. De 'laatste inspectie' en de uitgifte van het geschikt-voor-recycling certificaat zijn voor de meeste categorieën schepen door de ILT aan klassenbureaus gedelegeerd.

Welke risico's of tekortkomingen zijn er?

De ILT ziet een aantal risico's als het gaat om het functioneren van het stelsel. Het grootste risico zit echter in illegale overbrenging buiten het stelsel om.

Bij de certificering komt het regelmatig voor dat de IHM niet overeenkomt met de werkelijkheid. In de richtlijnen van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) ligt de nadruk op de onafhankelijkheid van de HazMat-experts. Ook moedigt de EMSA de juiste opleidingen en kwalificaties van die experts aan. Het is echter niet verplicht om met onafhankelijke experts te werken. Zo zijn er ook rederijen die hun eigen HazMat-experts in dienst hebben.

Binnen de ILT wordt het toezicht uitgevoerd door verschillende teams, die met verschillende systemen werken. Hierdoor kan informatie versnipperd zijn. Dat maakt het moeilijker om een volledig en coherent beeld te krijgen van de risico's en wat er speelt in de branche.

Scheepsrecyclinginrichtingen hebben niet altijd het belang om afwijkingen in IHM's te rapporteren. Hierdoor bestaat het risico op een kloof tussen de rapportage en de controlemechanismen. De door de EU aangewezen scheepsrecyclinginrichtingen liggen ook buiten de EU, wat het toezicht bemoeilijkt.

Beoordeling stelsel

De eisen rondom de IHM zouden strakker kunnen, bijvoorbeeld met betrekking tot de onafhankelijkheid van HazMat-expert. Dit kan op Europees maar ook op nationaal niveau worden geregeld. Daarbij is er mogelijk sprake van versnippering van informatie, waardoor er eventueel risico's buiten beeld kunnen blijven. Daarmee valt dit stelsel in categorie 2.

Two-pager stelsel Biobrandstoffen wegverkeer

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Uit de inventarisatie van het stelsel biobrandstoffen blijkt dat certificering alleen speelt bij biobrandstoffen voor het wegverkeer. Deze two-pager gaat dan ook alleen in op biobrandstoffen voor het wegverkeer.

Het stelsel is gebaseerd op Richtlijn 2009/28/EG ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en het Besluit energie vervoer. Hierin is bepaald dat in 2020 minimaal 10% van de brandstoffen in het vervoer moet bestaan uit alternatieve brandstoffen, zoals biobrandstoffen. Om dit aan te tonen moeten biobrandstoffen bij de productie worden gecertificeerd.

Producenten van grondstoffen waar biobrandstoffen van wordt geproduceerd, zoals een snackbar die gebruikt frituurvet levert aan een producent, mogen aan zelfcertificatie doen. Alle andere bedrijven in de keten, zoals inzamelaars, handelaars en producenten moeten een massabalans bijhouden. In deze massabalans (een soort boekhouding) wordt bijgehouden hoeveel duurzame grondstoffen er binnenkomen en hoeveel biobrandstof of een ander (eind)product er uitgaat. Ook de herkomst en de certificering van deze grondstoffen of producten worden erin opgenomen. Alle relevante documentatie die de gegevens in de massabalans ondersteunt, moet bewaard worden en beschikbaar zijn voor inspectie. Dit kunnen transportdocumenten, aankoopfacturen, verkoopfacturen, productiegegevens en andere relevante documenten zijn. Producenten moeten gecertificeerd zijn om hun eindproducten een certificaat mee te kunnen geven. Binnen de EU kunnen producenten worden gecertificeerd door ISCC (International Sustainability and Carbon Certification) en REDcert. Buiten de EU door ISCC Plus. Deze organisaties zijn door de Europese Commissie erkend voor telkens een periode van 5 jaar.

Gebruik certificaten

Brandstofleveranciers moeten elk jaar een bepaalde hoeveelheid biobrandstoffen op de markt brengen. Sinds 2015 geven ze aan hoeveel biobrandstoffen zij hebben bijgemengd en hoeveel elektriciteit zij hebben geleverd aan het wegvervoer. Dit komt in het Register Energie voor Vervoer van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEA). Hiervoor ontvangen brandstofleveranciers Hernieuwbare Brandstofeenheden (HBE's) op hun rekening. Bedrijven kunnen ook HBE's kopen om aan hun jaarlijkse verplichting te voldoen. De Nederlandse Emissieautoriteit (NEA) zorgt voor de uitvoering, het toezicht en de handhaving hiervan. Het aantonen van de herkomst van biobrandstoffen gebeurt onder andere met de certificaten. Hiervoor moeten alle bedrijven in de keten een massabalans bijhouden.

Rol ILT

Het toezicht is belegd bij de NEA. In hoeverre er informatie uitwisseling met en toezicht op de certificerende instellingen is, is voor de ILT onbekend. Bij een strafrechtelijk onderzoek wordt de IOD van de ILT betrokken.

Welke risico's/tekortkomingen zijn er?

Er is sprake van veel fraude in de biobrandstoffensector. In Nederland is het aantal spelers te overzien maar in het buitenland zijn er veel kleine spelers. De fraude die eerder ontdekt is, heeft te maken met vervalste zelfcertificaten.

Beoordeling stelsel

Het stelsel lijkt niet goed genoeg te functioneren om fraude te voorkomen. De ILT heeft echter geen bestuursrechtelijke rol in het stelsel. Die ligt bij de NEA. Daarom valt dit stelsel voor de ILT in categorie 3.

Two-pager stelsel Biociden

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Binnen het stelsel biociden is sprake van twee stelsels. Op basis van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden is er een bewijs van vakbekwaamheid nodig voor het mogen toepassen van nader in de wet bepaalde biociden voor professioneel gebruik. In de individuele nationale toelatingsbesluiten voor rodenticiden (middelen voor het bestrijden van ratten en muizen) wordt het gebruik alleen toegestaan als onderdeel van een Integrated Pest Management (IPM)-systeem.

Bewijs van vakbekwaamheid biociden

Om een persoonlijk bewijs van vakbekwaamheid te krijgen moet men een opleiding volgen en een examen afleggen. De examens worden afgenomen door het Register Plaagdierbeheersing, Milieu en Veiligheid (RPMV), onderdeel van het Zelfstandige Bestuursorgaan Stichting Groene Erkenningen. De wettelijke eindtermen voor de examens staan gespecificeerd in de bijlagen van de Regeling gewasbeschermingsmiddelen en biociden (RgB).

De ILT is de aangewezen toezichthouder op de wettelijke vereisten voor het bewijs van vakbekwaamheid biociden.¹ Dit geldt echter alleen voor het toetsen op de wettelijke eindtermen van de examens.

IPM-bedrijfscertificaat

Bedrijven die de biociden willen gebruiken waarvoor de IPM-aanpak is voorgeschreven in het nationale toelatingsbesluit, moeten beschikken over het bedrijfscertificaat IPM-Knaagdierbeheersing.² Dit bedrijfscertificaat moet borgen dat de certificaathouder werkt conform het voorgeschreven kwaliteitssysteem. Het certificeringsstelsel dat hiervoor is ingericht, heeft geen wettelijke erkenning. Het IPM-bedrijfscertificaat is opgezet door de branche. Hier heeft de ILT geen rol in.

De Stichting Keurmerk Plaagdiermanagement Bedrijven (KPMB) beheert het certificatieschema³, beschreven in het [Handboek IPM-knaagdierbeheersing](#) (HIK). Voor dit schema is geen wettelijke erkenning. Het kwaliteitssysteem van deelnemende bedrijven wordt geauditeerd door certificerende instellingen die een overeenkomst hebben afgesloten met het KPMB.⁴ Volgens het HIK zijn deze certificerende instellingen geaccrediteerd op grond van NEN-EN 17065 of ISO 17021. Het KPMB heeft deze accreditatie-eis zelf gesteld. Vanuit de wetgeving zijn er geen eisen.

De ILT is geen toezichthouder op het private IPM-certificeringsstelsel. Op grond van de Wgb en de Biocidenverordening (BPR) is de ILT alleen bevoegd om te controleren of een gebruiker een geldig IPM-bedrijfscertificaat heeft en een biocide toepast conform de voorwaarden zoals gesteld in het toelatingsbesluit.

¹ Voor het bewijs vakbekwaamheid gewasbeschermingsmiddelen is de NVWA de aangewezen toezichthouder.

² Plaagdierbestrijders die werken volgens de IPM-aanpak, maar geen gebruikmaken van chemische bestrijdingsmiddelen waarvoor IPM als voorwaarde is opgenomen in het toelatingsbesluit, hoeven dus niet te beschikken over een IPM-bedrijfscertificaat.

³ Het certificatieschema is opgesteld in overleg met het Centraal College van Deskundigen (CCvD), dat de Stichting KPMB adviseert bij het aanpassen van het HIK. In het CCvD hebben [belanghebbende partijen](#) zitting. Op de website van het KPMB staat vermeld dat – onder andere - de ILT lid van het CCvD. Dat is echter niet het geval. De ILT vindt dit niet tot haar taken en niet tot haar bevoegdheden behoren.

⁴ Door het KPMB zijn momenteel vier certificerende instellingen erkend. Een actueel register kan [hier](#) worden geraadpleegd.

Welke risico's of tekortkomingen zijn er?

De ILT heeft een (wettelijke) toezichthoudende rol binnen het stelsel van vakbekwaamheid biociden. Deze rol beperkt zich echter tot het toezicht op de erkende exameninstellingen voor wat betreft het toetsen op de eindtermen van de examens. Wettelijke eisen voor een examenreglement en waarborging van de onafhankelijkheid van de exameninstellingen en de examinatoren ontbreken. In een beleidsverkenning⁵ die in 2022 naar biociden is uitgevoerd, zijn soortgelijke tekortkomingen gevonden in relatie tot het certificeringstelsel vakbekwaamheid:

- De eindtermen waaraan de vakbekwaamheid moet voldoen zijn verouderd, onjuist en onvolledig.
- Er is geen kwaliteitsborging van opleidingsinstellingen.
- Er is geen gestandaardiseerde examinering en de kwaliteitsborging van exameninstellingen is onvoldoende.
- Er ontbreekt een openbaar toegankelijk register van de in Nederland gecertificeerde vakbekwame gassingsleiders, gasmeetkundigen en professionele plaagdierbeheersers. Daarmee is het ook niet mogelijk om certificaten in te trekken wanneer nodig.

Gegeven de summiere grondslag die de Wgb biedt voor toezicht op de kwaliteit van opleiding en examinering vakbekwaamheid biociden, heeft de ILT enige jaren geleden geconcludeerd hier geen goede uitvoering aan te kunnen geven. In 2022 heeft de ILT een voorstel gedaan om de regelgeving aan te passen. Het voorstel houdt in dat het systeem van opleiding en examinering vakbekwaamheid biociden gelijk wordt geschakeld met dat van het systeem van gewasbeschermingsmiddelen. Concreet betekent dit dat het opleidings- en examineringstelsel voor vakbekwaamheid biociden wordt overgeheveld naar de Wet educatie en beroepsonderwijs (Web). Het Directoraat-generaal Milieu en Internationaal (DGMI) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft als wetgever hierin de regie en voert gesprekken met het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de Onderwijsinspectie.

Het IPM-certificaat wordt in enkele nationale toelatingen van rodenticiden verplicht gesteld. Het certificeringstelsel is echter een volledig privaat systeem zonder publieke bemoeienis.

Beoordeling stelsel

Het stelsel zoals het nu is zorgt voor onvoldoende borging van de publieke belangen, wat kan leiden tot serieuze risico's. Recent heeft de NVWA 46 veehouders tijdelijk stilgelegd omdat een bestrijdingsbedrijf de regels niet goed in acht had genomen bij het gebruik van een plaagdierbestrijdingsmiddel. Daarmee valt het stelsel in categorie 2.

De ILT werkt samen met andere partijen aan een andere wettelijke inbedding van de vakbekwaamheidseisen voor biociden. De drie exameninstellingen die in 2022 nog bestonden, zijn in 2023 samengegaan tot het RPMV. Vervolgens is één openbaar toegankelijk register gerealiseerd en is de examinering aangepast. Aan andere verbeterpunten wordt gewerkt.

Voor het IPM-certificeringstelsel zijn nu geen aanpassingen voorzien.

⁵ [Verkenning onder overheidspartijen naar knelpunten en oplossingsrichtingen met betrekking tot het Nederlandse biocidenbeleid](#), Bureau KLB (april 2022). Deze verkenning is uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van IenW, in afstemming met BZK, EZK, LNV, SZW en VWS.

Two-pager stelsel Chemische stoffen

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Het toezicht in het stelsel chemische stoffen is gebaseerd op de REACH-verordening, CLP-verordening, Kwikverordening/Bkkp, PIC-verordening, POP-verordening en Markttoezichtverordening.

- De REACH-verordening beschrijft waar bedrijven en overheden zich aan moeten houden. REACH staat voor: Registratie, Evaluatie, Autorisatie en Restrictie van Chemische stoffen. Deze verordening geldt voor alle landen van de Europese Unie.
- In de CLP-verordening zijn de bepalingen vastgelegd voor de indeling, etikettering en verpakking van stoffen en mengsels.
- De Kwikverordening is het belangrijkste EU-instrument op het gebied van kwik en kwikverbindingen, dat betrekking heeft op de gehele levenscyclus van deze stof.
- De PIC-verordening regelt de in- en uitvoer van bepaalde gevaarlijke chemische stoffen en legt verplichtingen op aan bedrijven die deze chemische stoffen naar niet-EU-landen willen uitvoeren.
- In de POP-verordening staan regels voor het gebruiken en op voorraad houden van gevaarlijke chemische POP-stoffen.
- De markttoezichtverordening regelt het markttoezicht op producten en heeft als doel het waarborgen dat producten voldoen aan de harmonisatiewetgeving van de Unie.

Binnen deze verordeningen speelt certificering slechts op een beperkt aantal zeer specifieke onderwerpen. De ILT heeft hierin geen taken of verantwoordelijkheden. Wel spelen de laboratoria een rol bij dit toezicht. Dit wordt in deze two-pager kort beschreven.

Rol laboratoria

In het kader van REACH moet een fabrikant een registratiedossier aanleveren bij de European Chemicals Agency (ECHA), voor het registreren van een stof. De fabrikant die een stof wil laten registreren moet de toxicologische en ecotoxicologische proeven en analyses aanleveren voor een technisch dossier van deze stof. Dit moet de fabrikant laten uitvoeren door laboratoria die de GLP-beginselen (Goede Laboratorium Praktijk) hanteren of de daaraan gelijkwaardige, erkende, normen. Een goede uitvoering van de proeven en analyses is namelijk essentieel voor het toezicht op het gebruik van stoffen.

Toezicht laboratoria

Het toezicht op de GLP van laboratoria is belegd bij de Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd (IGJ). Voor zover bekend is er geen directe informatie-uitwisseling tussen ILT en IGJ op dit vlak. Voor het toezicht van de ILT is het relevant dat het toezicht van de IGJ voldoende is om de kwaliteit van de laboratoria te garanderen.

Welke risico's of tekortkomingen zijn er?

Door informatie-uitwisseling zouden de IGJ en de ILT elkaar kunnen versterken. Dat geldt echter niet alleen voor dit stelsel, maar breder.

Beoordeling stelsel

Certificering speelt slechts een hele kleine rol. De certificering van laboratoria speelt niet specifiek voor dit stelsel. Daarmee valt dit stelsel in categorie 3.

Two-pager stelsel Ecodesign en RoHS

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Het stelsel is gebaseerd op de Ecodesign-richtlijn 2009/125/EG en de RoHS (Restriction of Hazardous Substances in Electrical and Electronic Equipment)-richtlijn 2011/65/EU. De implementatie in Nederland loopt voor RoHS via de Regeling gevaarlijke stoffen in elektrische en elektronische apparatuur en de Wet milieubeheer. Voor Ecodesign is dat de Wet milieubeheer (Titel 9.4).

Bij Ecodesign en RoHS geldt zelfcertificering, conform het nieuwe wetgevingskader. Alleen bij gevaarlijke stoffen is sprake van certificering door een derde partij.

Zelfcertificering

Bij zelfcertificering voert de producent zelf een conformiteitsbeoordeling uit om te beoordelen of hij aan de eisen uit de regelgeving voldoet. Op basis hiervan stelt de producent een EU-conformiteitsverklaring op en brengt een CE-markering op het product aan. De ILT ziet toe op de juiste naleving van de Ecodesign- en RoHS-richtlijnen, door fabrikanten of importeurs te controleren. Bij zelfcertificering zijn geen certificerende instellingen betrokken. De vraag of het systeem van zelfcertificering er voor zorgt dat producenten de richtlijnen voor deze productcategorie voldoende naleven valt dan ook buiten de scope.

Regeling vaststelling regels betreffende eisen inzake ecologisch ontwerp verwarmingstoestellen

Gas- en olie-gestookte CV-toestellen vallen onder een eigen regelgeving, waarvoor wel certificering door derden geldt. Bij certificering door derden moet de conformiteitsbeoordeling uitgevoerd worden door een certificerende instelling. In Nederland zijn Kiwa en BSI Group The Netherlands BV door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) aangewezen als keuringsinstantie.

Welke risico's of tekortkomingen zijn er?

Met betrekking tot dit product specifiek is er op dit moment geen informatie-uitwisseling tussen Kiwa en de ILT.

Beoordeling stelsel

De informatie-uitwisseling tussen de CBI en de ILT is op dit moment niet op orde, maar het risico wordt laag geschat. Daarom valt dit stelsel op dit moment in categorie 3.

Two-pager stelsel Transport door buisleidingen

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

De juridische basis voor dit stelsel komt getrappt voort uit het Besluit en de Regeling externe veiligheid buisleidingen. In een bijlage bij het besluit staan 12 criteria genoemd waaraan het veiligheidsbeheerssysteem (VBS) van exploitanten moet voldoen om ongewone voorvallen (zoals lekkage) te voorkomen, en de eventuele gevolgen daarvan te beperken. In de toelichting bij het besluit staat dat de sector de zorgplicht zelf invult aan de hand van de gangbare norm en dat de ILT deze norm bij haar toezicht betreft. De sector heeft dit uitgewerkt in de NEN-norm 3655-2020. In die NEN-norm wordt voor het ontwerp, de aanleg en ingebruikname van buisleidingen verwezen naar de NEN-norm 3650. NEN-norm 3655 beschrijft de conformiteitsbeoordeling voor het ontwerp en de ingebruikname van buisleidingen. Per 1 januari 2024 is het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) van kracht. In de toelichting op dit besluit is opgenomen dat de normen NEN 3650 en NEN 3655 als toetsingskader gebruikt kunnen worden door de toezichthouder.

In de NEN-norm 3655 staat dat het ontwerp van een buisleidingsysteem beoordeeld moet worden door een geaccrediteerde instelling voor begonnen wordt met de aanleg. Wanneer het ontwerp voldoet, verstrekt deze instelling een conformiteitsverklaring van het ontwerp.

Na de aanleg van het buisleidingsysteem beoordeelt een geaccrediteerde instelling of de aanleg is uitgevoerd volgens de uitgangspunten van het ontwerp. Wanneer dit zo is geeft zij een conformiteitsverklaring af.

Accrediteren CBI's

CBI's moeten geaccrediteerd zijn door de Raad voor Accreditatie (RvA). In Nederland zijn vier CBI's geaccrediteerd. Een hiervan is tevens exploitant van buisleidingen en treedt op als CBI voor haar eigen leidingen. NEN 3650 schrijft geen accreditatie voor. Deze norm staat vermeld op de scope voor accreditatie. Voor de NEN-norm 3655 is geen instelling geaccrediteerd, dit staat niet op de scope voor accreditatie. De wet schrijft NEN 3655 niet voor.

Rol ILT

De ILT ziet voornamelijk toe op de criteria uit de NEN-norm 3655.

Staatstoezicht op de Mijnen (SodM) hanteert dezelfde systematiek bij zijn beoordeling of leidingen onder de Mijnbouwwet goed zijn ontworpen en aangelegd.

Welke risico's/tekortkomingen zijn er?

Dit stelsel staat toe dat een bedrijf zijn eigen CBI is. Wel zijn er aanvullende onafhankelijkheidseisen van toepassing, maar er is geen sprake van een "third party".

Er is geen informatie-uitwisseling tussen de CBI's en de ILT en de ILT heeft slechts beperkt de technische kennis om zelf inspecties op dit vlak uit te voeren. Dit terwijl de ILT voor een deel van haar taken wel volledig vertrouwt op de conformiteitsverklaringen van de CBI's.

Beoordeling stelsel

Er zijn op dit moment geen aanwijzingen voor grote veiligheidsrisico's. Het zicht op de naleving van NEN-norm 3650 is echter beperkt en er zitten aanwijsbare tekortkomingen in de certificering van NEN-norm 3650. Daarom valt dit stelsel in categorie 2.

Two-pager stelsel Transport gevaarlijke stoffen

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland valt onder twee wetten:

- De Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS), met daaronder het Besluit en regelingen vervoer gevaarlijke stoffen, en
- De Wet luchtvaart, inclusief enkele specifieke regelingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht.

Specifieke voorschriften per modaliteit zijn opgenomen in verschillende regelingen, zoals:

- De Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen (VLG) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg,
- De Regeling vervoer over de spoorwegen van gevaarlijke stoffen (VSG) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en
- De Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren.

Hiermee worden tevens de internationale vervoersvoorschriften uit respectievelijk ADR (weg), RID (spoor) en ADN (binnenwateren) geïmplementeerd. Voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee zijn opgenomen in de IDMG en de IMSBC-code, voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht in de ICAO-TI.

Hieronder wordt eerst kort het certificeringsstelsel voor verpakkingen en omhullingen uiteengezet. Vervolgens wordt per modaliteit het stelsel van 'persoons- en vakbekwaamheidscertificering' toegelicht. Certificering op het terrein van voertuigen en vaartuigen heeft hier ook raakvlakken mee, want de (on)veiligheid van het transportmiddel heeft doorwerking op de algehele veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit is echter belicht als onderdeel van andere inventarisaties, bijvoorbeeld bij binnenvaart, daar waar het gaat om de binnenvaartschepen. Daarnaast speelt er nog certificering op het terrein van vervoerbare drukapparatuur (op grond van de TPED). Dit is echter opgenomen in aparte quick scans en dit komt dus niet in deze two-pager voor.

Verpakkingen, IBC's grote verpakkingen, tanks en bulkcontainers.

Verpakkingen, IBC's grote verpakkingen, tanks en bulkcontainers (omhullingen) voor gevaarlijke stoffen moeten een typegoedkeuring hebben. Deze typegoedkeuringen mogen uitgegeven worden door bedrijven die door de nationale bevoegde autoriteit zijn erkend. Die erkende bedrijven mogen handelingen uitvoeren die vallen binnen de scope van de erkenning die is afgegeven door de bevoegde autoriteit. Zij mogen bijvoorbeeld verpakkingen onderzoeken en beproeven en certificaten afgeven als er wordt voldaan aan de voorschriften.

In Nederland is de ILT voor een deel van de modaliteiten de autoriteit die ondernemingen voor bovengenoemde handelingen kan erkennen op grond van de Regeling erkende instanties vervoer gevaarlijke stoffen. Dit is nog niet geharmoniseerd voor alle modaliteiten: op dit moment is er geen mogelijkheid om een Nederlandse erkenning af te geven aan een bedrijf voor het uitvoeren van handelingen ten aanzien van omhullingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee. Dat leidt ertoe dat bedrijven een erkenning halen in de buurlanden. Dit is een ongewenste situatie. De ILT houdt alleen toezicht op de ondernemingen die door de ILT zijn erkend. Harmonisatie op dit punt is gewenst.

Luchtvaart

Bedrijven moeten in Nederland beschikken over een geldige erkenning als zij met gevaarlijke stoffen werken. Dit gaat om erkenningen voor de afzender, de expediteur of luchtvrachtagent, de grondafhandelaar, de gespecialiseerde organisaties en de logistieke dienstverlener. Voor een erkenning is een certificaat van een erkende opleidingsinstelling nodig. De ILT erkent en houdt toezicht op deze instellingen.

Zeevaart

De IMDG-code schrijft opleidingseisen voor walpersoneel voor. Aan de opleidingsinstellingen stelt men echter geen eisen. Opleidingen kunnen bijvoorbeeld ook in-house worden gedaan. Hiermee is niet echt sprake van een certificeringssysteem.

Weg

Chauffeurs die gevaarlijke stoffen vervoeren moeten in het bezit zijn van het ADR-opleidingscertificaat voor bestuurders (ADR-basiscertificaat). Daarnaast is een specialisatiecursus vereist voor tankvervoer, explosieven of radioactieve stoffen. Het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) doet de erkenning voor het kunnen aanvragen van examens. Ook doet het CBR de certificering voor het kunnen registreren van nascholingsuren van ADR-opleidingen. De ILT houdt hier geen toezicht op.

Daarnaast moeten sommige voertuigen die gebruikt worden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen een aanvullend certificaat hebben. Dit certificaat ontvangen zij na goedkeuring door de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). Hierna volgt jaarlijks een herkeuring.

Als laatste moeten bedrijven die betrokken zijn bij het laden, lossen, vullen, verpakken of opdracht geven tot het vervoer van gevaarlijke stoffen, één of meer veiligheidsadviseurs benoemen binnen hun organisatie. Deze adviseurs moeten een geldig certificaat hebben. Dit verkrijgen zij door het afleggen van een examen bij de Contactcommissie Vakbekwaamheid (CCV) van het CBR. Het certificaat is 5 jaar geldig.

Spoor

Ook voor het spoor geldt dat bedrijven die betrokken zijn bij het laden, lossen, vullen, verpakken of opdracht geven tot het vervoer van gevaarlijke stoffen, één of meer veiligheidsadviseurs moeten benoemen binnen hun organisatie. Deze adviseurs moeten een geldig certificaat hebben. Dit verkrijgen zij door het afleggen van een examen bij de Contactcommissie Vakbekwaamheid (CCV) van het CBR. Het certificaat is 5 jaar geldig.

De certificering van het spoomaterieel staat beschreven in een aparte two-pager.

Binnenvaart

Voor de binnenvaart geldt dat, afhankelijk van de te vervoeren lading, de aan boord aanwezige schipper(s) in het bezit moet(en) zijn van de volgende verklaring(en): ADN-basisverklaring Drogeladingschepen, ADN-basisverklaring Tankschepen, ADN-basisverklaring gecombineerd Drogelading- en tankschepen, ADN-verklaring Gas en ADN-verklaring Chemie. De opleidingen hiervoor dienen gevolgd te worden bij een door het [CBR-erkende opleider](#). Het CBR doet de erkenning voor het kunnen aanvragen van examens en ook de certificering voor het kunnen registreren van nascholingsuren van ADN-opleidingen. De ILT houdt hier geen toezicht op.

Ook voor de binnenvaart geldt dat bedrijven die betrokken zijn bij het laden, lossen, vullen, verpakken of opdracht geven tot het vervoer van gevaarlijke stoffen, één of meer veiligheidsadviseurs moeten benoemen binnen hun organisatie. Deze adviseurs moeten een geldig certificaat hebben. Dit verkrijgen zij door het afleggen van een examen bij de Contactcommissie Vakbekwaamheid (CCV) van het CBR. Het certificaat is 5 jaar geldig.

Eerder dit jaar is de ILT benaderd door België vanwege onduidelijkheden over de keuringswijze, op het gebied van kwaliteitsniveau en kosten van binnenvaartschepen conform het ADN. In Nederland gebeurt dit door een door de ILT-erkende instantie. Het Directoraat-generaal Milieu en Internationaal (DGMI) van Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) heeft hierover recent zijn zorgen uitgesproken na signalen vanuit het buitenland.

Welke risico's of tekortkomingen zijn er?

Dit is een complexe keten met veel actoren. Er is sprake van verschillende modaliteiten en een brede variëteit aan gevaarlijke stoffen en verpakkingen, met ieder specifieke kenmerken. Er is nader onderzoek nodig om vast te stellen of het stelsel goed functioneert en om de risico's en oorzaken van de risico's bloot te leggen.

Bij verschillende modaliteiten is geconcludeerd dat er verschillen zijn tussen landen als het gaat om de kwaliteit van de houders en het werk van de keuringsinstanties. De informatie-uitwisseling hierover is onvoldoende.

Beoordeling stelsel

Op basis van de huidige snelle inventarisatie kan onvoldoende een beoordeling gemaakt worden van de risico's. Op het gebied van verpakkingen en binnenvaart zijn echter signalen van tekortkomingen, zoals in deze two-pager beschreven. Daarmee valt dit stelsel in categorie 2.

Two-pager stelsel Batterijen

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Op basis van de huidige regelgeving uit 2008 is er geen sprake van een certificerend stelsel. Momenteel wordt er in Europees verband gewerkt aan nieuwe regelgeving. Hierin wordt waarschijnlijk CE-markering ingevoerd in lijn met andere Europese productregelgeving. Dit moet echter nog worden uitgewerkt.

CB-Scheme

De International Electrotechnical Commission (IEC) voert een internationaal verificatieschema, met de naam "IEC System for Conformity Testing and Certification of Electrotechnical Equipment and Components". Dit is ook wel bekend als "CB-Scheme". CB-Scheme is een multilaterale overeenkomst die de internationale certificatie van elektronische producten mogelijk maakt, zodat één enkele certificatie wereldwijde markttoegang verzekert. In Nederland is het Nederlands Elektrotechnisch Committee (NEC) de zogenaamde member body (MB). Onder deze MB opereren op dit moment twee zogenaamde National CB's ofwel NCB's.

Certificerende instellingen

Er zijn twee NCB's in Nederland geregistreerd: Kiwa Dare en DEKRA Certification. Deze beschikken zelf ook over een laboratorium, een zogenaamd CB Test Laboratory (CBTL).

Nieuwe regelgeving

Op dit moment is nog niet duidelijk wie welke rol gaat vervullen in het nieuwe stelsel. Ook belangrijke aspecten rondom certificering, zoals accreditatie en aanmelding, moeten de komende tijd door de lidstaten verder worden uitgewerkt.

Welke risico's/tekortkomingen zijn er?

Het huidige stelsel lijkt in Nederland geen publieke component te hebben.

Het nieuwe stelsel gebaseerd op Europese regelgeving moet nog nader worden ingericht. Daarin zijn op dit moment dus ook geen risico's tekortkomingen.

Beoordeling stelsel

Het meest efficiënt is het om een certificerend stelsel direct goed in te richten. Daarnaast gaat het om een onderwerp dat vanwege de energietransitie alleen maar zal groeien. Dit toekomstige stelsel valt daarmee in categorie 3.

Two-pager stelsel Bouwproducten

Hoe steekt het stelsel van de Verordening bouwproducten in elkaar?

Het toezicht op bouwproducten is gebaseerd op Verordening 305/2011 (Construction Products Regulation). Deze verordening is nationaal verankerd in de Woningwet, het Bouwbesluit 2012 en de Regeling bouwbesluit 2012.

Bouwproducten moeten, als zij binnen de reikwijdte van een geharmoniseerde norm vallen en in de handel worden gebracht, voorzien zijn van een prestatieverklaring en een CE-markering. Voor ongeveer 450 soorten bouwproduct is een geharmoniseerde norm ontwikkeld en geciteerd door de Europese Commissie.

Afhankelijk van het Assessment and Verification of Constancy of Performance (AVCP)-systeem, dat is bepaald in de geharmoniseerde norm, wordt een aangemelde instantie betrokken bij het testen van het product of bij de beoordeling van het fabricageproces (Factory Production Control).

Voor bouwproducten die niet onder een geharmoniseerde norm vallen kan een fabrikant een Europees beoordelingsdocument (EAD) laten opstellen en een Europees technische beoordeling (ETA) laten uitvoeren. Wanneer dit traject is doorlopen kan een fabrikant een CE-markering aanbrengen en de ETA gebruiken voor het aantonen van de prestaties van het product. Een EAD en een ETA kunnen alleen opgesteld worden door een Technische Beoordelingsinstantie.

Aanmelden Notified Bodies (NoBo's) en Technische Beoordelingsinstantie

Een NoBo wordt door het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) aangemeld in Europa. Het ministerie is daarmee ook verantwoordelijk voor het toezicht op de aangemelde instanties. Die keuringsinstanties moeten of geaccrediteerd zijn door de RvA of bewijsstukken aanleveren om conformiteit met de richtlijn aan te tonen. Ook de Technische Beoordelingsinstanties worden aangewezen door het ministerie van BZK.

Toezicht ILT en andere inspecties

De ILT houdt toezicht op het in de handel brengen en op de markt aanbieden van de bouwproducten en niet op de toepassing van de producten in de bouw. De ILT controleert of fabrikanten, importeurs en distributeurs de juiste documentatie hebben opgesteld, bewaard en kunnen verstrekken, zoals prestatieverklaringen en technische documentatie. Ook controleert de ILT of de CE-markering is aangebracht en of deze de juiste gegevens bevat. Het toegepaste beoordelingssysteem (AVCP) wordt gecontroleerd en ook de bevoegdheid van de eventueel betrokken aangemelde instantie. Ook worden steekproefsgewijs testen uitgevoerd op de door de fabrikant gedeclareerde prestaties.

Voor sommige bouwproducten gelden meerdere productwetgevingen, zoals de Laagspanningsrichtlijn (toezicht door NVWA), Machinerichtlijn (toezicht door NVWA), RoHS (toezicht door ILT) of Ecodesign (toezicht door ILT). Het kan dus zijn dat andere inspectiediensten ook controles uitvoeren op de bouwproducten.

Welke risico's/tekortkomingen zijn er?

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) is verantwoordelijk voor het toezicht op de CBI's in zijn rol als anmeldende autoriteit. In het kader van deze snelle inventarisatie is onbekend hoe dat toezicht is geregeld.

De ILT geeft indien nodig signalen af aan het Ministerie van BZK en de Raad voor Accreditatie (RvA) over NoBo's. Wanneer het ministerie een NoBo schorst of de aanmelding intrekt, wordt dat aan de ILT gemeld.

Beoordeling stelsel

Vanuit de ILT is er niet echt een rol in het certificerende stelsel anders dan haar markttoezicht. Op dit moment is onduidelijk hoe het ministerie van BZK het toezicht op NoBo's vorm geeft. De informatiepositie voor het markttoezicht van de ILT zou kunnen verbeteren met een verdere informatie-uitwisseling in het stelsel. Dit stelsel valt daarmee in categorie 2. Hierbij dient wel opgemerkt dat er verschillende beelden bestaan of er een groot risico uitgaat van bouwproducten die niet aan de eisen voldoen of dat het risico voornamelijk in de toepassing van bouwproducten zit.

Two-pager stelsel NRMM

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Het stelsel is gebaseerd op het [Uitvoeringsbesluit emissiegrenswaarden voor motoren in niet voor de weg bestemde mobiele machines](#) (NRMM) en de [Verordening \(EU\) 2016/1628](#). Deze verordening stelt grenswaarden vast voor emissies van verontreinigende gassen en deeltjes door motoren voor NRMM.

Een NRMM moet een Europese typegoedkeuring hebben van een nationale goedkeuringsinstantie (GKI). In Nederland is dat de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). Deze typegoedkeuring wordt verleend wanneer wordt voldaan aan de goedkeuringseisen. Wanneer een NRMM een typegoedkeuring heeft geldt deze voor de hele EU.

Onderdeel van de goedkeuringseisen zijn technische voorschriften. Om te bewijzen dat de NRMM voldoet aan de technische voorschriften is een rapport van een technische dienst (TD) nodig. Deze technische diensten zijn aangewezen door een GKI. De GKI die de TD heeft aangewezen houdt ook toezicht op de TD.

De fabrikant van de NRMM heeft de verantwoordelijkheid om de overeenstemming van de productie met het goedgekeurde type te waarborgen. De bevoegde instantie die toezicht houdt op de overeenstemming van de productie⁶ door de fabrikant is de GKI die de typegoedkeuring heeft verleend aan die fabrikant. Deze GKI kan maatregelen opleggen aan de fabrikant indien deze zijn verplichtingen ten aanzien van de overeenstemming van de productie niet voldoende naleeft. In het uiterste geval kan de GKI de typegoedkeuring intrekken.

De fabrikant moet ervoor zorgen dat bij de verkoop van een nieuwe motor een overeenstemmingsverklaring aan de gebruiker wordt verstrekt. Dit document bevestigt dat de unieke motor is geproduceerd overeenkomstig de Europese typegoedkeuring.

Rol ILT

De ILT is markttoezichthouder en heeft geen rol in het certificeringsstelsel. In het geval dat de ILT in het kader van markttoezicht constateert dat een NRMM niet overeenkomstig een verleende Europese typegoedkeuring is geproduceerd, kan zij alleen de fabrikant verbieden om dergelijke producten aan te bieden op de Nederlandse markt. De ILT kan niet de Europese typegoedkeuring intrekken, dat is aan de GKI.

De voertuigverordeningen schrijven voor dat de lidstaten ervoor moeten zorgen dat hun eigen GKI's en MTA's zich houden aan een strikte scheiding van functies en verantwoordelijkheden en dat ze onafhankelijk van elkaar functioneren. Wel mogen, en in sommige situaties moeten, zij informatie delen.

Welke risico's of tekortkomingen zijn er?

Het naar aanleiding van de dieselfraude aangepaste Europese stelsel van typegoedkeuring en de collegiale audits door GKI's uit andere landen lijken de risico's goed te beheersen.

⁶ Ook wel aangeduid met "conformity of production" of kortweg met "COP".

Beoordeling stelsel

Het stelsel functioneert goed. Wellicht zijn er nog verbeteringen mogelijk in de informatie-uitwisseling tussen de ILT en de RDW.

Two-pager stelsel Explosieven voor civiel gebruik

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Het conformiteitsbeoordelingsstelsel is gebaseerd op de Wet explosieven voor civiel gebruik (Wecg). Dit is onderdeel van een breder toezicht waar ook het toezicht op de Wet precursoren voor explosieven (Wpe) bij hoort.

Wanneer een fabrikant een explosief voor civiel gebruik op de markt wil brengen moet hij daarvoor een conformiteitsverklaring opstellen. De conformiteitsbeoordeling die daarvoor nodig is moet altijd worden gedaan door een aangewezen instelling. Die verstrekt een overeenstemmingscertificaat en verstrekt een registratienummer wanneer het product aan de eisen voldoet. Vervolgens kan de fabrikant de CE-markering aanbrengen op het product.

De ILT heeft als taak te borgen dat importeurs en distributeurs de juiste markeringen op de producten toevoegen.

Aanmelden certificerende instelling

Een conformiteitsbeoordelaar moet een accreditatie hebben van de nationale instantie die dit verzorgt. In Nederland is dit de Raad voor Accreditatie (RvA). Vervolgens is de minister van Infrastructuur en Waterstaat de aanmeldende autoriteit die de certificerende instelling aanmeldt bij de Europese commissie. De minister wordt hierin geadviseerd door de ILT. In Nederland is geen certificerende instelling voor explosieven voor civiel gebruik actief.

Aanpalende regelgeving

Los van het certificeringsstelsel moeten bedrijven en personen die met explosieven werken een erkenning van de politie hebben. Om explosieven te mogen transporteren is een overbrengingsvergunning nodig van de gemeente waar het transport heen gaat. Wanneer de explosieven uit een ander land komen moet voor het vervoer ook toestemming gevraagd worden bij de ILT.

Welke risico's/tekortkomingen zijn er?

De ILT heeft in 2022 aangegeven dat modernisering van de Wet explosieven voor civiel gebruik nodig is. Verder is gesignaleerd dat het effect van toezicht op de Wet explosieven voor civiel gebruik beperkt is door de versnippering van verantwoordelijkheden en informatiebronnen. Het gevolg hiervan is dat dit risico's met zich mee brengt voor de veiligheid en gezondheid van betrokkenen die met de explosieven werken en de leefomgeving waarin ze worden toegepast. Dit maakt modernisering van de Wecg noodzakelijk voor effectief toezicht. De gesignaleerde tekortkomingen raken echter niet aan het conformiteitsbeoordelingsstelsel.

Beoordeling stelsel

De ILT heeft met betrekking tot dit onderwerp eerder geconstateerd dat informatiebronnen en verantwoordelijkheden in het toezicht hierop zijn versnipperd en dat modernisering van de regelgeving nodig is. Hier wordt aan gewerkt. De tekortkomingen raken echter niet aan het conformiteitsbeoordelingsstelsel; daarmee valt dit stelsel in categorie 3.

Two-pager stelsel Kabelbanen

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Het stelsel is gebaseerd op Verordening (EU) 2016/424 inzake Kabelbaaninstallaties en de Wet kabelbaaninstallaties.

Voor de bouw en het gebruik van een kabelbaaninstallatie, gebouwd of constructieverandering of vernieuwing na invoering van de Wet kabelbaaninstallaties 2004, is een vergunning van de ILT nodig. Om die vergunning uit te geven is een CE-markering en onderliggend veiligheidsrapport nodig van de kabelbaaninstallatie in zijn geheel. Ook heeft de ILT de informatie nodig over de conformiteitsbeoordelingsinstantie die de beoordeling heeft verricht voor de subsystemen of de veiligheidscomponenten.

Aanmelden certificerende instelling

Een conformiteitsbeoordelaar voor subsystemen en veiligheidscomponenten voor kabelbanen moet door de ILT (namens de minister van IenW) aangewezen en aangemeld worden bij de Europese Commissie. Dit gebeurt op basis van accreditatie door de Raad voor Accreditatie. Er zijn op dit moment geen Nederlandse certificerende instellingen 'actief op kabelbanen.

Welke risico's/tekortkomingen zijn er?

Er zijn geen risico's bekend. Er zijn 23 locaties met ongeveer 70 installaties in Nederland. Sinds het begin van het toezicht door de ILT (2011) hebben zich hier geen problemen mee voorgedaan.

Beoordeling Stelsel

In Nederland zijn geen certificerende instellingen aangewezen op kabelbanen en er zijn geen risico's bekend. Dit stelsel valt daarmee in categorie 3. Ook is de Nederlandse industrie niet van substantiële omvang. Indien zich een industrie ontwikkelt, is het aan de Raad van Accreditatie (RvA) om de beoordeling te doen en aan de ILT om de CBI aan te melden bij de Europese Commissie. De kans dat dit gaat gebeuren is echter erg klein.

Two-pager stelsel Pyrotechnische artikelen

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Het stelsel is gebaseerd op Richtlijn 2013/29/EU betreffende het op de markt aanbieden van pyrotechnische artikelen. Deze richtlijn is in Nederland vertaald in de Regeling Overige Pyrotechnische Artikelen. Onder pyrotechnische artikelen wordt verstaan: artikelen die explosieve (mengels van) stoffen bevatten die tot doel hebben warmte, licht, geluid, gas of rook of combinaties daarvan te produceren door middel van zichzelf onderhoudende exotherme chemische reacties. Vuurwerk kent eigen regelgeving en valt niet onder deze regeling.

Wanneer een fabrikant een pyrotechnisch artikel op de markt wil brengen moet hij daarvoor een conformiteitsverklaring laten opstellen. De conformiteitsbeoordelingsprocedure die daarvoor gevolgd moet worden, kan alleen door een aangemelde instantie gedaan worden. Die verstrekt een overeenstemmingscertificaat en een identificatienummer wanneer het product aan de eisen voldoet. Vervolgens kan de fabrikant de CE-markering en het identificatienummer aanbrengen op het product.

Zowel de importeur als de distributeur dienen te controleren of een product de juiste procedure heeft doorlopen en voorzien is van de juiste documentatie en CE-markering. Wanneer het pyrotechnische artikel volgens de importeur of distributeur niet voldoet aan de essentiële veiligheidseisen mag het niet op de markt worden aangeboden. Ook moet de importeur of distributeur de fabrikant en de markttoezichthouder, in dit geval de ILT, informeren wanneer het pyrotechnische artikel een risico vertoont.

Aanmelden certificerende instelling

Een certificerende instelling voor pyrotechnische artikelen moet een accreditatie hebben van de nationale instantie die dit verzorgt. In Nederland is dit de Raad voor Accreditatie. Vervolgens is de minister van Infrastructuur en Waterstaat de aanmeldende autoriteit die de certificerende instelling aanmeldt bij de Europese commissie. De minister wordt hierin geadviseerd door de ILT. In Nederland is momenteel geen certificerende instelling op dit gebied actief.

Welke risico's of tekortkomingen zijn er?

Door de geringe grootte van het stelsel en de beperkte ILT inzet is er weinig bekend over dit stelsel. De ervaring in het aanpalende vuurwerkdomein is echter dat de importeurs en ook de , distributeurs hun controle- en meldverantwoordelijkheid meestal onvoldoende oppakken. Punt van aandacht zijn producten zoals rookbommen en rookfakkels die, vooral online, in de markt worden gezet als een pyrotechnisch artikel, maar in de praktijk gebruikt worden als consumentenvuurwerk. Verder geldt voor bepaalde pyrotechnische artikelen met een hoog risico dat zij alleen mogen worden aangeboden aan personen die gespecialiseerde kennis hebben van deze producten en het gebruik ervan. De lijst met de personen met gespecialiseerde kennis, die aangewezen zijn door onze minister, bestaat echter nog niet.

Beoordeling stelsel

In Nederland zijn geen fabrikanten actief en er zijn geen bekende problemen. Dit stelsel valt daarmee in categorie 3.

Two-pager stelsel Pleziervaartuigen

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Het stelsel is gebaseerd op EU richtlijn 2013/53/EU (Recreational Craft Directive). Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet pleziervaartuigen 2016. Binnen de reikwijdte van deze wet vallen pleziervaartuigen van 2,5 tot 24 meter, waterscooters van 0 tot 4 meter en losse onderdelen zoals brandstofslangen, motoren en casco's.

Fabrikanten

Er bestaat een grote variëteit aan fabrikanten, van grote professionele partijen tot en met particuliere bouw. Niet bij alle partijen zijn de regels even goed bekend.

De fabrikant is primair verantwoordelijk dat er geproduceerd wordt volgens de essentiële eisen voor ontwerp en bouw, uitlaatemissies en geluidsemisies. De fabrikant moet een conformiteitsverklaring opstellen waaruit blijkt dat voldaan wordt aan de essentiële eisen. Ook moet hij het pleziervaartuig voorzien van CE-markering. Het hangt van de ontwerpcategorie en de romplengte af of de fabrikant verplicht is de conformiteitsbeoordeling (deels) door een aangemelde keuringsinstantie te laten doen of dat hij dit ook zelf mag doen.⁷ Daarnaast moet een fabrikant zijn fabrikantencode aanbrengen op het vaartuig. Deze fabrikantencode wordt verstrekt door Hiswa-Recron, de ondernemersorganisatie voor jachtbouw, watersport en recreatie. Ook waterscooters en los op de markt te brengen onderdelen moeten een CE-markering hebben, bijvoorbeeld brandstofslangen, motoren en casco's.

Bij grote ingrijpende aanpassingen moet het vaartuig opnieuw gekeurd worden via een 'beoordeling-na-de-bouw' (PCA) en moet er een nieuwe DoC (Declaration of Conformity) en CE-markering worden opgesteld. De Richtlijn geeft wel een definitie van een ingrijpende Verandering, maar de grens is toch lastig te bepalen.

Zelfbouwers van pleziervaartuigen voor eigen gebruik moeten voldoen aan de regels van de Wet pleziervaartuigen 2016 als zij de boot binnen 5 jaar verkopen. Na 5 jaar eigen gebruik mag een vaartuig op de markt worden gebracht zonder te voldoen aan de vereisten uit de Wet pleziervaartuigen 2016.

Keuringsinstanties

De ILT is in het kader van de Wet pleziervaartuigen 2016 de aanmeldende autoriteit voor keuringsinstanties in Nederland. Die keuringsinstanties moeten of geaccrediteerd zijn door de Raad van Accreditatie (RvA) of bewijsstukken aanleveren om conformiteit met artikel 30 van de richtlijn aan te tonen. Er zijn drie instanties aangewezen: het Dutch Certification Institute, het EMCI Register en het European Certification Bureau Nederland. De ILT is ook toezichthouder voor deze keuringsinstanties. De keuringsinstantie is verplicht de ILT jaarlijks een rapportage te sturen over haar keuringsactiviteiten. Overigens kunnen Nederlandse fabrikanten ook terecht bij keuringsinstanties uit andere EU-landen en Europese fabrikanten kunnen ook terecht bij een Nederlandse keuringsinstantie.

Het gebruik van normen bij het beoordelen van pleziervaartuigen is grotendeels vrijwillig. Als de fabrikant de EU-normen niet hanteert moet de fabrikant op een gelijkwaardige manier aantonen dat het vaartuig voldoet aan de essentiële eisen zoals genoemd in Bijlage 1 van de Richtlijn 2013/53 EU.

⁷ Bepaalde pleziervaartuigen in ontwerpcategorie C en D mag de fabrikant zelf beoordelen. Het betreft pleziervaartuigen die bestand moeten zijn tegen minder hoge windkracht en golfhoogte dan categorieën A en B.

Registratieplicht snelle motorboten

Specifiek voor snelle motorboten (korter dan 20 meter en sneller dan 20km/u) geldt een registratieplicht. De Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) voert deze registratie uit. Voor overige pleziervaartuigen geldt op dit moment geen registratieplicht. De registratie ziet vooral toe op eigendom. Er is geen controle door de RDW of het pleziervaartuig voldoet aan de Wet pleziervaartuigen 2016.

Welke risico's/tekortkomingen zijn er?

Informatie-uitwisseling

Los van de snelle motorboten is er geen registratieplicht voor pleziervaartuigen. Hierdoor is er geen inzicht in het botenbestand, de fabrikanten, productie en handel. Daarbij zijn er zeer veel partijen actief in de markt.

Het toezicht op pleziervaartuigen is niet opgenomen in het convenant van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat IenW met de douane. Dit onderwerp kent bij de douane echter geen prioriteit. Veel EU import van vaartuigen verloopt via Nederland.

Beoordeling stelsel

Het risico binnen dit stelsel is beperkt. Wel blijkt uit (risico-gestuurde) inspecties dat de kans dat een pleziervaartuig aan de eisen voldoet klein is. Tegelijkertijd is er slechts beperkt inzicht en is de informatiepositie onvoldoende. Daarom valt dit stelsel in categorie 2.

Two-pager stelsel Verkeersproducten

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Het goedkeuringsstelsel is gebaseerd op drie EU Verordeningen over typegoedkeuringen van verschillende verkeersproducten. Dit zijn de Verordeningen (EU)2018/858 (personenauto's, bedrijfsauto's en aanhangwagens), 167/2018 (onder andere land- en bosbouwtrekkers) en 168/2018 (onder andere brom- en motorfietsen).

Indien in een verordening goedkeuringseisen zijn gesteld aan een verkeersproduct, dan moet het product overeenkomstig een typegoedkeuring zijn vervaardigd voordat het op de markt mag worden aangeboden. Nationaal zijn de verordeningen verder uitgewerkt in de [Regeling voertuigen](#). Een Europese typegoedkeuring geldt voor de hele EU. Deze goedkeuring wordt door een goedkeuringsinstantie (GKI) van een EU-lidstaat, bijvoorbeeld door de Rijksdienst voor wegverkeer (RDW), aan de fabrikant verleend wanneer voldaan is aan bepaalde eisen.

Onderdeel van die eisen zijn technische voorschriften. Om te bewijzen dat wordt voldaan aan de technische voorschriften is een rapport van een technische dienst (TD) nodig. Zo'n TD wordt aangewezen door een GKI of op basis van accreditatie. De aanwijzende GKI houdt toezicht op de aangewezen TD.

De fabrikant heeft de verantwoordelijkheid om de overeenstemming van de productie met het goedgekeurde type te waarborgen. Zij moet ervoor zorgen dat bij het in de handel brengen van type voertuig een certificaat van overeenstemming (CvO) wordt geleverd aan de afnemer. Het CvO bevestigt dat het voertuig is geproduceerd volgens de Europese typegoedkeuring. Voor andere verkeersproducten, zoals onderdelen bestemd voor een voertuig, geldt de CvO-verplichting niet.

De bevoegde instantie die toezicht houdt op de overeenstemming van de productie⁸ door de fabrikant is de GKI (RDW) die aan die fabrikant de typegoedkeuring heeft verleend. Deze GKI kan maatregelen opleggen aan de fabrikant indien deze zijn verplichtingen niet voldoende naleeft. In het uiterste geval kan de GKI de typegoedkeuring intrekken.

Rol ILT

De ILT is markttoezichthouder en heeft geen rol in het certificeringsstelsel/goedkeuringsstelsel. In het geval dat de ILT in het kader van markttoezicht constateert dat een type verkeersproduct niet is geproduceerd volgens een verleende Europese typegoedkeuring, kan zij alleen de in Nederland gevestigde fabrikant verbieden om deze verkeersproducten in de handel te brengen. De ILT kan niet de door een GKI (RDW) verleende Europese typegoedkeuring intrekken, dat is uitsluitend de bevoegdheid van die GKI.

De drie verordeningen schrijven voor dat de lidstaten ervoor moeten zorgen dat hun eigen GKI's en markttoezichthouders zich houden aan een strikte scheiding van functies en verantwoordelijkheden, en dat ze onafhankelijk van elkaar functioneren. Wel mogen, en in sommige situaties moeten, zij informatie delen. Het is de ILT niet toegestaan om het typegoedkeuringsproces van een GKI te controleren en op een GKI toezicht uit te oefenen.

Welke risico's of tekortkomingen zijn er?

Het naar aanleiding van de dieselfraude aangepaste Europese stelsel van typegoedkeuring en de collegiale audits door GKI's uit andere landen lijken de risico's goed te beheersen.

⁸ Ook wel aangeduid met "conformity of production" of kortweg met "COP".

Beoordeling stelsel

De ILT is markttoezichthouder en heeft geen rol in het certificeringstelsel. Wel kan de ILT eventuele bevindingen melden aan de GKI of eventueel een signaal afgeven over haar bevindingen. Dit kan wellicht nog meer vorm gegeven worden. Hiermee valt dit stelsel in categorie 3.

Two-pager stelsel Vervoerbare drukapparatuur

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Het stelsel is gebaseerd op de Europese TPED-richtlijn 2010/35/EU, de Regeling vervoerbare drukapparatuur en de Wet en het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen.

Voor vervoerbare drukapparatuur gelden specifieke eisen om te voldoen aan de essentiële veiligheidseisen van de Europese Richtlijn. Nadat is aangetoond dat hieraan is voldaan, mag de apparatuur worden voorzien van een Pi-markering. Ook moet de apparatuur periodieke gekeurd worden.

Voordat de Pi-markering mag worden aangebracht moet het vervoerbare drukapparaat gekeurd worden door een aangemelde instantie (NoBo). In Nederland zijn momenteel twee aangemelde instanties actief, namelijk: Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) en LRQA Nederland B.V.

Aanmelden conformiteitsbeoordelaars

Een bedrijf moet voordat het een aangemelde instantie (NoBo) voor de TPED kan worden, eerst geaccrediteerd worden door de Raad voor Accreditatie (RvA). Daarna wordt een bedrijf door het ministerie van IenW aangemeld voor de TPED in Europa. Daarna verleent de ILT een erkenning. In de erkenning is een verplichting tot het rapporteren van informatie opgenomen. Deze informatie wordt nog niet in alle gevallen structureel gedeeld.

Toezicht ILT

De ILT voert geen eigen onderzoek uit wanneer het ministerie van IenW het bedrijf al heeft aangemeld in Europa. Ook is er geen informatie-uitwisseling tussen de RvA en de ILT. Wel neemt de ILT de aangewezen instantie op in haar auditprogramma. Dat betekent dat de ILT eens in de 4 jaar een audit uitvoert op de instantie. Als tijdens de audit onvolkomenheden worden gevonden, moet de instantie een verbeterplan aanleveren. De ILT controleert of deze verbetermaatregelen zijn uitgevoerd.

Daarnaast is de ILT als markttoezichthouder aangewezen op de TPED-richtlijn. Dit markttoezicht is erop gericht om toe te zien of marktdeelnemers voldoen aan hun verplichtingen op grond van wet- en regelgeving. De ILT bouwt het markttoezicht op TPED verder op. De ILT voert in 2024 administratiecontroles uit.

Beoordeling stelsel

Bij een NoBo die onderdeel is van het stelsel, houdt de ILT eens in de 4 jaar een audit. Het markttoezicht wordt nog verder ingericht, waarbij ook de interactie tussen het toezicht en de audits op de NoBo's wordt vormgegeven.

Er is echter wel onduidelijkheid over de juiste procedure bij het toetreden van nieuwe NoBo's. Ook ontbreekt het aan informatie-uitwisseling tussen de RvA en de ILT waardoor de ILT niet op de hoogte is van de toetsing bij accreditatie en het toezicht van de RvA. Deze risico's spelen vooral bij een eventuele toetreding van een nieuwe NoBo. Dit stelsel valt daarmee in categorie 2.

Two-pager stelsel Vuurwerk

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Dit stelsel bestaat feitelijk uit 2 stelsels, namelijk het stelsel voor de productie van het vuurwerk en het stelsel voor het gebruik van professioneel- en theatervuurwerk.

Stelsel Productie van vuurwerk

Het stelsel is gebaseerd op Richtlijn 2013/29/EU betreffende het in de handel brengen van pyrotechnische artikelen zoals vuurwerk.

Wanneer een fabrikant vuurwerk op de markt wil brengen moet hij daarvoor een conformiteitsverklaring opstellen. De conformiteitsbeoordeling moet altijd door een aangewezen instelling gedaan worden. Die instelling verstrekt een overeenstemmingscertificaat en een registratienummer wanneer het product aan de Europese eisen voldoet. Vervolgens kan de fabrikant de CE-markering aanbrengen op het product. De eisen worden verder ingevuld door Europese geharmoniseerde normen, die zijn opgesteld door belanghebbende partijen onder leiding van normalisatie-instellingen.

Zowel de importeur als de distributeur dienen te controleren of een product de juiste procedure heeft doorlopen en voorzien is van de juiste documentatie en CE-markering. Wanneer het vuurwerk volgens de importeur of distributeur niet voldoet aan de essentiële veiligheidseisen mag het niet op de markt worden aangeboden. Ook moet de importeur of distributeur de fabrikant en de markttoezichthouder (de ILT) informeren wanneer het vuurwerk een risico vertoont.

De ILT is markttoezichthouder op vuurwerk en controleert ook op de aanwezigheid en correctheid van het CE-certificaat.

Het systeem van CE-markering is een gecompliceerd Europees systeem. De Europese regelgeving is omvangrijk. Kenmerkend is dat de Europese wetgever uitsluitend de essentiële normen heeft vastgesteld waar producten aan moeten voldoen ([Bericht van de Algemene Rekenkamer 2017](#)).

Aanmelden certificerende instelling

Een conformiteitsbeoordelaar voor vuurwerkartikelen moet een accreditatie hebben van de nationale instantie die dit verzorgt. In Nederland is dit de Raad voor Accreditatie (RvA). Vervolgens is de minister van Infrastructuur en Waterstaat de aanmeldende autoriteit die de certificerende instelling aanmeldt bij de Europese commissie.

Er is momenteel geen conformiteitsbeoordelaar voor vuurwerkartikelen door Nederland aangewezen. Er is wel een testlaboratorium in Nederland. Artikelen die door dit testlaboratorium goedgekeurd worden krijgen een CE-markering door samenwerking met een aangewezen instelling uit een andere lidstaat.

Gebruik van professioneel en theater vuurwerk

Op basis van het Arbeidsomstandighedenbesluit mag professioneel- en theatervuurwerk alleen afgestoken worden door mensen die een geldig certificaat Vuurwerkdeskundige hebben. Het mag ook alleen worden verkocht aan mensen met een geldig certificaat. Kiwa is door het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) gemandateerd om deze certificatie uit te voeren. Vervolgens heeft Kiwa de VCM Leusden, OIVP (Opleidingsinstituut voor Pyrotechniek) en de Stichting Nationaal Opleidingscentrum Pyrotechniek erkend om het examen tot Vuurwerkdeskundige af te nemen in het kader van de certificeringregeling. Voor de toepassing van

professioneel vuurwerk heeft de vuurwerkdeskundige vervolgens een toepassingsvergunning nodig. Deze wordt verleend door de ILT.

Het werkveld-specifieke-certificatieschema voor vuurwerkdeskundigen is opgesteld door het Stichting Veilig Omgaan met Explosieve Stoffen (VOMES) en is vastgesteld door de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW).

Welke risico's of tekortkomingen zijn er?

De ILT voert productveiligheidsonderzoek uit naar geïmporteerde partijen vuurwerk. Deze risico gestuurde onderzoeken laten al jaren achtereen een afkeuringspercentage zien van ongeveer 20% tot 25%. De afgekeurde partijen voldoen niet aan de Europese productveiligheidseisen, terwijl er wel een CE-markering voor is afgegeven. Het gaat hierbij om onveilig vuurwerk, dat ongevallen kan veroorzaken als het wordt gebruikt.

Verreweg het meeste vuurwerk dat in Nederland wordt afgestoken, wordt in China geproduceerd. De vuurwerkartikelen worden handmatig in kleine werkplaatsen in elkaar gezet. Er is geen sprake van mechanisering, automatisering, robotisering of een andere vorm van standaardisatie. Het ouderwetse (handmatige) productiesysteem zorgt voor verschillen in kwaliteit. Het leent zich door die wisselende kwaliteit eigenlijk niet voor partijcertificering.

Bij het normalisatieproces zijn het midden- en kleinbedrijf (MKB), overheden en consumentenorganisaties ondervertegenwoordigd. Dit leidt er mogelijk toe dat publieke belangen onvoldoende aandacht krijgen.

Een eerdere signaalrapportage van de ILT over het functioneren van het systeem van CE-markering is door de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat in 2021 bij de Europese commissie gemeld.

Importeurs en distributeurs pakken hun controle- en meldverantwoordelijkheid onvoldoende.

Beoordeling stelsel

In Nederland zijn geen certificerende instellingen aangewezen op dit onderwerp. Het stelsel zou, op Europees niveau, verder verbeterd kunnen worden.

De risico's liggen echter vooral bij het illegale gebruik van professioneel vuurwerk en het gedrag van mensen bij het gebruik van legaal vuurwerk. De invulling van het stelsel kan hier weinig aan veranderen. Dit stelsel valt daarmee in categorie 3.

Two-pager stelsel Drones

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

De luchtvaartregelgeving is vrij uitgebreid. Specifiek voor onbemande luchtvaart geldt de Basisverordening (Verordening (EU)), de Gedelegeerde Verordening (Verordening (EU)) en de UitvoeringsVerordening (Verordening (EU)). De regelgeving is hierbij redelijk nieuw en het stelsel moet deels nog worden ingericht. Hierdoor zijn bepaalde zaken nog onduidelijk.

Certificering drones

Op dit moment geldt dat alle onbemande luchtvaartuigen een CE-keurmerk moeten hebben. Het hangt van de drone af of de fabrikant zelf een conformiteitsbeoordeling uit mag voeren of dat een conformiteitsbeoordelingsinstantie dit moet doen. De onbemande luchtvaartvoertuigen moeten daarbij aan de essentiële eisen voldoen. Er zijn op dit moment nog geen gestandaardiseerde normen waarlangs dat beoordeeld kan worden.

Alle drones die na 1 januari 2024 kant en klaar worden verkocht krijgen een nieuw soort CE-productlabel. Dit label heeft de aanduiding C0 tot en met C4 (formeel tot C6). Dit label helpt om te bepalen in welke categorie een drone valt en welk examen nodig is om met een drone te vliegen. Op dit moment heeft het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) nog niet officieel vastgesteld wat de technische eisen zijn voor de labels C5 en C6.

Conformiteitsbeoordelingsinstanties worden door de ILT aangewezen als aanmeldende autoriteit.

Opleiding drones

Voor een drone zwaarder dan 250 gram heeft de piloot een vliegbewijs nodig. Afhankelijk van de categorie is hiervoor of alleen een theorie-examen nodig of ook een praktijkexamen. Theorie-examens en praktijkopleidingen en -examens mogen alleen aangeboden worden door een erkende entiteit. De minister van IenW is hiervoor de aanwijzende autoriteit. Hoe dit stelsel uiteindelijk wordt ingericht en wat de taak van de ILT hierin wordt, is nog in ontwikkeling. Op dit moment heeft de minister 8 organisaties aangewezen als exameninstelling, voor een periode van 12 maanden.

Voor alle gevallen dient de exploitant zich ook te registreren bij de RDW en na het succesvol afronden van de online-training en het online-theorie-examen kan de desbetreffende piloot een bewijs van voltooiing bij de RDW aanvragen.

Risicocategorieën en vergunningen

Afhankelijk van [in welke categorie een dronevlucht valt](#), is aanvullend nog een exploitatievergunning nodig om de vlucht te mogen uitvoeren.

In de categorie Open is geen aanvullende vergunning nodig. Het gaat bijvoorbeeld om een drone van minder dan 25 kg, op een veilige afstand van mensen vliegt en niet vliegt boven bijeenkomsten van mensen. Hiervoor geldt ook dat de drone voortdurend binnen zicht (Visual Line Of Sight – VLOS) van de piloot blijft en vliegt op een maximale hoogte van 120 meter.

In de categorie Specifiek is wel een exploitatievergunning nodig. Deze wordt door de ILT verstrekt. Een drone valt in de categorie Specifiek als de drone buiten de beperkingen van de categorie Open valt maar niet groter is dan 3 meter, niet boven mensen vliegt en geen mensen of gevaarlijke stoffen vervoert.

De EU-regelgeving voorziet tot slot ook nog in een categorie voor dronevluchten met een hoog risico, dit is de categorie Gecertificeerd. Een vluchtuitvoering wordt onder andere aangemerkt als 'gecertificeerde' vluchtuitvoering als deze plaatsvindt boven bijeenkomsten van mensen, of met

vervoer van mensen of met vervoer van gevaarlijke goederen die bij ongevallen kunnen leiden tot een groot risico voor derden (art. 6 lid 1 Verordening 2019/947). Denk hierbij aan drones die pakketjes of zelfs personen vervoeren. Dergelijke operaties komen terecht in de categorie Certified. De drone, de drone-exploitant en, indien van toepassing, de piloot moet zich dan laten certificeren.

Nog niet alle eisen voor de categorie Gecertificeerd zijn al vastgesteld. Het is daardoor nog niet mogelijk om te vliegen in deze categorie.

Welke risico's/tekortkomingen zijn er?

De Europese regelgeving is in ontwikkeling waardoor de taken, rollen en verantwoordelijkheden nog niet (altijd) helder zijn. Zowel op het gebied van de certificering van drones en ook opleidingsinstellingen vinden veranderingen plaats die de inrichting van een zorgvuldig systeem vertragen. ILT is betrokken bij en denkt mee over de inrichting van het stelsel om de taken, rollen en verantwoordelijkheden te bestendigen.

Beoordeling stelsel

Het stelsel is nog in ontwikkeling waardoor op dit moment veel onduidelijk is. Er is een grote afhankelijkheid van de EU regelgeving. Daarmee valt het stelsel in categorie 3.

Two-pager stelsel Luchtvaart

Een deel van het stelsel Luchtvaart is reeds eerder opgepakt en gecommuniceerd via het tussenrapport. De bevindingen uit deze two-pager worden meegenomen in de vervolgaanpak.

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Het stelsel luchtvaart bestaat uit diverse substelsels. Gezamenlijk hebben ze als doel om de veiligheid, efficiëntie en duurzaamheid van de luchtvaart te waarborgen en te bevorderen. In deze substelsels spelen deze vormen van conformiteitsbeoordeling een rol:

- Opleiding en examinering: Deze instellingen worden gereguleerd door EASA en ILT. CBI's hebben een rol bij het afnemen van theorie-examens en het verlenen van certificaten en bevoegdheden.
- Luchthavens en luchtverkeersleiding: Het is verplicht voor luchthavenexploitanten om een geldig veiligheidscertificaat te hebben. Dit certificaat toont aan dat de luchthaven voldoet aan de veiligheidseisen, een veiligheidsmanagementsysteem heeft en streeft naar continue verbetering van de veiligheid. De ILT is verantwoordelijk voor het beoordelen en uitgeven van deze certificaten. Opleidingsinstellingen voor luchtverkeersleiders en vluchtinformatieverstrekkingen moeten gecertificeerd zijn. De ILT keurt de opleidingen inhoudelijk goed en houdt toezicht op deze instellingen. Voor luchtverkeersleiders van Eurocontrol staat het opleidingsinstituut onder toezicht van de Belgische NSA waarbij die rapporteren aan de 4NSA.
- Taalbeoordelingsinstellingen: Taalbeoordelingsinstellingen (LAB's) zijn verantwoordelijk voor het beoordelen en certificeren van de taalvaardigheid van luchtvaartprofessionals die radiotelefonie gebruiken. De ILT is verantwoordelijk voor erkenning, toezicht en handhaving op deze organisaties.
- Keuringsartsen en -instanties: In Nederland moeten piloten, luchtverkeersleiders en vluchtinformatieverstrekkingen een medisch certificaat hebben, afgegeven door gecertificeerde luchtvaartgeneeskundige artsen en luchtvaartgeneeskundige centra. De ILT is verantwoordelijk voor de certificering en het toezicht op deze keuringsinstanties.
- Onderhoudstechnici en organisaties voor ontwerp, productie, onderhoud, onderhoudsmanagement en onderhoudstraining in de luchtvaartsector:
- Organisaties en technici moeten voldoen aan strikte internationale en Europese eisen op het gebied van opleiding, kwalificaties en certificering. Er zijn drie soorten certificaten: ontwerpcertificaten, conformiteitscertificaten en licenties voor onderhoudspersoneel. Bedrijven kunnen erkenningen verkrijgen voor initiële luchtwaardigheid, ten behoeve van ontwerp- en productieorganisaties, en voor permanente luchtwaardigheid ten behoeve van onderhoudsmanagement- en onderhoudsbedrijven. De ILT is de bevoegde autoriteit en heeft een belangrijke rol bij de afgifte van certificaten en erkenningen in Nederland. Ook heeft de ILT een belangrijke rol bij het houden van toezicht op het gebruik van de erkenningsprivileges door de erkende bedrijven en het toepassen van de privileges van de erkende onderhoudstechnici (Part-66 Aircraft Maintenance Licence (AML)). De AML's worden afgegeven door Kiwa Register namens ILT.

Welke risico's/tekortkomingen zijn er?

Een aantal taken is in mandaat uitgegeven aan Kiwa. Kiwa is betrokken bij drie sub-stelsels: opleiding en examinering, taalbeoordelingsinstellingen en ontwerp- en productieorganisaties en onderhoudstechnici. Bij ontwerp- en productieorganisaties en onderhoudstechnici alleen bij de afgifte van de bevoegdheden voor de onderhoudstechnici.

De ILT stelt met risico-gestuurde en thematische toezichtaudits vast hoe de taakuitvoering van Kiwa is gedaan. Het inrichten van de opdrachtgeversrol, de monitoring en de audit op Kiwa door de ILT was voor dit stelsel nog onvoldoende ingevuld.

Daardoor is onvoldoende zicht op de bevindingen van Kiwa en is de keten van vergunningverlening, toezicht en handhaving niet goed gesloten.

Met het programma Inspectie & Certificering is inmiddels een aantal stappen gezet om dit te verbeteren. Hier lopen nog vervolgacties op. Dit geldt voor zowel de invulling van de rol van de ILT richting Kiwa als de bredere rol van de ILT binnen het stelsel.

Daarnaast is de rol van de ILT ten aanzien van de CBI's die theorie-examens afnemen soms onduidelijk. Tot slot kan de monitorende rol van de ILT in het stelsel verbeteren door onder meer afspraken te maken over informatie-uitwisseling.

Beoordeling stelsel

Een deel van het stelsel Luchtvaart is reeds eerder opgepakt en gecommuniceerd via het tussenrapport. De bevindingen uit deze two-pager worden meegenomen in de vervolgaanpak.

Two-pager stelsel Rail overig

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Deze two-pager gaat in op twee stelsels, namelijk: Het stelsel met betrekking tot de eisen aan machinisten en andere veiligheidsfunctionarissen en het stelsel voor de onderhoudsbedrijven.

Eisen aan machinisten en andere veiligheidsfunctionarissen

Een machinist heeft een vergunning die wordt uitgegeven door de ILT namens de Minister van IenW. De vergunning is het bewijs dat de machinist voldoet aan de minimumvoorwaarden ten aanzien van medische eisen, psychologische eisen, opleiding en algemene vaardigheden.

Medische en Psychologische eisen

Voor de medische en psychologische eisen moet een keuring worden gehaald bij een erkend keuringsinstituut. De ILT erkent deze partijen namens de Minister van IenW. De ILT verlangt hierbij de aanwezigheid van een BIG-geregistreerde arts of NIP-geregistreerde psycholoog. De ILT beoordeelt het kwaliteitssysteem van de keuringsinstituten maar doet geen inhoudelijke (medische of psychologische) beoordeling. Jaarlijks vindt een sector-dag plaats met deze circa 10 instituten.

Opleiding en examen

Alle veiligheidsfunctionarissen moeten een opleiding volgen bij een erkend opleidingsinstituut. Daarna kan een examen gedaan worden bij de Stichting Veiligheid & Vakmanschap Railvervoer (VVRV). De 9 opleidingsinstituten worden erkend door de ILT, namens de Minister van IenW. De VVRV heeft van de Minister mandaat, volmacht en machtiging gekregen voor het opstellen van de exameneisen en het afnemen van examens. De ILT voert jaarlijks een audit uit op de VVRV.

Naast de algemene vaardigheden heeft iedere machinist een of meerdere aanvullende bevoegdheidsbewijzen, die afgegeven worden door de spoorwegonderneming onder wiens gezag er wordt gereden. De bevoegdheidsbewijzen geven aan waar en met welk materieel er mag worden gereden en of de machinist kennis heeft van het veiligheidsbeheersysteem (het kwaliteitssysteem dat de veiligheid borgt) van de betreffende spoorwegonderneming. De spoorwegonderneming stelt het examenprogramma hiervoor op. Het examen wordt afgenomen door een VVRV geaccrediteerde examinator. Dit wordt in de praktijk ook de bedrijfs spas genoemd. Deze opleiding moet geborgd zijn in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming. De ILT let hierop in haar audits en tijdens objectinspecties.

Eisen aan onderhoudsbedrijven

Elke onderhoudsverantwoordelijke (ECM) moet verplicht over een ECM-certificaat beschikken. Er is een uitzondering voor spoorwegondernemingen of infrastructuurbeheerders die uitsluitend voor de eigen exploitatie bestemde voertuigen onderhouden. Zij kunnen ervoor kiezen om conformiteit aan Bijlage II van de Europese Verordening 2019/779 aan te tonen via het SSC (Single Safety Certificate) -traject of vrijwillig via het ECM certificeringstraject.

Een bedrijf kan zich laten certificeren als ECM voor alle onderhoudsfuncties, of als onderhoudsorganisatie die één of enkele onderhoudsfunctie(s) (functies 2 t/m 4) uitvoert. De ILT is in Nederland de certificerende instelling en de nationale veiligheidsinstantie. Het toezicht vindt, conform Europese regelgeving, plaats door de ILT.

Een bedrijf kan bij elke daartoe bevoegde Certificerende Instelling (CI) in Europa terecht. Als de ILT als toezichthouder een probleem vermoedt bij een ECM, die door een buitenlandse CI is gecertificeerd, meldt de ILT dit bij de betreffende CI of de NSA (National Security Agency) in de betreffende lidstaat.

Welke risico's/tekortkomingen zijn er?

De stelsels lijken grotendeels goed te functioneren. Een aandachtspunt is het ontbreken van de wettelijke bevoegdheid om een machinistenvergunning in te trekken als de machinist niet langer voldoet aan de eisen van (vak)bekwaamheid. Er bestaat slechts een intrekking- of schorsingsgrond als er niet meer wordt voldaan aan de eisen van medische of psychologische geschiktheid.

Beoordeling stelsel

Het stelsel zelf functioneert. Het aandachtspunt van het ontbreken van de wettelijke bevoegdheid kan apart geadresseerd worden. Hiermee valt dit stelsel in categorie 3.

Two-pager stelsel Bescherming koopvaardij

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Op 1 februari 2022 is de [Wet ter Bescherming Koopvaardij](#) in werking getreden. Deze wet maakt het voor schepen die onder Nederlandse vlag varen mogelijk om, onder voorwaarden, particuliere bewapende beveiliging in te zetten in de Golf van Aden. De voorwaarden waaronder de beveiliging moet worden uitgevoerd zijn vastgelegd in de [Regeling bescherming koopvaardij](#) en het [Besluit bescherming koopvaardij](#).

Een maritiem beveiligingsbedrijf heeft een Private Maritime Security Company (PMSC)-vergunning nodig. Deze vergunning wordt namens de minister van Justitie en Veiligheid afgegeven door de ILT. Om in aanmerking te komen voor een vergunning moet een bedrijf aan diverse voorwaarden voldoen. Een van de voorwaarden is dat het bedrijf moet beschikken over drie ISO-certificaten⁹. Deze worden door certificerende instellingen verstrekt.

Op het moment dat de beheerder van een schip een particulier beveiligingsbedrijf wil inschakelen dient de scheepsbeheerder een aanvraag in bij de Kustwacht, die de aanvraag controleert en vervolgens al dan niet toestemming verleent. De ILT voert 1 keer per jaar een audit uit bij de Kustwacht op deze werkwijze.

Certificerende instellingen

De Raad voor Accreditatie (RvA) accrediteert de [certificerende instellingen](#), die vervolgens de bevoegdheid hebben om deze certificaten te verstrekken. Er is geen certificerende partij in Nederland gevestigd. Dit is een Europese markt, waarbij gebruik gemaakt kan worden van de RvA of een CI uit een ander land.

Toezicht ILT

Naast vergunningverlening is de ILT ook verantwoordelijk voor het houden van toezicht op de naleving van wet- en regelgeving in de sector. De ILT beoordeelt hiervoor de rapportages die na iedere inzet worden opgesteld. Ook voert de ILT periodiek een audit uit bij de kustwacht¹⁰. Dit doet de ILT omdat de kustwacht de aanvragen voor beveiliging vooraf moet controleren en ook moet accorderen. Er is geen fysiek toezicht om als controle te dienen voor de aangeleverde rapportages.

Welke risico's/tekortkomingen zijn er?

De bedrijfsvoering van de vergunninghouders is als dusdanig verschoven naar floating armories (drijvende wapenkamers), daardoor wordt een belangrijk deel van de bedrijfsvoering aan het zicht van vergunningverlening en toezicht onttrokken. Rond floating armories geldt namelijk maar een beperkt normenkader. Deze schepen varen namelijk in internationale wateren en vaak ook onder buitenlandse vlag waardoor de ILT geen bevoegdheden heeft om naleving af te dwingen. Wel zijn de kapiteins van die floating armories soms het aanspreekpunt voor de beveiligers terwijl zij niet de vergunninghouders zijn.

⁹ [ISO 9001](#) mbt kwaliteitsmanagementsysteem; [ISO 28000](#) mbt beveiligingsmanagementsystemen; [ISO 28007](#) richtlijnen voor PMSC mbt gewapend beveiligingspersoneel

¹⁰ [HUF rapportage Wet ter Bescherming Koopvaardij](#)

Beoordeling stelsel

Gezien de omvang van het stelsel en de risico's valt dit stelsel in categorie 2. Voor de problematiek rondom de floating armories is contact gezocht met het ministerie van JenV. Dit ministerie wacht de evaluatie af die in 2025 gepland staat om de problematiek te bespreken.

Two-pager stelsel Koopvaardij (STCW)

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Het stelsel is gebaseerd op de verwerking van het STCW-verdrag (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) in de EU verordening 2022/993. Nationale wetgeving vult in hoe de verordening in Nederland uitgevoerd wordt. De eisen uit deze regelgeving hebben betrekking op het aantal bemanningsleden, bekwaamheid van die bemanningsleden zoals opleidingseisen, rusttijden en medische geschiktheid voor uitoefening van de bij de functie behorende werkzaamheden.

Bemanningscertificaat

De scheepsbeheerder van een koopvaardijship moet een bemanningsplan opstellen. Hierin staan het aantal bemanningsleden en aan welke opleidingseisen die bemanning moet voldoen. De scheepsbeheerder legt dit plan voor aan de ILT. Bij goedkeuring geeft de ILT een bemanningscertificaat uit.

Vaarbevoegdheidsbewijs

Het uitgeven van vaarbevoegdheidsbewijzen is door de minister van IenW gemandateerd aan Kiwa. Een zeevarende ontvangt dus van Kiwa een vaarbevoegdheidsbewijs. Dit ontvangt hij als hij met succes een erkende opleiding en examen heeft afgerond, beschikt over alle benodigde certificaten en aan de eisen voor medische geschiktheid voldoet. Dit certificaat is dan het formele bewijs dat de zeevarende voldoet aan de STCW-normen. De ILT controleert vervolgens de certificaten bij een inspectie aan boord.

De ILT is namens de minister van IenW de opdrachtgever van Kiwa. Vanuit die rol monitort de ILT de uitvoering van de gemandateerde taken.

Opleidingscertificaten

Er zijn HBO's en MBO's in Nederland waar een aankomende zeevarende zijn diploma moet halen. Dit diploma is de eerste aanzet tot het vaarbevoegdheidsbewijs. De Nederlands-Vlaamse Accreditatieorganisatie (NVAO) en de Inspectie van het Onderwijs houden toezicht op de onderwijsinstellingen.

Maritieme veiligheidstrainingen

Daarnaast zijn er een basistrainingen en specifieke maritieme veiligheidstrainingen. Na het behalen van het examen van deze trainingen, ontvangt de deelnemer een certificaat. Deze opleidingen worden gecertificeerd en erkend door de ILT. De certificaten voor deze opleidingen zijn 5 jaar geldig. Bij nieuwe opleidingen wordt er een erkenningsaudit of reality check op basis van aangeleverde papieren gedaan. Is het opleidingsinstituut nieuw in de markt dan draait een inspecteur van de ILT mee met de opleiding.

Radio operator

Het ministerie van Economische Zaken (EZ) is verantwoordelijk voor het onderwijs in het bedienen van radioapparatuur aan boord van zeeschepen. De Rijksinspectie Digitale Infrastructuur (voorheen Agentschap Telecom van EZ) is de verantwoordelijk toezichthouder.

De Rijksinspectie Digitale Infrastructuur erkent trainingsinstituten en geeft bewijzen radiobediening uit. Kiwa vermeldt de certificaten radiobediening vervolgens op de vaarbevoegdheidsbewijzen.

Medische keuring

Een bemanningslid van een koopvaardijship moet een medische keuring ondergaan bij een door de ILT erkende keuringsarts. De medisch adviseur scheepvaart wijst namens de minister van IenW artsen aan voor het keuren van personeel in de zeevaart en binnenvaart. Ook controleert de medisch adviseur de kwaliteit van de keuringsartsen. De keuringsartsen moeten voor wat betreft zeevaart de keuringseisen van de International Labour Organization (ILO) en de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) volgen en voor wat betreft binnenvaart de keuringseisen die door CESNI (Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart) zijn opgesteld.

Welke risico's/tekortkomingen zijn er?

Uit de laatste audit van The European Maritime Safety Agency (EMSA) zijn enkele tekortkomingen gekomen. Deze liggen (deels) bij Kiwa met betrekking tot de gebruikte procedures. Er zijn geen mandaat-instructies op het uitvoeren van de taak van Kiwa.

Beoordeling stelsel

Hoewel de risico's niet heel groot lijken kan de aansturing van en informatie-uitwisseling met Kiwa beter. Daarmee valt dit stelsel in categorie 2.

Two-pager stelsel Visserij

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Het stelsel is gebaseerd op de Uitvoeringswet visserijverdrag 1967, de Wet Scheepsuitrusting 2016, de Wet Zeevarenden, het Vissersvaartuigenbesluit 1989 en 2002, het Besluit zeevarenden, de Regeling vissersvaartuigen, de Europese verordening 1257/2013 en verschillende beleidsregels en bekendmakingen.

Hoewel het Vissersvaartuigenbesluit 1989 geen ondergrens hanteert, vindt certificering in de praktijk pas plaats bij zeegaande vissersvaartuigen vanaf 12 meter. In de modernisering van de regelgeving voor kleine vissersvaartuigen wordt deze ondergrens in de regelgeving geformaliseerd. Binnenvaartvisserij schepen en schepen kleiner dan 12 meter zijn niet certificaat plichtig.

Certificering speelt op meerdere vlakken, namelijk: scheepscertificaat, inventaris gevaarlijke materialen, het veiligheidscertificaat, specifieke maritieme opleidingen, fysieke geschiktheid bemanning en bemanningssamenstelling.

Scheepscertificaat en veiligheidscertificaat

Om een visserij schip te kunnen gebruiken moet door de eigenaar met een certificaat worden aangetoond dat het voldoet aan de eisen die gesteld worden in wet en regelgeving. De ILT geeft deze certificaten uit. Bepaalde onderdelen van de keuring worden niet uitgevoerd door de ILT zelf, maar door externe bedrijven.

Keuringen van de romp en de machinerie van schepen groter dan 75 meter worden gedaan door de klassenbureaus. De ILT doet de keuringen voor schepen kleiner dan 75 meter. In overleg met de ILT is het ook mogelijk om ook voor schepen kleiner dan 75 meter de keuring uit te laten voeren door een klassenbureau. Klassenbureaus zijn door de EU erkend om deze keuringen uit te voeren. Hiervan heeft Nederland er 4 aangewezen om de keuring uit te voeren voor de visserij.

Voor vermogensmeting en (her)verzegeling worden de keuringen uitgevoerd door bedrijven die door de ILT erkend zijn. Voor andere onderdelen, zoals veiligheidscertificaten voor onder andere vesten en vloten, gaat het om bedrijven die bij de ILT bekend zijn maar hier niet specifiek voor zijn erkend.

Inventaris gevaarlijke materialen

Zeegaande visserij schepen met een bruto tonnage van meer dan 500 moeten een inventaris certificaat van aanwezige gevaarlijke materialen hebben. Voor schepen langer dan 75 meter wordt dit certificaat uitgegeven door Europees erkende en door de minister aangewezen klassenbureaus. Voor schepen kleiner dan 75 meter geeft de ILT de certificaten uit. Hiervoor moet de scheepseigenaar een inventaris laten opmaken door een van de 3 daarvoor door de ILT geselecteerde bedrijven.

Bemanning

Ook zijn er eisen gesteld aan de opleidingen, de fysieke geschiktheid en de samenstelling van de bemanning. De verplichte opleidingen en trainingen moeten worden gevolgd bij een door de ILT erkende specifieke maritieme opleiding, die voldoet aan de Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW). Na het doorlopen van de juiste opleidingen kan een bemanningslid een vakbekwaamheidsdocument aanvragen bij Kiwa. Kiwa verstrekt deze documenten namens de ILT en de Minister van IenW.

Daarnaast moet een bemanningslid gekeurd worden door een arts die daarvoor een vergunning (aanwijzing) van de ILT heeft.

Als laatste heeft een schip een bemanningscertificaat nodig waarin staat hoeveel bemanningsleden met welke kwalificaties op het schip aanwezig moeten zijn. Deze bemanningscertificaten worden voor visserij schepen afgegeven door de ILT.

Welke risico's/tekortkomingen zijn er?

Schepen voor binnenvaartvisserij en zeevaartvisserij kleiner dan 12 meter zijn vrijgesteld van de certificeringsplicht. Daardoor worden risico's met betrekking tot deze schepen niet door het stelsel ondervangen. Door het grotendeels ontbreken van regels voor deze schepen is er sowieso weinig zicht op de status van deze schepen.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) heeft eerder geconstateerd dat de regelgeving met betrekking tot asymmetrische beladingstoestanden onvoldoende is. Andere regelgeving voor de sector is sterk verouderd en niet meer adequaat. Dit raakt echter meer aan de onderliggende eisen en regelgeving dan aan het stelsel zelf.

Het grootste risico is dat veel relaties en erkenningen en daarmee de vormgeving van het stelsel niet formeel geregeld zijn. Het functioneren van het stelsel wordt momenteel geborgd doordat het een kleine sector is waarin de ILT goed is ingevoerd. Dit betekent wel dat het functioneren van het stelsel onder druk kan komen te staan bij een verandering in de sector.

Beoordeling stelsel

De risico's worden op dit moment geborgd doordat de ILT goed ingevoerd is in de sector. Voor verschillende onderdelen in het stelsel is niet expliciet vastgelegd hoe keurende of certificerende instellingen worden erkend en geïnspecteerd. Dit wordt nog duidelijk omschreven. Hiermee valt dit stelsel in categorie 3.

Er is een begin gemaakt met de modernisering van de onderliggende regelgeving. Bij het formaliseren van het stelsel is het mogelijk effectief om dit gezamenlijk met het moderniseren van de regelgeving op te pakken.

Two-pager stelsel Busvervoer

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Binnen het busvervoer speelt certificering een rol bij de tachograafkaarten en is er ook sprake van vrijwillige certificering. Daarnaast zijn meerdere taken door het ministerie, dan wel de ILT, gemandateerd aan Kiwa. Deze two-pager gaat ook in op deze mandatering.

Tachograafkaarten

Kiwa verstrekt tachograafkaarten voor bussen en vrachtwagens met een digitale tachograaf. Dit betreft bestuurderskaarten, bedrijfskaarten, werkplaatskaarten, controlekaarten.

De Rijksdienst voor Wegeverkeer (RDW) erkent en houdt toezicht op de werkplaatsen die gecertificeerd zijn voor het keuren van tachografen. De RDW en de ILT doen sporadisch samen een controle. De informatie-uitwisseling tussen RDW en ILT is goed.

Kwaliteitsnorm KNV Busvervoer Nederland (vrijwillige certificering)

Busvervoer Nederland, onderdeel van Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), heeft in 2020 een kwaliteitsnorm ontwikkeld. Het voldoen aan deze norm is een verplichte voorwaarde voor de leden van KNV Busvervoer Nederland. De kwaliteitsnorm bestaat uit een ISO9001-certificering, aangevuld met een Veiligheidsdocument waarin een branche-specifieke invulling van en een aanvulling op de ISO 9001-normen wordt gegeven. De norm stelt aanvullende eisen aan een bedrijf op het gebied van veiligheid, opleiding en gedrag. Naleving van de norm wordt getoetst door onafhankelijke auditinstellingen. Bedrijven die geen lid zijn van KNV Busvervoer Nederland zijn niet verplicht om dit certificaat te behalen maar mogen wel de [kwaliteitsnorm van Busvervoer Nederland](#) gebruiken en laten toetsen.

Gemandateerde taken aan Kiwa

Er zijn meerdere taken vanuit het ministerie van IenW of ILT gemandateerd aan Kiwa. Op het gebied van busvervoer gaat het om het verstrekken van:

- Communautaire vergunning: Een ondernemer die internationaal of nationaal personenvervoer met bussen of touringcars aanbiedt, moet in bezit zijn van een communautaire vergunning. En hij moet per bus een gewaarmerkt afschrift hebben, van het bewijs dat de Nederlandse vervoerder is toegelaten tot het beroep van wegvervoerondernemer. [Beoordelingscriteria voor toetreders](#) zijn onder meer vestigingseisen, vakbekwaamheid, betrouwbaarheid en financiële draagkracht.
- Vervoerders die [internationaal geregeld vervoer](#) verrichten moeten daarnaast een vergunning voor internationaal geregeld vervoer hebben.
- Daarnaast moet een buschauffeur, behalve over een rijbewijs, ook beschikken over een geldig bewijs van medische keuring en een geldige code 95 (basiskwalificatie) op het rijbewijs voeren. Code 95 is in principe verplicht voor alle beroepschauffeurs uit de EU en beroepschauffeurs die in de EU werken.
- Attesten: Voor niet-commercieel personenvervoer (eigen vervoer), maar wel grensoverschrijdend, is een attest verplicht. Kiwa verstrekt deze.
- Reisbladen: Voor ongeregeld vervoer, zoals groepsreizen naar vakantiebestemmingen, zijn reisbladen verplicht. Deze reisbladen bevatten onder andere informatie over de bestemming, de route en het aantal passagiers.

Welke risico's of tekortkomingen zijn er?

Kiwa wordt gecontroleerd door de ILT, onder de regie van het programma Inspectie en Certificering, via een toezichtaudit. Via de toezichtaudit wordt risico-gestuurd en soms ook thematisch bekeken hoe de taakuitvoering door Kiwa is gedaan. Het inrichten van de opdrachtgeversrol, de monitoring en de audit op Kiwa door de ILT zijn voor dit stelsel nog niet ingevuld. Daardoor is onvoldoende zicht op de bevindingen van Kiwa en is de keten van vergunningverlening, toezicht en handhaving niet goed gesloten.

Er bestaan geen eisen aan de vorm van de medische verklaring voor de chauffeurs. Hierdoor kan hier niet goed toezicht op worden gehouden.

Beoordeling stelsel

In de werking en monitoring van de gemandateerde taken moeten zaken worden verbeterd. Dit geldt voor goederenvervoer over de weg, busvervoer en taxivervoer. De inrichting hiervan is reeds opgenomen in de two-pager bij het stelsel goederenvervoer. Busvervoer loopt daarin mee. Daarin moet ook helderheid verschaft worden over de eisen aan de medische verklaring. Hiermee valt dit stelsel in categorie 2.

Two-pager stelsel EETS (European electronic toll service)

Hoe steekt het EETS-stelsel in elkaar?

EU-richtlijn 2019/520 is geïmplementeerd in de Wet implementatie EETS-richtlijn. Doelstelling van deze regelgeving is het vergemakkelijken van het betalen van tolgelden binnen de EU. En het uitwisselen van gegevens over voertuigen en eigenaren of houders daarvan met betrekking tot niet betaalde tolgelden binnen de EU.

Voordat een in Nederland gevestigde entiteit EETS-diensten mag aanbieden moet deze door de RDW geregistreerd zijn. EETS-diensten zijn bijvoorbeeld het aanbieden van tolboxen of het faciliteren van betalingen. Registratie vindt plaats als aan bepaalde eisen is voldaan. Een van die eisen is dat de aanbieder een certificaat heeft van een certificerende instelling. De certificering ziet hierbij toe op technische interoperabiliteit, veiligheid en gegevensbescherming en administratieve processen.

Er is op dit moment geen tolheffing in Nederland en er zijn op dit moment in Nederland geen EETS-aanbieders actief. Wel worden er voorbereidingen voor tolheffing in Nederland getroffen.

Certificerende instellingen

Op dit moment zijn er geen Nederlandse Notified Bodies (NoBo's). De minister van IenW kan certificerende instellingen aanwijzen in Nederland en meldt deze dan ook aan in Europa. De minister kan de aanwijzing ook weer intrekken als de certificerende instelling niet meer aan de eisen voldoet.

Rol ILT

De ILT houdt toezicht op de naleving van de Wet implementatie EETS-richtlijn. In artikel 41 van deze wet is de reikwijdte van het toezicht vastgelegd. De ILT kan onderzoeken of EETS-dienstverleners en tolwegexploitanten voldoen aan de verplichtingen uit de wet.

Omdat er nog geen EETS-gebieden in Nederland zijn is toezicht nog niet nodig. Daarom hoeft ILT haar toezichthoudende rol nog niet in te vullen.

Beoordeling stelsel

Bij het inrichten van het toezicht op EETS-diensten in Nederland is het van belang dat er een goede informatie-uitwisseling met de actoren in het stelsel plaatsvindt. Dit om zo efficiënt en goed mogelijk toezicht te kunnen houden. Er zijn momenteel geen risico's omdat er nog geen EETS-gebieden zijn. Hiermee valt dit stelsel in categorie 3.

Two-pager stelsel Goederenvervoer weg

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Binnen het goederenvervoer op de weg speelt certificering slechts een beperkte rol. Dit speelt alleen bij de tachograafkaarten. Wel zijn meerdere taken door het ministerie van IenW, dan wel door de ILT, gemandateerd aan Kiwa en is de vergunningverlening door de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) belangrijk voor het totale stelsel. Deze two-pager gaat dan ook vooral in op deze zaken.

Vergunningen NIWO

Een onderneming in het goederenvervoer moet over 1 of meerdere vergunningen van de NIWO beschikken. Welke specifieke vergunningen nodig zijn voor een transportbedrijf, hangt meestal af van de bestemming van het vervoer. De eurovergunning is verplicht voor transportbedrijven die binnen de Europese Unie werkzaam zijn. De ILT registreert onherroepelijke sancties in het bus- en wegvervoer in een nationaal register. Europese landen wisselen informatie over deze overtredingen uit via het [European Register of Road Transport Undertakings \(ERRU\)](#). Als de ILT de betrouwbaarheid van een wegtransportonderneming als onvoldoende beoordeelt, dan adviseert de ILT de NIWO om de vergunning in te trekken en kan deze vergunning ongeschikt worden verklaard voor een periode van 2 jaar.

Gemandateerde taken aan Kiwa

Bestuurderskaart: Chauffeurs van vrachtwagens en bussen moeten gebruik maken van een bestuurderskaart om hun rij- en rusttijden te registreren. Deze kaart gaat in de tachograaf in het voertuig waar de chauffeur in rijdt. Het hele proces van aanvragen, beheer en uitgeven van deze kaarten wordt uitgevoerd door Kiwa, namens de Minister van IenW. Een kaart wordt uitgegeven aan personen met een B-rijbewijs die langer dan 185 dagen per jaar in Nederland woonachtig zijn.

Aanwijsbeschikkingen uitzendbureaus: Vervoerders in het beroepsvervoer zijn verplicht hun chauffeurs direct in dienst te hebben. Er zijn twee uitzonderingen. De ene is de collegiale inleen bij onvoorzienbare omstandigheden en de andere is de gebruikmaking van uitzendbureaus met een aanwijsbeschikking. Kiwa verstrekt de aanwijsbeschikkingen aan uitzendbureaus, die op hun beurt weer chauffeurs ter beschikking stellen aan transportondernemers. Die aanwijsbeschikking wordt aan uitzendbureaus afgegeven als zij voldoen aan de Wet Allocatie Arbeidskrachten Door Intermediairs (Waadi). De Waadi beschermt werknemers tegen uitbuiting door malafide uitzendbureaus. Kiwa is door de minister van IenW gemandateerd om deze taak uit te voeren. De ILT voert als opdrachtgever audits uit en monitort op de uitvoering hierop door Kiwa.

Tachograafkaarten

Kiwa verstrekt tachograafkaarten voor bussen en vrachtwagens met een digitale tachograaf. Dit betreft bestuurderskaarten, bedrijfskaarten, werkplaatskaarten, controlekaarten. De Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) erkent en houdt toezicht op de werkplaatsen die gecertificeerd zijn voor het keuren van tachografen. RDW en ILT voeren sporadisch samen controles uit en de informatie-uitwisseling tussen de RDW en ILT is goed.

Welke risico's/tekortkomingen zijn er?

De ILT monitort Kiwa op de uitvoering van de gemandateerde taken namens de minister van IenW. Het inrichten van de opdrachtgeversrol en de monitoring en audit op Kiwa is voor dit stelsel nog onvoldoende ingevuld. Daardoor is onvoldoende zicht op de bevindingen van Kiwa en is de keten van vergunningverlening, toezicht en handhaving niet goed gesloten.

Beoordeling stelsel

Er is geen sprake van tekortkomingen in dit certificeringsstelsel. Wel moeten er in de werking en monitoring van de gemandateerde taken verbeteringen plaatsvinden. Daarmee valt dit stelsel in categorie 2.

Two-pager stelsel Personenvervoer taxi

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Binnen het taxivervoer speelt certificering bij de taxameter. Daarnaast zijn meerdere taken door het ministerie van IenW of door de ILT gemandateerd aan Kiwa. Deze two-pager gaat ook in op deze mandatering.

Taxameter

In iedere taxi die straattaxivervoer verricht moet een taxameter met een printer aanwezig zijn¹¹. Een taxameter berekent de ritprijs voor taxivervoer. De taxameter moet jaarlijks gekeurd worden. Deze keuring kan worden aangevraagd via een aanvraagformulier op de website van het Nederlands Meetinstituut (NMI). De jaarlijkse keuring wordt verricht door het NMI of een door het NMI gecertificeerd bedrijf.

Gemandateerde taken aan Kiwa

Er zijn meerdere taken vanuit het ministerie van IenW of de ILT gemandateerd aan Kiwa. Op het gebied van taxivervoer gaat het om het verstrekken van:

- Taxivergunning; Iedere taxiondernemer moet een taxivergunning hebben. Daarvoor is een aantal eisen van betrouwbaarheid gesteld, zoals inschrijving in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel en een Verklaring Omtrent Gedrag (VOG).
- Chauffeurskaart; De taxichauffeur moet in het bezit zijn van een chauffeurskaart, waarvoor onder andere een chauffeursdiploma taxi en een geneeskundige verklaring noodzakelijk zijn. Deze kaart bedient de boordcomputer die de rit-, arbeids- en rusttijden van de chauffeur registreert onder het personenvervoernummer van de betreffende taxionderneming.
- Systeemkaart en ondernemerskaart; Naast de chauffeurskaart moet in de Boordcomputer taxi (BCT) tevens een systeemkaart en ondernemerskaart worden ingevoerd. Kiwa verstrekt ook deze kaarten.

Boordcomputer taxi

In taxi's moet een boordcomputer taxi (BCT)¹²aanwezig zijn. De BCT kan, onder andere, rit-, arbeids- ritgegevens en rusttijden registreren. De ondernemer moet zelf een BCT aanschaffen. In de BCT worden verschillende boordcomputerkaarten¹³ gebruikt zoals een ondernemerskaart, systeemkaart en chauffeurskaart. Kiwa verstrekt deze kaarten namens de minister van IenW. De kaarten kunnen via de website van Kiwa worden aangevraagd¹⁴. Tijdens een controle door de ILT voert de inspecteur een persoonlijke controlekaart in om de gegevens in de BCT te controleren en te downloaden.

¹¹ Artikel 78 Besluit Personenvervoer 2000

¹² Op dit moment wordt er gewerkt aan een vervanging van de huidige BCT, het is de bedoeling dat er dan geen chauffeurskaart meer nodig is. Het systeem moet eind 2023 medio 2024 werkbaar zijn en in 2028 verplicht.

¹³ Artikel 1 Besluit personenvervoer 2000 geeft een definitie van de boordcomputerkaart en de chauffeurskaart: boordcomputerkaart: geheugenkaart met chip voor gebruik in de boordcomputer waarmee de boordcomputer de identiteit van de kaarthouder kan vaststellen;

chauffeurskaart: aan een bestuurder afgegeven boordcomputerkaart waarmee de boordcomputer de identiteit van de desbetreffende bestuurder kan vaststellen en waarop gegevens kunnen worden opgeslagen.

¹⁴ Deze taak (benoemd in artikel 83 lid 8 onder D Besluit Personenvervoer 2000) is gemandateerd aan de Kiwa blijkens het Besluit mandaat en machtiging Kiwa NV, Bijlage A1a. Taken namens de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Een BCT moet een typegoedkeuring hebben. Deze typegoedkeuring wordt afgegeven door de RDW. Daarnaast moeten individuele BCT's regelmatig gekeurd worden. Dit gebeurt door erkende werkplaatsen. De RDW erkent en houdt toezicht op die werkplaatsen.

Welke risico's/tekortkomingen zijn er?

Kiwa wordt gecontroleerd door de ILT onder de regie van het programma Inspectie en Certificering, via een toezichtaudit. Bij de toezichtaudit wordt risico-gestuurd en soms thematisch bekeken hoe Kiwa de taakuitvoering heeft gedaan. Het inrichten van de opdrachtgeversrol, de monitoring en de audit op Kiwa door de ILT is voor dit stelsel nog niet ingevuld.

Daardoor is onvoldoende zicht op de bevindingen van Kiwa en is de keten van vergunningverlening, toezicht en handhaving niet goed gesloten.

De informatie-uitwisseling tussen Kiwa en ILT is op dit moment onvoldoende. Zo klopt de lijst van vergunninghouders die ILT van Kiwa ontvangt regelmatig niet.

Beoordeling stelsel

In dit certificeringsstelsel zijn geen tekortkomingen bekend. Er zijn wel verbeteringen nodig in de werking en monitoring van de gemandateerde taken. Dit geldt voor goederenvervoer over de weg, busvervoer en taxivervoer. De inrichting hiervan is reeds opgenomen in de two-pager bij het stelsel goederenvervoer. Taxivervoer loopt daarin mee. De rest van dit stelsel valt in categorie 2.

Two-pager stelsel Asbest

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Het toezicht op asbest door de ILT is gebaseerd op de REACH-regelgeving en de Wet milieubeheer met de daaronder hangende besluiten zoals Besluit asbestwegen en het Asbestverwijderingsbesluit. Het certificeringsstelsel dat raakt aan het werkveld van de ILT betreft de verwijdering van asbest. Asbestverwijdering is geregeld in het Asbestverwijderingsbesluit 2005, dat primair is gebaseerd op de Arbeidsomstandighedenwet en daarnaast op de Wet milieubeheer (per 1/1/2024 Omgevingswet).

De ILT houdt toezicht op de verwijdering van asbest uit objecten zoals boten en industriële installaties, mede gezien het risico op verspreiding van asbest in het milieu. Het bevoegd gezag voortkomende uit Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) houdt toezicht op verwijdering van asbest uit bouwwerken. In het certificeringsstelsel heeft de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) toezichthoudende taken, de ILT niet.

Bij verwijdering van asbest is eerst een asbestinventarisatie nodig. Deze moet uitgevoerd worden door een Deskundig Inventariseerder Asbest (DIA) van een gecertificeerd asbestinventarisatiebedrijf. Indien uit het inventarisatierapport blijkt dat de werkzaamheden vallen in risicoklasse 2 of 2a moet een gecertificeerd asbestverwijderingsbedrijf conform het inventarisatierapport, de verwijderingswerkzaamheden uitvoeren. De werkzaamheden moeten worden uitgevoerd door een Deskundig Asbestverwijderaar (DAV), onder toezicht van een Deskundig Toezichthouder Asbestverwijdering (DTA), of door een DTA zelf. Het asbestverwijderingsbedrijf is vaak ook verantwoordelijk voor de afvoer van asbesthoudende materialen naar een stortplaats. Tot slot moet een geaccrediteerd eindinspectielaboratorium een eindcontrole uitvoeren. Deze partij controleert de uitkomst van een uitgevoerde sanering en beoordeelt of de locatie veilig is. Alle stappen moeten geregistreerd worden in de online webapplicatie, het Landelijk Asbest Volgstelsel.

De hierboven genoemde asbestinventarisatiebedrijven en de asbestverwijderingsbedrijven moeten gecertificeerd zijn door een conformiteitsbeoordelingsinstantie (CBI). Daarnaast moeten de medewerkers van die bedrijven (DAV en DTA's) ook gecertificeerd zijn door een CBI.

Om voor een certificaat in aanmerking te kunnen komen, moeten bedrijven voldoen aan eisen die zijn vastgelegd in certificatieschema's. Deze schema's worden opgesteld en beheerd door de beheersstichting Ascet. Dit is een private stichting die een aantal taken uitvoert in het werkveld van asbest. Tot 1 maart 2020 deed Ascet dit op basis van een convenant met het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW). Door een wijziging in de internationale vereisten omtrent certificatie en het op 1 januari 2018 ingevoerde nieuwe stelsel van wettelijke certificatie zijn de CBI's nu echter zelf verantwoordelijk voor het aanwijzen van een beheersstichting.

De certificaathouders betalen voor de auditwerkzaamheden die een CBI uitvoert om te controleren of een bedrijf (nog steeds) in aanmerking komt voor een certificaat. De arbeidsinspectie (NLA) houdt toezicht op de CBI's en op het proces van asbestverwijdering uit bouwwerken. De arbeidsinspectie is tevens verantwoordelijk voor het onderzoek naar de doeltreffendheid van het certificatiestelsel.

Aanwijzen certificerende instelling

Op grond van de Arbeidsomstandighedenwet is de minister van SZW verantwoordelijk voor het certificatiestelsel asbest. De minister (in de praktijk de NLA namens deze) wijst de zogenoemde conformiteitsbeoordelingsinstanties (CBI's) aan. Om als CBI aangewezen te kunnen worden, moet een organisatie geaccrediteerd zijn door de Raad voor Accreditatie (RvA).

Momenteel zijn er in Nederland drie CBI's aangewezen voor de uitgifte van procescertificaten, en twee voor de uitgifte van persoonscertificaten. De eindinspectielaboratoriums dienen geaccrediteerd te zijn door de Raad voor Accreditatie (RvA).

De taken van de ILT met betrekking tot asbest raken vooral aan het certificeringsstelsel bij de controle op de verwijdering van asbest uit objecten. Dit moet, afhankelijk van de risicoklasse, worden gedaan door gecertificeerde bedrijven (zie boven). Wanneer de ILT in haar toezicht gebreken bij een bedrijf tegenkomt informeert de ILT de CBI of RvA die dan maatregelen kan nemen. Daarnaast informeert de ILT de NLA, omdat die meer invloed heeft op de CBI's in dit stelsel.

Welke risico's of tekortkomingen zijn er?

Voor dit stelsel is in 2020 een rapport geschreven door de Nederlandse School voor Openbaar Bestuur (NSOB). Onderstaande tekortkomingen komen uit dat rapport. Op dit moment werkt het ministerie van SZW aan een herziening van het certificeringsstelsel waarbij de genoemde tekortkomingen mogelijk worden meegenomen.

Hoewel op papier de gebouweigenaar de opdracht moet geven voor de eindbeoordeling doet de asbestverwijderaar dit in de praktijk. Daarbij is in de praktijk vaak sprake van een vaste relatie tussen een verwijderaar en eindbeoordelaar. Dit creëert een risico van financiële afhankelijkheid en 'ons kent ons' waardoor de eindbeoordeling minder objectief zou kunnen zijn.

Er zijn signalen dat er bij bepaalde objecten ook daadwerkelijk onvolledige verwijdering plaatsvindt. Dit wordt momenteel verder onderzocht.

Beoordeling stelsel

De ILT heeft signalen ontvangen van zeer onvolledige asbestverwijdering. Om die reden valt dit stelsel in categorie 1. Er zitten risico's in het stelsel die een verdere aanpak vragen. In de uitwerking moet rekening gehouden worden dat dit gezamenlijk met de NLA en het ministerie van SZW opgepakt moet worden. De ILT of het ministerie van IenW zouden dan ook niet zelfstandig met deze aanpassingen aan de gang moeten gaan, maar wel moeten meedoen in de lopende herziening van het stelsel die getrokken wordt door het ministerie van SZW.

Two-pager stelsel Drinkwaterbenodigdheden

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Het stelsel is gebaseerd op de Drinkwaterwet, het Drinkwaterbesluit en de Drinkwaterregeling. Er bestaat zowel verplichte als vrijwillige certificering.

ISO 9001

Op basis van het Drinkwaterbesluit moeten drinkwaterbedrijven een ISO 9001 (norm voor kwaliteitsmanagementsystemen) certificaat hebben. Een dergelijk certificaat kan worden verkregen bij verschillende certificerende instellingen. Deze certificerende instellingen beoordelen ieder jaar de gecertificeerde onderneming.

Om als certificerende instelling voor de ISO 9001 aan de slag te mogen moet het bedrijf geaccrediteerd zijn door de Raad voor Accreditatie (RvA).

Materialen en chemicaliën

Materialen en chemicaliën die gebruikt worden in de drinkwatervoorziening moeten ook worden gecertificeerd. Deze certificaten worden verstrekt door Kiwa. Door de minister van IenW is er op grond van het Drinkwaterbesluit een Commissie van Deskundigen aangewezen die is belast met (het toezicht op) de goede uitvoering van de regels rond het systeem van toelating.

Drinkwaterinstallaties

Volgens het Bouwbesluit moet een drinkwaterinstallatie voor zowel bestaande bouw als nieuwbouw voldoen aan NEN-norm 1006 en aan het Drinkwaterbesluit. In Nederland is NEN 1006 de norm voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van [veilige drinkwaterinstallaties](#). Om een drinkwaterinstallatie aan te mogen leggen moet het bedrijf gecertificeerd zijn voor BRL6000-07 en BRL6000-08.

Beoordelingsrichtlijn (BRL)6000-07 en 6000-08 zijn certificatieschema's. Deze schema's worden beheerd door InstallQ. InstallQ is hiervoor aangewezen door de overheid.

Rol ILT

De ILT heeft geen rol in het beoordelen van de kwaliteit van certificering van de materialen en chemicaliën die drinkwaterbedrijven gebruiken bij de productie en distributie van drinkwater. De ILT controleert ook niet of het bedrijf voldoet aan de voorwaarden van het ISO 9001-certificaat. De ILT ziet er alleen op toe dat drinkwaterbedrijven gecertificeerde producten gebruiken en over een **ISO 9001-certificaat** beschikken.

Ook houdt de ILT toezicht op de leveringszekerheid door het Leveringsplan en de Verstoringsanalyse iedere vier jaar opnieuw te analyseren. Meer algemeen is het toezicht gericht op de uitvoering en toekomstbestendigheid van de drinkwatervoorziening. De focus ligt op kwaliteit van drinkwater en leveringszekerheid en op de doelmatigheid en het bestuurlijk vermogen van een drinkwaterbedrijf.

Daarnaast is er toezicht op de cybersecurity vanuit de Wet beveiliging netwerk- en informatiesystemen (WBNI) en het Besluit beveiliging netwerk- en informatiesystemen (BBNI).

Welke risico's of tekortkomingen zijn er?

De ILT heeft momenteel geen rol anders dan het controleren of certificaten aanwezig zijn. Ook is er geen informatie-uitwisseling tussen de ILT en certificerende instellingen en de RvA over de

kwaliteit van certificaten. Er is geen publieke toezichthouder voor de certificering van drinkwaterinstallaties.

Via de metingen van drinkwaterkwaliteit zou een eventuele onbetrouwbaarheid van certificaten zichtbaar kunnen worden, waarna de ILT een gesprek of verkenning kan starten. Op dit moment is dat niet het geval.

Beoordeling stelsel

De ILT heeft geen rol en er is geen publieke toezichthouder, ook de informatie uitwisseling en samenwerking kan beter. Hierdoor valt dit stelsel in categorie 2.

Two-pager stelsel Energielabels

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Het stelsel is gebaseerd op de [Energy Performance of Buildings Directive](#) (EPBD) die in Nederland geïmplementeerd is in het Besluit en de Regeling energieprestatie gebouwen en in de Woningwet.

Verkrijgen label

Als een woning of utiliteitsgebouw verkocht of verhuurd wordt, bij de oplevering van nieuwbouw en bij het adverteren en afficheren van publiek toegankelijke gebouwen, is een energielabel verplicht. Dit energielabel geeft de energieprestatie van het gebouw weer. Het energielabel kan worden bepaald en verstrekt door een gecertificeerd Energieprestatie-adviseur (EP-adviseur). Het verstrekte energielabel moet worden geregistreerd in de officiële landelijke database EP-online. Er zijn twee categorieën EP-adviseurs: voor woningbouw of utiliteitsbouw. Die zijn verder onderverdeeld in basisadviseurs en detailadviseurs. Basisadviseurs richten zich op bestaande gebouwen, met de basismethode van de NTA 8800. Detailadviseurs doen ook berekeningen voor nieuwbouw, via de detailmethode van de NTA 8800.

Certificering adviseurs

Om als EP-adviseur gecertificeerd te worden, moet de adviseur het Energieprestatie-examen behalen. De examens worden afgenomen door een exameninstituut. Deze exameninstututen zijn geaccrediteerd door InstallQ en worden elke 4 jaar her-beoordeeld. InstallQ is een stichting die hiertoe door de overheid is aangewezen in de Regeling energieprestatie gebouwen.

Certificering bedrijf

Een vakbekwaam EP-adviseur heeft niet alleen het juiste diploma nodig, maar moet ook werken voor een bedrijf dat is gecertificeerd volgens de Beoordelingsrichtlijn (BRL) 9500, of dat is aangesloten bij een gecertificeerde koepelorganisatie. De certificering volgens de BRL9500 wordt gedaan door SKG-IKOB, Dekra Certification, Kiwa Nederland en EPG Certificering. Deze certificerende instellingen moeten zijn geaccrediteerd door de Raad voor Accreditatie (RvA). De RvA controleert ook periodiek of de bedrijven nog aan de accreditatienorm en het certificatieschema voldoen.

De vier CI's zijn bevoegd om de correctheid van de energielabels, die door gecertificeerde bureaus zijn afgegeven, te controleren. Het is niet onderzocht of deze controles daadwerkelijk worden uitgevoerd door de CI's.

Toezicht ILT

ILT houdt toezicht of er bij verkoop en verhuur van woningen en utiliteitsgebouwen een energielabel aanwezig is. De ILT heeft niet als taak om te controleren of de juiste classificatie op het label staat.

Welke risico's/tekortkomingen zijn er?

De ILT heeft op dit moment geen inzicht in de accreditatie en controle van exameninstututen noch in de certificering van bedrijven of koepelorganisaties volgens de BRL 9500. Dit valt niet onder het toezicht van de ILT. De ILT kan dan ook geen uitspraken doen of dit op orde is of dat hier risico's in zitten.

Rolzuiverheid

De energieadviseur moet gecertificeerd zijn om zijn werk te mogen doen. De energieadviseur wordt betaald door de verkoper of verhuurder. Daarmee is er een prikkel om als energieadviseur aan de wensen van de verkoper of verhuurder tegemoet te komen. In hoeverre het systeem dit momenteel tegengaat is onbekend.

Beoordeling stelsel

Het toezicht op CBI's is voor zover de ILT weet op dit moment niet ingeregeld. Ook is onduidelijk of er toezicht is op de juistheid van de afgegeven energielabels. Gezien het grote belang daarvan voor het behalen van de publieke doelen valt dit stelsel in categorie 1. Deze tekortkomingen vallen overigens niet onder de taken die momenteel aan de ILT gemandateerd zijn.

Two-pager stelsel Legionella

Hoe steekt het stelsel in elkaar?

Het stelsel is gebaseerd op de Drinkwaterwet, het Drinkwaterbesluit, de Drinkwaterregeling en de Regeling legionellapreventie in drinkwater en warm tapwater.

Het stelsel van de certificerende instellingen geldt in het kader van legionellapreventie alleen voor instellingen die in het Drinkwaterbesluit als prioritair zijn genoemd. De eigenaren van de prioritaire instellingen moeten een legionellarisicoanalyse uit laten voeren door een gecertificeerd bedrijf. Wanneer die analyse er aanleiding toe geeft moet er door een gecertificeerd bedrijf een legionella-beheersplan worden opgesteld.

Zo'n gecertificeerd bedrijf moet gecertificeerd zijn op basis van de beoordelingsrichtlijn (BRL) 6010. Een certificerende instelling moet geaccrediteerd zijn door de Raad voor Accreditatie (RvA). Op dit moment zijn er twee certificerende instellingen actief, namelijk Kiwa en DEKRA. Dit stelsel is gebaseerd op nationale regelgeving en er is geen sprake van aanmelding in Europa.

De schemabeheerder van BRL 6010 is InstallQ. Dit komt voort uit het Drinkwaterbesluit. In de BRL 6010 is ook vastgelegd dat adviseurs van certificerende instellingen een examen moeten halen bij het Centraal Instituut voor Toetsontwikkeling (CITO). Een adviseur beschikt over een bewijs van vakbekwaamheid. De adviseur is niet gecertificeerd, maar gekwalificeerd volgens bijlage 2 van de BRL 6010.

Kiwa en DEKRA doen audits bij alle BRL 6010-certificaathouders en sturen monitoringsrapportages aan het college van deskundigen van InstallQ. Dit college geeft vervolgens weer input voor wijzigingen in de BRL.

Geaccrediteerde laboratoria

In het kader van de risicoanalyse en het beheersplan moeten regelmatig metingen en monsters worden uitgevoerd door een geaccrediteerd laboratorium. Het toezicht op de Good Laboratory Practice (GLP) van laboratoria is belegd bij de Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd (IGJ). Voor zover bekend, is er geen directe informatie-uitwisseling tussen IGJ en ILT op dit vlak. Voor het toezicht van de ILT is het relevant dat het toezicht van de IGJ voldoende is om de kwaliteit van de laboratoria te garanderen. Het programma CI werkt aan een aparte visie op stelsels waarin laboratoria een rol spelen.

Welke risico's of tekortkomingen zijn er?

De ILT heeft een redelijk goed beeld van de prioritaire instellingen. Dit komt voort uit de samenwerkingsovereenkomst met de drinkwaterbedrijven (DWB). De DWB bezoeken hun klanten volgens een met de ILT afgestemde frequentie en controlesystematiek. Hun controleurs controleren dan bij de prioritaire instellingen ook of het legionellabeheer is ingericht. Dit doen ze aan de hand van de risicoanalyse en het beheersplan. Of er wordt een monsternamen uitgevoerd, metingen gedaan en/of een logboek bijgehouden. Als dat niet het geval is doen zij aan de hand van een risicobeoordeling een melding bij de ILT. Daarnaast zijn de prioritaire bedrijven en instellingen verplicht legionella-normoverschrijdingen van >1000 kolonievormende eenheden per liter (kve/l) bij de ILT te melden.

Er zijn mogelijk prioritaire instellingen die niet melden en daardoor ook niet in beeld zijn bij de ILT. Bij de geaccrediteerde laboratoria is wel bekend wie er monsters laten uitvoeren. Een overzicht hiervan zou het toezicht verder kunnen versterken.

De ILT houdt vooral toezicht op het aanwezig zijn en de uitvoering van risicoanalyses en beheersplannen. Zij houdt geen inhoudelijk toezicht op de kwaliteit daarvan. De verantwoordelijkheid voor de kwaliteit is belegd bij de eerder genoemde BRL 6010-gecertificeerde adviesbedrijven.

Beoordeling stelsel

Gezien het beperkte aantal gevallen van legionellabesmettingen in prioritaire instellingen weet het stelsel de risico's te borgen. Wel zou het toezicht van de ILT verder verbeterd kunnen worden door betere informatie-uitwisseling, bijvoorbeeld met de laboratoria. Dit stelsel valt daarmee in categorie 2.

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postadres : Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Telefoon : 088 489 00 00

Website : www.ilent.nl

X en Instagram : @inspectieLenT