



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Jaarverslag 2015

Inspectie Leefomgeving en Transport

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 2

Voorwoord 3

1. Inleiding 4
2. Afval, industrie en bedrijven 6
3. Water, producten en stoffen 22
4. Woningcorporaties 37
5. Rail en wegvervoer 46
6. Scheepvaart 60
7. Luchtvaart 74
8. Transport gevaarlijke stoffen 82
9. Bestuurlijke boetes 94
10. Caribisch Nederland 97
11. Bedrijfsvoering 102

Bijlage A. Begrippen en afkortingen 110

Bijlage B. Convenantpartners 112

Voorwoord

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) wil ieder jaar opnieuw laten weten hoe zij als toezichthouder heeft geopereerd. De ILT werkt aan de naleving van wet- en regelgeving voor een veilige en duurzame leefomgeving, een veilig en duurzaam transport en vertrouwen in de woningcorporaties.

Op het terrein van de leefomgeving zet de ILT zich in voor een veilige en gezonde woon- en werkomgeving en het beperken van belastende invloeden op het milieu. Dit houdt in: toezicht op drinkwater, beperking van risico's van gevaarlijke stoffen en industrieën, de verantwoorde verwerking van afval, en de preventie en sanering van vervuiling van bodem en water.

Op transportgebied zet de ILT zich in voor een veilig transport over land, water en door de lucht. Dit houdt in: toezicht op bedrijven die in deze sectoren actief zijn, de infrastructuur op het spoor en in de luchtvaart, de eisen die gesteld worden aan de rust- en rij(vaar/vlieg)tijden en aan de vakbekwaamheid, de belading en het onderhoud.

Dit jaarverslag laat zien dat de ILT een grote diversiteit aan toezichtdomeinen kent. De belangrijkste onderwerpen van de domeinen komen aan bod. Twee punten wil ik alvast uitlichten. Ten eerste de Autoriteit woningcorporaties (Aw). Die is sinds 1 juli 2015 ondergebracht bij de ILT en daarmee ook het financiële toezicht op de woningcorporaties. De Aw valt onder de politieke verantwoordelijkheid van de minister voor Wonen en Rijksdienst. Ten tweede de parlementaire enquêtecommissie Fyra. Die heeft een stevig oordeel uitgesproken over het handelen van de ILT bij de toelating van deze nieuwe trein. We trekken lessen uit het rapport en zijn inmiddels gestart met organisatieveranderingen om de werkwijze bij zowel toelating als handhaving verder te professionaliseren.

Namens het Directieteam,
De Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport,

mr. J.A. van den Bos

1. Inleiding

Doel

De taak van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is ervoor te zorgen dat bedrijven, organisaties en overheidsinstanties (de ondertoezichtstaanden) de wet- en regelgeving naleven op het terrein van de (duurzame) leefomgeving en de fysieke veiligheid. De ILT doet dat door vergunningen te verlenen, door voorlichting te geven en meldingen af te handelen, door toezicht te houden (van administratieve controles en audits tot inspecties ter plaatse) en door opsporing en onderzoek. Wat is er in 2015 op dit vlak verricht? Daarvan geeft dit jaarverslag een overzicht.

Opzet rapport

Het jaarverslag sluit aan bij de opzet van het Jaarverslag 2014 en bij het Meerjarenplan 2015-2019 (MJP) van de ILT: de ontwikkelingen staan beschreven per inhoudelijk domein. Vanwege reorganisaties zijn die anders dan in de eerdere documenten. Per 1 januari 2015 zijn drie leefomgevingsdomeinen teruggebracht tot twee: Afval, Industrie en Bedrijven (AIB) en Water, Producten en Stoffen (WPS).

In hoofdstuk 2 tot en met 7 staan de ontwikkelingen per onderwerp behorend tot de (vrijwel gelijknamige) domeinen:

- Afval, industrie en bedrijven
- Water, producten en stoffen
- Woningcorporaties
- Rail en wegvervoer: rail, taxi-, bus- en goederenvervoer
- Scheepvaart: binnenvaart en zeevaart
- Luchtvaart

Van ieder inhoudelijk terrein wordt achtereenvolgens toegelicht (waar relevant en beschikbaar):

- normen en naleving
- vergunningverlening
- handhaving: dienstverlening, toezicht en interventies
- incidentafhandeling en onderzoek
- samenwerking met andere organisaties.

Waar mogelijk vergelijken we de gerealiseerde activiteiten in 2015 met die in 2014 en met de geplande activiteiten voor 2015, conform het MJP. Onder 'dienstverlening' staat het aantal vragen en meldingen dat het Meld- en Informatiecentrum van de ILT heeft behandeld. Met daarbij het percentage dat is afgehandeld binnen de kwaliteitsnormen die de Algemene wet bestuursrecht daarvoor stelt. Opsporing wordt uitgevoerd door algemene opsporingsambtenaren bij de Inlichtingen- en Opsporingsdienst IOD (zie onder hoofdstuk 2) en door buitengewone opsporingsambtenaren (boa's) bij de domeinen.

Daarna volgen in hoofdstuk 8 tot en met 11 de onderdelen die de domeinen overstijgen:

- het transport van gevaarlijke stoffen, omdat dat plaatsvindt via de weg, het water, het spoor en door de lucht;
- bestuurlijke boetes: dit bureau maakt deel uit van het domein Scheepvaart, maar werkt voor de hele inspectie;

- Caribisch Nederland: de ILT is als portefeuillehouder binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu verantwoordelijk voor beleidsontwikkelingen en uitvoering in het Caribisch gebied;
- Bedrijfsvoering: dit organisatieonderdeel werkt voor de hele inspectie. We beschrijven hierbinnen ook enkele activiteiten van de directie Handhavingsbeleid.

Een toelichting op de gebruikte afkortingen en begrippen vindt u in bijlage A. De convenanten die de ILT heeft gesloten, staan in bijlage B.

2. Afval, industrie en bedrijven



De ILT houdt binnen het domein Afval, Industrie en Bedrijven toezicht op bedrijven die een risico kunnen vormen voor de veiligheid (zoals buisleidingexploitanten, laboratoria of inrichtingen van Defensie). Verder houdt de inspectie toezicht op het voorkomen van afval, duurzaam produceren, recyclen van afvalstoffen en veilige inzameling en verwerking van afvalstromen. Ook de uitvoering van de milieutaken door provincies staat onder toezicht. In dit hoofdstuk komt behalve de onderwerpen afval, industrie en risicovolle bedrijven ook opsporing aan bod, omdat dit organisatorisch onder dit domein valt.

A. Afval

Aandachtspunten

Exportheffing ingevoerd

Met ingang van 1 juli 2015 geldt voor de export van afvalstoffen die in het buitenland worden verbrand, de exportheffing op grond van de Wet belastingen op milieugrondslag (Wbm). De inspectie verstrekt de Belastingdienst de gegevens die noodzakelijk zijn om de heffing vast te stellen. Dit sluit aan bij haar werkzaamheden bij de uitvoering van de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA). Deze taak is inmiddels stilgezet in 2016.

Verwerking afgewerkte olie moet in het buitenland

De inspectie ziet toe op naleving van inzamelvergunningen voor scheepsafvalstoffen en afgewerkte olie. Deze inzamelvergunningen verplichten de inzamelaars de afgewerkte olie gescheiden te houden van andere olieachtige afvalstromen, omdat afgewerkte olie niet mag worden opgewerkt tot brandstof (ook niet voor een nuttige toepassing). Door het faillissement van een afvalverwerkingsbedrijf in 2015 is er in Nederland geen verwerkingseenheid meer die afgewerkte olie kan verwerken. Hierdoor is verwerking conform de minimumstandaard, genoemd in het Landelijk afvalbeheerplan (LAP), niet mogelijk in Nederland. Dit zal dus in het buitenland moeten gebeuren, met een EVOA-beschikking voor de export van afvalstoffen. Toezicht op de juiste verwerking in het buitenland is een taak van de autoriteiten daar.

Bijdrage aan besluitvorming statiegeld op PET-flessen

In 2015 heeft de inspectie belangrijke informatie geleverd voor de besluitvorming over het wel of niet afschaffen van statiegeld op grote plastic (frisdrank)flessen. De ILT stelt naar aanleiding van haar monitoringsonderzoek het tweede rapport 'Prestatiegaranties raamovereenkomst verpakkingen' op. Uiteindelijk blijft het statiegeld op deze PET-flessen bestaan.

Opgetreden tegen vervuild papierafval

Er was in 2015 veel aandacht voor vervuild papierafval uit Ierland. De inspectie heeft partijen retour gestuurd en een partij met bestuursdwang laten verwijderen. Er is meerdere malen overlegd met de autoriteiten in het land van verzending.

Sloopschepen gevolgd

De aandacht van de inspectie voor sloopschepen heeft in 2015 in één geval geleid tot het langere tijd volgen van een schip. Dit schip is uiteindelijk rechtmatig in een OESO-land (Turkije) gesloopt. Daarnaast is een andere kapitein tuchtrechtelijk vervolgd voor het op het strand laten lopen en illegaal laten slopen van een schip.

Freeriders afgedankte apparatuur worden nagetrokken

De inspectie ontving in 2015 veel meldingen over freeriders RAEEA (regeling afgedankte elektrische en elektronische apparatuur). De bedrijven houden zich volgens consumenten of collega-ondernemers niet aan de wet- en regelgeving. De inspectie trekt al deze meldingen na.

Verder is het na een inspanning van twee jaar gelukt om dertig ton illegaal Duits kwikafval door de Duitse overheid terug te laten halen bij een Nederlands bedrijf.

Normen en naleving

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

Vergunningverlening

vergunningen afval	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
EVOA	3.006	3.200	2.954
BIA (nieuw)	3	4	1
BIA (herzien)		75	0
% < behandelnorm	99	95	97

In 2015 heeft de inspectie 3.430 EVOA-vergunningaanvragen ontvangen en 2.954 daadwerkelijk afgegeven (zie tabel). Verder heeft de ILT één aanvraag voor een vergunning in het kader van het Besluit Inzameling Afvalstoffen (BIA) vergund en één vergunning op verzoek van het bedrijf ingetrokken. Daarmee is het aantal vergunningen achtergebleven bij de verwachting.

Handhaving

Dienstverlening

dienstverlening afval	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
aantal vragen	2.148	7.500	2.173
afhandeling transportmeldingen EVOA	658.932	700.000	461.047
afhandeling overige meldingen		570	400

Toezicht

toezicht afval*	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
convenanten	0	3	1
objectinspecties:			
containercontroles afvalexport haven (na melding)	304	230	282
transportcontroles (meestal samen met de politie)	583	600	669
retourzending illegale afvaltransporten	66	45	67
overige objectinspecties afval	823	160	198
administratiecontroles	285	250	341
audits	1	3	1
aantal geïnspecteerde bedrijven	545	1.300	1.551

* voor scheepsafvalstoffen: zie hoofdstuk Scheepvaart

In 2015 heeft de ILT gewerkt aan twee convenanttrajecten in samenwerking met de AEO (Authorized Economic Operator) van de Douane. Eén traject heeft tot een convenant geleid: met De Paauw op 25 september 2015 (zie bijlage B).

Het hoge aantal administratiecontroles is het gevolg van het afhandelen van de vele freeridermeldingen (zie Aandachtspunten). Verder laat het werk zich niet altijd plannen. Zo hangt het aantal containercontroles af van de opgave door de netwerkpartners en het aantal retourzendingen van het aantal overtredingen.

Interventies

bestuurlijke interventies afval	aantal
informatie/voorlichting geven	51
last onder dwangsom	7
last onder bestuursdwang	1
waarschuwing	144
Totaal	203
strafrechtelijke interventies* afval	18

* dit betreft processen-verbaal van inspecteurs; strafrechtelijke onderzoeken van de IOD worden afzonderlijk genoemd in dit jaarverslag

Samenwerking

EVOA

Op het gebied van EVOA werkt de ILT al jarenlang nauw samen met de Douane en de Politie. Deze samenwerking verloopt naar verwachting en over het algemeen goed.

NVWA

Op het gebied van co-vergisting (glycerine) heeft de ILT in 2015 nadrukkelijk samenwerking gezocht met de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA). In 2015 zijn voorbereidende gesprekken gevoerd om gezamenlijke inspecties in 2016 uit te voeren.

B. Industrie

Aandachtspunten

Matige naleving door risicovolle inrichtingen in Caribisch Nederland

De naleving van de voorschriften door twee grote olieterminals op Bonaire en Sint Eustatius is matig. Dat geldt ook voor twee kleinere opslagen van brandstoffen op Bonaire. Voor een deel kan dat worden verklaard doordat deze bedrijven pas in 2013-2014 een milieuvergunning hebben gekregen en het toezicht in tientallen jaren daarvoor ontbrak. Zie ook hoofdstuk 10 over Caribisch Nederland (CN).

Het bevoegd gezag voor deze inrichtingen in CN is in april 2015 overgedragen van het lokale bestuurscollege aan de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM). Dit gebeurde met de inwerkingtreding van het 'Besluit grote inrichtingen milieubeheer'. De ILT heeft zeven inspecties uitgevoerd bij de vier opslagen van olie en olieproducten. Gebleken is dat bij de olieterminal op Sint Eustatius benzineverlading plaatsvindt in een tankput. Dat is risicovol en voldoet niet aan de veiligheidsvoorschriften. Als het bedrijf geen maatregelen treft, legt de inspectie sancties op. De bedrijven gaan een veiligheidsbeheerssysteem invoeren. In 2016 blijft de toezichtfrequentie gehandhaafd.

Beoordeling integrale vergunningsituatie gestopt

In 2015 is de inspectie gestopt met de beoordeling van de integrale vergunningsituatie van bedrijven. Doel was om de kwaliteit van de Wabo-vergunningverlening te verbeteren. Op basis van een risicoanalyse waren in 2014 dertig bedrijven geselecteerd en is het bevoegd gezag benaderd voor informatie over de vergunningen.

Normen en naleving

regelgeving	verplichting	huidig % naleving
Wm/Wabo	best beschikbare techniek voor emissies, energie en externe veiligheid	70-90
Wm	(door)melden van ongewone voorvallen	slecht
Wet VROM BES/Hinderverordening	naleving vergunning	30-70

Vergunningverlening

Zie hiervoor en hierna over de Wabo-vergunningen. De ILT geeft verder verklaringen van geen bezwaar af als gemeenten ontheffingen verlenen voor bouwplannen rond Schiphol (zie tabel.)

	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
verklaring geen bezwaar	42	45	53
% afhandeling binnen behandelnorm	100	100	100

Rond de luchthaven Schiphol gelden beperkingen in het gebruik en de bestemming van gronden. Dit is om te voorkomen dat het vliegverkeer hinder ondervindt van vogels en/of hoge gebouwen en objecten en bovendien om te voorkomen dat het aantal 'geluidgehinderden' en/of het aantal inwoners binnen de veiligheidszones toeneemt. Deze beperkingen zijn vastgelegd in het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol. De inspectie kan ontheffing van deze beperkingen verlenen door een verklaring van geen bezwaar af te geven. In 2015 heeft de inspectie 67 aanvragen voor een verklaring van geen bezwaar ontvangen van gemeenten, en 53 afgerond. Van deze afgeronde aanvragen zijn er 44 verleend en 6 geweigerd wegens het niet voldoen aan de vereisten. Per 1 januari 2016 zijn nog 11 bezwaren tegen geweigerde verklaringen in behandeling.

Handhaving

Toezicht

toezicht nationale en Europese verplichtingen	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
wettelijke toetsing Wabo-vergunningverlening (advisering)	176	200	134
toetsing integrale vergunningssituatie		30	8
administratiecontroles op de provincie		12	0
audits inrichtingen Caribisch Nederland	6	7	9
aantal geïnspecteerde bedrijven	280	15	15

a. 136 Wabo-vergunningen getoetst

In 2015 heeft het Wabo-bevoegd gezag (provincies en gemeenten) in totaal 206 Wabo-vergunningprocedures voor advies voorgelegd aan de inspectie. Bij de 134 procedures die in 2015 zijn afgerond, heeft de inspectie in negentien gevallen interventies gepleegd. In twee gevallen naar aanleiding van de vergunningaanvraag, in twaalf gevallen naar aanleiding van de ontwerpbesluiting en in vijf gevallen bij de aanvraag en de ontwerpbesluiting. Externe veiligheid blijft het meest voorkomende onderwerp waarover de inspectie adviseert. De inspectie stelde vast dat bij ongeveer 25 procent (negen van de 37) procedures waar externe veiligheid aan de orde was, een interventie nodig is geweest. Dit beeld komt overeen met voorgaande jaren.

In 2015 heeft de inspectie in vier gevallen beroep ingesteld of bezwaar gemaakt tegen een definitieve vergunning. Dit ging twee keer om de opslag van gevaarlijke stoffen (PGS 15), en verder om het acceptatie- en verwerkingsbeleid van afvalstoffen en de emissie van zwaveldioxide. Bij het laatstgenoemde beroep is de rechtbank gevraagd een voorlopige voorziening te treffen. Dit verzoek is inmiddels afgewezen. Over de genoemde beroepen is in 2015 nog geen uitspraak gedaan.

Wel is uitspraak gedaan in een eerder ingesteld beroep over de preventieve en brandomvangbeperkende voorwaarden bij de opslag van gevaarlijke stoffen (PGS 15). Hierin heeft de rechtbank de argumenten van de inspectie grotendeels overgenomen. De uitspraak zal doorwerken in andere beroepszaken. Het beroep over de opslag van brandbare stoffen in landtanks (PGS 29) is ingetrokken na aanpassing van de vergunning. De adviezen op vergunningaanvragen, zienswijzen en beroepen staan op de website van de inspectie: www.ilent.nl.

b. toezicht op provincies: twee casussen

Op basis van de Wet revitalisering generiek toezicht en de Provinciewet ziet de ILT toe op de taken die de provincies uitvoeren. Daarbij ligt het accent op de vergunningverlening, het toezicht en de handhaving bij de grote risicovolle bedrijven. Het gaat om bedrijven die vallen onder het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo) en/of de Richtlijn Industriële Emissies (RIE) cat-4. In 2015 zijn twee casussen onderzocht op basis van een signaal van mogelijke taakverwaarlozing op het gebied van handhaving van de vergunning. In beide gevallen bleek taakverwaarlozing, op basis van de informatie die het bevoegd gezag verstrekke, absoluut niet aan de orde.

c. onderzoek ruimtelijke ordening Waddenzee

Op verzoek van de beleidsdirectie van IenM heeft de ILT in 2015 de toepassing van de regelgeving rond de Waddenzee en het Waddengebied nader onderzocht. Gemeenten blijken vaak niet goed bekend met hoe het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) moet worden toegepast voor de Waddenzee en het Waddengebied. Vooral in stedelijk gebied en rond havens is sprake van aantasting van de open horizon en verstoring van de duisternis. Het Barro is op deze plekken minder stringent dan in de landelijke gebieden. De resultaten zijn meegenomen in de evaluatie van de Structuurvisie Waddenzee.

Interventies

soort interventie (bestuurlijk) nationale en Europese verplichtingen	aantal
dwangsom	1
last onder bestuursdwang	1
last onder dwangsom	1
waarschuwing	4
zienswijze/bezwaar Wabo-vergunningverlening	1
Totaal	8

Incidentafhandeling en onderzoek

onderzoek nationale en Europese verplichtingen	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
onderzoeken ongewone voorvallen	5	3	7

Zeven grote ongewone voorvallen onderzocht, twee nog in behandeling

Provincies en gemeenten moeten op grond van de Wet milieubeheer de gemelde ongewone voorvallen bij risicovolle bedrijven doorsturen aan de inspectie. In 2015 heeft de inspectie bijna 4.000 van deze meldingen ontvangen. De ILT moet deze meldingen nog analyseren (ter lering). Wel zijn negen grote voorvallen al nader onderzocht. In vijf gevallen werden Kamervragen gesteld en heeft de ILT op basis van de onderzoeken de staatssecretaris geïnformeerd. In twee gevallen is informatie ter verbetering gestuurd aan de uitvoerende Brzo-omgevingsdienst. Twee andere ongewone voorvallen heeft de ILT nog in behandeling.

Samenwerking

Toezicht Caribisch Nederland

De inspecties in Caribisch Nederland worden uitgevoerd door een inspectieteam. Dit team bestaat uit inspecteurs van de ILT, Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (Inspectie SZW), Rijkswaterstaat (RWS) en de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond. Zo is de aanpak hetzelfde als voor het toezicht op Brzo-bedrijven in Nederland. Voordeel is dat het bedrijf na de inspectie één

inspectierapport ontvangt, met een gezamenlijk oordeel. De samenwerking krijgt in 2016 een vervolg.

Melden ongewone voorvallen

Op het gebied van meldingen van ongewone voorvallen Wet milieubeheer 17.2 werkt de inspectie samen met de projectgroep van de zes Brzo-omgevingsdiensten. Die helpt de meldingen door te sturen en te analyseren.

C. Risicovolle bedrijven

Aandachtspunten

Wabo-regelgeving: toezicht op Defensie is veranderd

Het toezicht op de naleving van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) door Defensie is met ingang van 2015 op een andere leest geschoeid. Met de traditionele manier met een hoge inspectiefrequentie lukte het onvoldoende om Defensie beter te laten naleven. In de nieuwe werkwijze, onder het motto 'Generaal Centraal', presenteert de ILT de resultaten van de steekproefsgewijs uitgevoerde inspecties aan Defensie als een spiegel om beter te kunnen naleven en de verantwoording meer bij Defensie te laten.

Genetisch gemodificeerde organismen andere regels

In maart 2015 is het nieuwe Besluit genetisch gemodificeerde organismen (ggo) milieubeheer 2013, met bijbehorende regeling, in werking getreden. De vraag is of de nieuwe regeling handhaafbaar is. Om daar zicht op te krijgen heeft de ILT extra inspecties gehouden bij ggo-vergunninghouders. Hieruit is gebleken dat er nog knelpunten zijn bij de implementatie van dit nieuwe besluit. Inmiddels is het ministerie van IenM een project gestart om deze knelpunten aan te pakken, in samenwerking met alle betrokken partijen, inclusief vertegenwoordigers van de ondertoezichtstaanden.

Normen en naleving

regelgeving	verplichting	huidig % naleving
defensie	eisen voor:	
	<ul style="list-style-type: none">milieu uit de Wet milieubeheer (Wm) en Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo incl. vergunning)bouw, sloop, brandveiligheid	55 20
buisleidingen	veiligheidsbeheerssysteem aanwezig	25*
genetisch gemodificeerde organismen	vergunningplichtige werkzaamheden interne controle door een veiligheidsfunctionaris; alleen EU-toegelaten producten op de markt brengen	80-90

* na interventie (schriftelijke waarschuwing of in het verleden voornemen tot last onder dwangsom) naar aanleiding van een eerste inspectie en voor het einde van de begunstigingstermijn, is naleving verbeterd tot meer dan 95%

In 2015 zijn tien 'Generaals Centraal' geïnspecteerd (zie Aandachtspunten). De nalevingsresultaten van Defensie vielen ook nu nog steeds tegen. Voor milieuaspecten bedroeg het nalevingspercentage bij de controle van ruim 300 installaties en activiteiten circa 55%. De

naleving van het brandveilige gebruik bij een steekproef van ruim zeventig gebouwen was gemiddeld 20%. Belangrijke overtredingen waren hier obstakels voor vluchtwegen, overbelasting van het stroomnet door een te groot aantal aangesloten apparaten, roken, koken en te veel brandbaar materiaal op de kamers in legeringsgebouwen. Eind 2015 zijn alle legeringsgebouwen waarbij de inspectie een acuut brandveiligheidsrisico had geconstateerd, brandveilig gemaakt. Dit gebeurde door soms tijdelijke aanvullende maatregelen of buitengebruikstelling.

Een positieve uitzondering voor wat betreft de naleving is de Defensie Pijpleiding Organisatie (DPO), waarmee de inspectie sinds enkele jaren een convenant heeft. DPO heeft een goed werkend milieumanagementsysteem en neemt de naleving van wet- en regelgeving serieus. Eventuele omissies worden tijdig opgelost.

Handhaving

Toezicht

toezicht veiligheid, mens en omgeving	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
convenanten	2	6	4*
objectinspecties:			
defensie: bouw en milieu	441	280	241
bijzondere inrichtingen	1	4	4
buisleidingen	8	5	4
genetisch gemodificeerde organismen	36	50	48
ggo-monsterneming (markttoelating)	31	30	30
administratiecontroles:			
advisering vergunningverlening Wabo, Defensie en bijzondere inrichtingen	12	10	0
buisleidingen	40	65	57
Defensie**	58	50	52
audits:			
Defensie	15	20	15
buisleidingen	43	25	32
genetisch gemodificeerde organismen	76	70	68
aantal geïnspecteerde bedrijven		160	131

* totaal aantal lopende convenanten aan het eind van het jaar

** Defensie wordt gezien als één ondertoezichtstaande, ook al beschikt het ministerie over 140 inrichtingen waarvoor de ILT toezichthouder is

a. aantal convenanten wordt bijgesteld

Het aantal convenanten is achtergebleven mede omdat begin 2015 is besloten om niet meer met afzonderlijke, goed presterende defensieonderdelen convenanten af te sluiten. Voor 2016 is het aantal convenanten bijgesteld.

b. minder inspecties bij Defensie dan gepland

Het aantal inspecties bij Defensie is achtergebleven bij de planning door de opstart van de nieuwe toezichtmethode 'Generaal Centraal' (zie Aandachtspunten). Met de nieuwe aanpak laat de ILT de

verantwoordelijkheid meer bij Defensie om aan te tonen dat zij maatregelen neemt om de naleving te bevorderen. Hierdoor kan de ILT volstaan met minder fysieke inspecties; met reality checks wordt wel de voortgang gevolgd.

Bovendien zijn vier inspecteurs ingezet voor de implementatie van een nieuwe taak: op 1 januari 2016 heeft de ILT namelijk de vergunningverlening van de Wabo voor Defensie overgenomen van de DCMR Milieudienst Rijnmond.

c. buisleidingen: toezicht na meldingen bijna-incidenten

De buisleidingexploitanten hebben in 2015 145 bijna-incidenten gemeld over het jaar 2014. Het ging om zowel het transport van olie en gas als om overige chemicaliën. In iets minder dan de helft van de gevallen is er geen graafmelding (KLIC-melding) gedaan. Een andere belangrijke oorzaak van bijna-incidenten zijn fouten in de communicatie tussen exploitant en graver. Dit is input voor het ILT-toezicht.

In juni 2015 heeft de inspectie een exploitantenmiddag georganiseerd in samenwerking met de Vereniging voor leidingeigenaren in Nederland (VELIN). Tijdens deze bijeenkomst heeft de inspectie de toezichtresultaten van het afgelopen jaar gepresenteerd en een blik vooruit geworpen op de toezichtprioriteiten. VELIN heeft geschetst wat zij zal doen aan verbetering van de naleving door olie- en gasexploitanten.

d. eerste audits bij exploitanten van overige stoffen

In 2015 heeft de ILT de eerste audits gehouden bij de exploitanten van overige stoffen. Zij vallen sinds medio 2014 onder het Besluit externe veiligheid buisleidingen. In alle gevallen beschikken deze exploitanten inmiddels over een voldoende gedocumenteerd veiligheidsbeheerssysteem (VBS). Hiermee is het voor de exploitant en de inspectie transparant en aantoonbaar hoe de verplichte elementen van het besluit zijn verwerkt in het VBS. Bij deze groep is begonnen met de onderwerpen prestatiemeting, verantwoording en veiligheidsaspecten.

e. noodplannen bekeken

Voor de olie- en gasexploitanten zijn de noodplannen en de noodorganisaties beoordeeld (administratiecontrole). In een enkel geval is sprake van een tekortkoming. In de meeste gevallen is er meer aandacht nodig voor de buisleidingen in de plannen, omdat deze een andere benadering vragen dan een noodsituatie op een bedrijfsterrein. Belangrijk is verder het (regelmatig) oefenen, ook met hulpverleners. Sinds eind 2015 wordt in het veld de daadwerkelijke implementatie bekeken van onderhouds- en inspectiewerkzaamheden gericht op belangrijke beheersmaatregelen.

f. audits voor ingeperkt gebruik genetisch gemodificeerde organismen

Voor ingeperkt gebruik zijn 68 reguliere audits uitgevoerd. Het naleefgedrag is over het algemeen goed. De belangrijkste verandering in het nieuwe ggo-besluit (zie Aandachtspunten) is dat voor het minder risicovolle ggo-werk geen aanvraag voor een vergunning meer nodig is; een kennisgeving volstaat. Wel moet de gebruiker voor deze werkzaamheden een risicobeoordeling maken. De ggo-inspecteur toetst deze beoordeling vervolgens tijdens een inspectie of audit. Met het oog op de implementatie ervan zijn dertig objectinspecties uitgevoerd. Vooral de instellingen met meerdere vergunningen hebben de nodige moeite om de nieuwe regels in te voeren.

Interventies

soort interventie (bestuurlijk) veiligheid mens en omgeving	aantal
informatie/voorlichting geven	4
last onder dwangsom	10
waarschuwing	113
Totaal	127

Incidentafhandeling en onderzoek

incidentonderzoek veiligheid mens en omgeving	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
aantal onderzoeken Defensie en bijzondere inrichtingen	6	4	1
aantal onderzoeken buisleidingen	5	3	1
aantal onderzoeken ggo's		2	4

Voor het merendeel was er sprake van kleine incidenten. Zo ging het bij Defensie om een lekkage van een koelinstallatie en bij ggo's om een lozing van de niet-gesteriliseerde inhoud van een bioreactor op het riool. Geen van de incidenten had nadelige gevolgen voor mens en milieu. Begin 2015 heeft een groothandel van bloemzaden melding gemaakt van de verhandeling van een partij katoenzaad afkomstig uit China die besmet was met een lage concentratie ggo-zaad. De groothandel heeft de verkochte partijen zo veel mogelijk teruggehaald en/of laten vernietigen. De risico's voor dit niet in de EU toegelaten katoenzaad waren overigens minimaal.

Samenwerking

Ook in 2015 heeft de ILT bij de uitvoering van audits en objectinspecties samengewerkt met het Staatstoezicht op de Mijnen (voor buisleidingentoezicht bij olie- en gasexploitanten) en met het Korps Militaire Controleurs Gevaarlijke Stoffen (voor defensietoezicht bij grote opslagen voor munitie en chemicaliën).

D. Opsporing/de IOD

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

De IOD heeft taken op vier hoofdthema's: afval/EVOA, bodem, risicovolle stoffen en woningcorporaties. Voor de prioriteiten sluit de dienst aan bij de primaire taken van de ILT. De IOD werkt dus niet alleen voor het domein Afval, Industrie en Bedrijven, maar is hier organisatorisch wel onderdeel van. De IOD bestaat behalve het Team Opsporing ook uit het Team Criminele Inlichtingen, en het Team Informatie en Acquisitie. Hierna staan de thema's en de teams toegelicht. Een speerpunt van de IOD was in 2015 'afpakken'.

Aandachtspunten

Meerdere onderzoeken hebben de aandacht van de media en de politiek getrokken en hebben een breder effect gehad dan alleen op de verdachten in het onderzoek, bijvoorbeeld ook op de sector.

IOD spil in vuurwerkonderzoek

De IOD heeft een bijdrage geleverd aan een internationaal onderzoek naar de verkoop van vuurwerk via internet. Het resultaat is dat de politie 800 kilo vuurwerk in beslag heeft genomen. Verder is er in oktober 2015 in Duitsland een doorzoeking geweest waaraan de IOD expertise heeft geleverd. Door coördinatie van de IOD bleek het te gaan om een naar Duits recht illegale opslag. Daarbij is ruim 9.000 kilo illegaal vuurwerk aangetroffen, waaronder meer dan 6.000 stuks van het zwaarste type: een massa-explosief.

Veroordelingen in fraudezaak met medische certificaten

In de zomer van 2015 heeft de IOD, in nauwe samenwerking met het Functioneel Parket en ILT/Luchtvaart, onderzoek gedaan naar valsheid in geschrifte met medische certificaten van vliegend personeel. Op 10 december 2015 heeft de rechtbank in Rotterdam twee verdachten veroordeeld.

Doorzoekingen: mogelijke fraude met biotickets en met energielabel

De IOD heeft in november 2015 twee doorzoekingen verricht in het kader van een strafrechtelijk onderzoek naar mogelijke fraude met biotickets. Dat zijn bewijzen voor het administratief verhandelen van biobrandstof. Diverse luxe goederen en contant geld zijn in beslag genomen. Verder zijn in maart 2015 nog twee doorzoekingen verricht. Dit vanwege een strafrechtelijk onderzoek naar mogelijke fraude bij de subsidieaanvraag van energielabels voor socialehuurwoningen.

Strafrechtelijk onderzoek Uber

Sinds de lancering van 'UberPOP' heeft de ILT bij het toezicht op de bedrijfsactiviteiten bestuursrechtelijke maatregelen opgelegd. Parallel aan deze maatregelen is door de IOD, in opdracht van het Openbaar Ministerie, een strafrechtelijk onderzoek gestart naar de organisatie Uber in relatie tot de bedrijfsactiviteit 'UberPOP'.

In kader van het strafrechtelijke onderzoek heeft een doorzoeking plaatsgevonden, is er beslag gelegd op tegoeden en is het dossier, in afwachting op vervolging, aangeleverd bij het Openbaar Ministerie. (Zie ook Taxivervoer in hoofdstuk 5.)

Vier thema's

De IOD heeft in 2015 de productie op de belangrijkste onderdelen gehaald.

producten van alle thema's	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
signalen	83	110	111
preweegdocumenten*	19	21	19
TCI-pv's**	25	55	24
analyses	1	2	2
pv's (eindopsporingsonderzoeken)	7	10	10
criminele inlichtingenrapporten***		130	107

* dit is een onderzoeksvoorstel over een zaak

** TCI is Team Criminele Inlichtingen, een pv is een proces-verbaal

*** met ingang van 2015 zijn de criminele inlichtingenrapporten (van TCI) in de planning opgenomen; in 2015 kende het team nog een forse onderbezetting

Drie teams

Team Criminele Inlichtingen

Het Team Criminele Inlichtingen (TCI) heeft in 2015, processen-verbaal verstrekt aan: IOD, Inspectie SZW, FIOD, Milieuteams politie en Omgevingsdiensten. Daarnaast heeft het team zogeheten criminele inlichtingenrapporten gedeeld met collega-TCI's van Politie en Bijzondere Opsporingsdiensten (BOD's). Om informatie in te winnen is er nauw samengewerkt met TCI's van de NVWA, Inspectie SZW en de Politie.

De inlichtingen hebben onder meer geleid tot: het opmaken van diverse preweegdocumenten voor opsporingsonderzoeken door de IOD of opsporingspartners; ondersteuning van Bibob-adviezen (Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur); kostenbesparing bij Rijkswaterstaat door informatie over benadeling door kunstmatig opgehoogde zoutprijs; informatie aan Rijkswaterstaat over benadeling door malversaties tijdens de uitvoering van uitbesteede werkzaamheden. Verder heeft een omgevingsdienst onder bestuursdwang een met vervuilde grond aangelegde wal opgeruimd, en heeft de Politie onder een pand in Amsterdam afval en asbest aangetroffen.

Team Informatie en Acquisitie

Om de kwaliteit en kwantiteit van signalen en preweegdocumenten te verbeteren is geïnvesteerd in het schrijven van intelligence plannen. Er wordt intensiever met de andere onderdelen van de inspectie samengewerkt om signalen ten behoeve van opsporing op te doen. Ook is er samenwerking met opsporingspartners als Politie, bijzondere opsporingsdiensten, NVWA, Inspectie SZW, FIOD, de Nederlandse Mededingingsautoriteit, het Functioneel Parket, het Nederlands Forensisch Instituut en de Belastingdienst/Douane. De IOD draagt daarnaast bij aan het nationale en internationale informatienetwerk.

Team Opsporing

Het Team Opsporing heeft onderzoeken uitgevoerd op het hele werkterrein van de inspectie, in lijn met de gebudgetteerde aantallen in het Handhavingsarrangement. Relatief nieuw waren de omvangrijke onderzoeken op de transportdomeinen. Door samenwerking is daar een optimaal effect behaald, door bestuurs-, straf- en tuchtrechtelijke handhaving te combineren. Inzet is ook gepleegd op de afhandeling van vijf rechtshulpverzoeken vanuit het buitenland waarbij soms ook sprake was van rechtsopvolging. Structureel is bijgedragen aan een onderzoek van de NVWA, door inzet van een criminoloog en technische expertise.

Speerpunt: afpakken

Bij aanvang van een strafrechtelijk onderzoek wordt beslag gelegd op dat vermogen, bijvoorbeeld op onroerend goed, auto's, bankrekeningen et cetera. Dit wordt afpakken genoemd. Ook hier zijn de gebudgetteerde bedragen in het Handhavingsarrangement gehaald.

afpakken*	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
wederrechtelijk verkregen voordeel	3.993	3.280	2.635
daadwerkelijk gelegd beslag	40	2.790	3.026

* bedragen maal € 1.000

3. Water, producten en stoffen



Het in 2015 nieuw gevormde domein Water, Producten en Stoffen houdt zich bezig met toezicht op: water en bodem, drinkwater en legionella, producten (waaronder energiemaatregelen), risicovolle en explosiegevaarlijke stoffen. Deze vijf onderdelen komen hierna aan bod. Hoofdstuk 8 besteedt specifiek aandacht aan het transport van gevaarlijke stoffen.

A. Water en bodem

Aandachtspunten

Werken van Rijkswaterstaat

De inspectie verleent vergunningen en houdt direct toezicht op wettelijke verplichtingen rondom de zogeheten 'eigen werken' van Rijkswaterstaat (RWS). Dit doet de inspectie alleen voor de 'natte wetgeving'. De ILT houdt toezicht bij de aannemers of andere bedrijven die in opdracht van RWS handelingen uitvoeren in de rijkswateren en daarnaast bij RWS zelf in zijn rol van beheerder en opdrachtgever.

Toetsing primaire waterkeringen in voorbereiding

De ILT is sinds januari 2014 de wettelijke toezichthouder op de beheerders van de primaire waterkeringen. De rol die de provincies hierin speelden, is komen te vervallen. In 2015 is het toezicht op de periodieke toetsing van primaire waterkeringen voorbereid. Vanaf 2017 start een nieuwe landelijke toetsingsronde.

Bodemintermediairs en certificeerders

De inspectie houdt toezicht op bodemintermediairs en de instellingen die certificaten aan die intermediairs afgeven. Bodemintermediairs zijn onder meer adviesbureaus, laboratoria, aannemers, grondbanken, bedrijven die grond en baggerspecie reinigen of verwerken of bedrijven die bouwstoffen produceren uit onder meer primaire grondstoffen en afvalproducten. Het toezicht richt zich op organisaties binnen het KWALIBO-stelsel. KWALIBO staat voor kwaliteitsborging in het bodembeheer en is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit.

Normen en naleving

verplichtingen waterveiligheid	huidig % naleving
de beheerder van primaire waterkeringen voert de periodieke wettelijke toetsing uit: de waterkeringen worden getoetst aan de landelijke veiligheidsnormen conform de wettelijke voorschriften	> 90
de beheerder van de primaire waterkeringen richt de activiteiten in die behoren tot de zorgplicht voor deze waterkeringen, en voert ze uit, conform de criteria uit het 'Kader Zorgplicht Primaire Waterkeringen'	niet bekend*
RWS toetst, als beheerder van regionale keringen, de regionale waterkeringen aan de normen die de minister heeft vastgesteld, conform de daarvoor geldende wettelijke voorschriften	niet bekend

* op basis van pilots in 2015 wordt de naleving zeer voorzichtig geschat op 60-70% voor de waterschappen; voor RWS valt de huidige naleving lager uit

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

Vergunningverlening

vergunningen Rijkswaterstaat	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
vergunningen eigen werken Rijkswaterstaat	7	20	23
%< behandelnorm	75	95	95

De inspectie heeft beoordeeld of RWS of een derde in opdracht van RWS bepaalde werken mag uitvoeren in het oppervlaktewaterlichaam. Denk aan ontgronden, lozen, storten, onttrekken, infiltreren, of gebruik maken van waterstaatswerken. Er zijn meer aanvragen binnengekomen dan verwacht. Daarom ligt het aantal gerealiseerde vergunningen hoger dan gepland over 2015. De aanvragen zijn binnen de wettelijke termijn afgehandeld.

Handhaving

Dienstverlening

dienstverlening bodem	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
aantal vragen	231	300	238
afhandeling meldingen	278	325	287

Toezicht

toezicht Rijkswaterstaat	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
objectinspecties	50	600	363
administratiecontroles	271	500	876

2015 was het eerste volledige jaar dat de inspectie het toezicht op RWS en op door RWS gecontracteerde aannemers zelf heeft uitgevoerd. In 2015 zijn meer meldingen ingediend dan geraamd. De beoordeling van deze meldingen heeft meer tijd gekost dan gepland waardoor het aantal gerealiseerde objectinspecties lager uit is gevallen. Ook zijn meldingen als administratiecontroles afgehandeld. Daardoor ligt dat aantal hoger.

De ILT heeft in 2015 enkele themagerichte objectinspecties uitgevoerd bij de aannemers. Gekeken is naar de naleving van specifieke onderdelen van de waterwet- en regelgeving. De resultaten van deze inspecties zijn met RWS besproken, zodat die als opdrachtgever passende maatregelen kan treffen om de naleving bij aannemers structureel te bevorderen.

toezicht waterveiligheid	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
audits zorgplicht primaire keringen	12	12	11
aantal geïnspecteerde bedrijven	12	12	11

De ILT heeft in 2015 via pilotaudits beoordeeld of de keringbeheerders voldoende zijn toegerust voor hun taak: de zorgplicht voor de primaire waterkeringen. De pilotaudits zijn conform planning afgerond, op één na. Die laatste audit wordt begin 2016 afgerond.

toezicht bodem	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
convenanten	0	1	2
objectinspecties*	221	300	28
administratiecontroles*	456	400	865
audits	0	2	7
aantal geïnspecteerde bedrijven	438	700	429

* in 2015 heeft de inspectie de definitie van object- en administratieve controles aangepast, waardoor de aantallen niet corresponderen met de planning uit het Meerjarenplan 2015-2019

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

bodemintermediairs tijdens de uitvoering moeten volgen. Een deel van het toezicht vond plaats naar aanleiding van signalen die lokale toezichthouders en bedrijven hebben ingediend bij het Toezichtloket Bodem. Daarnaast koos de inspectie enkele toezichtthema's op basis van een risicoanalyse. In 2015 waren dat: bodemsanering, het samenvoegen van grond- en bodemenergiesystemen voor koude/warmteopslag.

In audits houdt de inspectie toezicht op de certificerende instellingen. Die spelen in het KWALIBO-stelsel een belangrijke rol bij het borgen van de kwaliteit van de uitvoering door de bodemintermediairs. Verder heeft de ILT met twee ondertoezichtstaanden een convenant afgesloten: een grote aannemer en een bodemintermediair. (Zie ook bijlage B met een overzicht van de convenanten.)

Samenwerking

Bij de keuze voor het themagerichte toezicht gebruikt de ILT informatie van regionale handhavingpartners en van landelijke informatiehouders. In 2015 is de informatie-uitwisseling met de regionale partners extra ondersteund door het systeem Inspectieview (zie ook hoofdstuk 11).

B. Drinkwater en legionella

Aandachtspunten

Drinkwaterbedrijven en eigen waterwinningen

De inspectie houdt toezicht op een duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening. Ze richt zich daarbij op de winning, reiniging en distributie van drinkwater door drinkwaterbedrijven en eigenaren van eigen winningen. Dit laatste betreft bedrijven die zelf grondwater oppompen en aan derden leveren voor consumptie. Denk bijvoorbeeld aan campings. Verder let de inspectie erop dat drinkwaterbedrijven adequaat handelen wanneer zij normoverschrijdingen constateren bij microbiologische verontreinigingen.

Toezicht op BES-eilanden in voorbereiding

De Tweede Kamer heeft in november 2015 het voorstel Wet elektriciteit en drinkwater BES aangenomen, voor Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Dit wetsvoorstel bevat nieuwe taken, eisen en verplichtingen voor water- en elektriciteitsbedrijven in Caribisch Nederland. Hiermee worden de kwaliteit, de betrouwbaarheid en betaalbaarheid van de productie en distributie van elektriciteit en drinkwater verbeterd. Na vaststelling door de Eerste Kamer treedt deze wet in werking. De inspectie krijgt dan het toezicht op de naleving van de bepalingen over de kwaliteit, veiligheid en leveringszekerheid (inclusief verstoring en noodvoorziening) van de elektriciteits- en drinkwatervoorziening van Caribisch Nederland. In 2015 heeft de ILT gewerkt aan een toezichtarrangement hiertoe. (Zie over Caribisch Nederland ook: hoofdstuk 10.)

Legionellapreventie

In het kader van legionellapreventie houdt de inspectie toezicht op de collectieve installaties die in de Drinkwaterwet genoemd staan. Daar kunnen te grote aantallen legionellabacteriën in het drinkwater een risico veroorzaken voor de volksgezondheid.

Vereenvoudiging legionellaregelgeving

In 2015 heeft de Tweede Kamer gesproken over vereenvoudiging van de legionellaregelgeving. Dit naar aanleiding van een rapport van ACTAL (Adviescollege toetsing regeldruk) en een Initiatiefnota legionella van de VVD. Daarna is onder meer de Toezichttafel Gastvrijheidssector

aan de slag gegaan om voorstellen te ontwikkelen voor legionellapreventie. Deze voorstellen zijn op 1 december 2015 door de Toezichttafel geaccordeerd. Eén van de voorstellen is uitvoering van een pilot rond kleinere en overzichtelijke installaties, zoals bij kleinere campings. Daar zou periodieke monsternames op legionella wellicht kunnen volstaan, met pas in geval van normoverschrijdingen, een verplichte risicoanalyse en beheersplan.

Normen en naleving

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

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

* zogeheten kolonievormende eenheden

Vergunningverlening

vergunningverlening drinkwater	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
goedkeuren meetprogramma's drinkwaterbedrijven en eigen winningen	17	30	29
goedkeuren leveringsplannen	0	0	1
%< behandelnorm	95	95	95

In 2015 heeft de inspectie in totaal 29 meetprogramma's beoordeeld. Bedrijven die drinkwater winnen en dit aan derden leveren, zowel drinkwaterbedrijven als eigen winningen, moeten een meetprogramma uitvoeren dat de inspectie heeft goedgekeurd. De inspectie beoordeelt aan de hand van de normen in het drinkwaterbesluit en de meetfrequenties in de drinkwaterregeling. In 2015 is, buiten het reguliere programma om, één leveringsplan beoordeeld. Elke vier jaar moeten drinkwaterbedrijven een verstoringrisicoanalyse (VRA) en een leveringsplan opstellen dat ze aan de inspectie voorleggen. De beoordelingen zijn afgehandeld binnen de gestelde termijn. In 2016 worden de (andere) VRA's en leveringsplannen beoordeeld.

Handhaving

Dienstverlening

dienstverlening drinkwater	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
aantal vragen	214	280	374
afhandeling meldingen	338	575	542

dienstverlening legionella	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
aantal vragen	1.465	1.700	1.496
afhandeling meldingen	8.612	9.250	7.756

Toezicht

toezicht drinkwater	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
convenanten	1	5	3
administratiecontroles	471	230	354
audits voor convenant	18	2	0
audits			6
aantal geïnspecteerde bedrijven	200	100	190

Het convenanttraject heeft intussen bij drie drinkwaterbedrijven geleid tot een convenant (zie bijlage B). Met nog één bedrijf is inmiddels in 2016 een convenant gesloten. Het grotere aantal administratiecontroles is te verklaren uit een gewijzigde procedure voor de meldingen; die leiden nu vaker tot een inspectie. In de planning voor 2016 is dit intussen aangepast.

Omdat het nalevingsniveau bij de drinkwaterbedrijven al hoog is, houdt de ILT enkel reality checks op het handelen als de norm voor microbiologische verontreinigingen wordt overschreden. Ook checkt de inspectie of de drinkwaterbedrijven zorgen voor de continuïteit van de levering. Verder ziet de ILT toe op een doelmatige bedrijfsvoering zodat de kosten voor de gebruiker in verhouding staan tot het geleverde product.

toezicht legionella	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
convenanten	0	3	1
objectinspecties	102	70	0*
administratiecontroles	2.384	2.500	2.133
audit voor convenant		2	0
audits	0	3	0
aantal geïnspecteerde bedrijven	1.790	1.800	1.645

* de geplande objectinspecties zijn door een veranderde werkwijze uitgevoerd als administratiecontroles

In 2015 is één convenant gesloten op het gebied van legionellapreventie. Bij een ander bedrijf zal dit vermoedelijk begin 2016 zijn. Er is verder thematisch geïnspecteerd, met als doelgroepen logiesverstrekende bedrijven en jachthavens. Bij die laatste doelgroep is in 2015 handhavingscommunicatie ingezet. Dat wil zeggen: via vragenlijsten is bij een groot aantal ondertoezichtstaanden informatie opgevraagd, waarna de inspectie indien noodzakelijk ter plaatse heeft geïnspecteerd. Hierdoor is vooral geïnspecteerd bij bedrijven die op voorhand de zaken niet op orde leken te hebben. Daarnaast is geïnspecteerd op basis van meldingen van drinkwaterbedrijven en ondertoezichtstaanden.

Incidentafhandeling en onderzoek

Zomer 2015 heeft de inspectie intensief contact gehad met alle betrokken instanties over een lozing door het Limburgse bedrijf Chemelot van de stof pyrazool. Drinkwaterinspecteurs bewaken daarbij dat de drinkwaterbedrijven de juiste maatregelen nemen om te voorkomen dat de stof in het drinkwater terecht komt.

C. Producten

Aandachtspunten

Productregelingen en energiemaatregelen

In het kader van producttoezicht gaat de aandacht van de inspectie uit naar toezicht op CE-markeringen bij bouwproducten en pleziervaartuigen, op labels (autobanden en energielabels woningen en gebouwen), op type goedgekeurde verkeersproducten en de juiste keuringen bij airco-installaties. Ook houdt de ILT toezicht op het voldoen aan ontwerpcriteria gericht op energiegebruik van producten en op de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die producten en op verpakkingen en de recyclingmogelijkheden. Zo geldt per 1 januari 2016 een verbod op gratis plastic tassen in winkels. Daar komen in 2015 al vragen over binnen.

Normen en naleving

verplichting productregelingen	huidig % naleving
bouwproducten	< 25
pleziervaartuigen	< 40
verkeersproducten	< 70
nieuwe (auto)banden	< 70
elektronica en verpakkingen	< 70

verplichting energiemaatregelen

zichtbaar energielabel overige publiek toegankelijke gebouwen	nog onbekend*
overdracht van energielabel bij transactie utiliteitsbouw	nog onbekend
overdracht van energielabel bij transactie woningen	nog onbekend
controle op erkende deskundigen energielabel woningen	nog onbekend
energielabels auto's	nog onbekend
keuring airco-installatiegebouwen 12-270 Kw	nog onbekend

* in 2015 is deze taak bij de ILT belegd; er is nog geen uitspraak mogelijk over nalevingspercentages

Handhaving

Dienstverlening

dienstverlening productregelingen en energiemaatregelen	realisatie vragen 2015	realisatie meldingen 2015
producten*	312	96
energielabels	2.255	0
Totaal	2.567	96

* onder producten valt bijvoorbeeld: CE-markering bouwproducten en pleziervaartuigen, verkeersproducten, plastic tassen

Toezicht

toezicht productregelingen en energiemaatregelen	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
convenanten	0	4	2
objectinspecties	2.984	1.400	0**
administratiecontroles	0	85	
productregelingen			2.107
energiemaatregelen			159
afhandeling handhavingsverzoek	19	40	14
aantal geïnspecteerde bedrijven	1.348	85	1.018

* hierin zijn ook inspecties van verpakkingen en elektronica meegerekend

** de geplande objectinspecties zijn uitgevoerd als administratiecontroles

Op basis van de ervaringen van de voorgaande jaren heeft de ILT in 2015 een stap gezet van alleen objectgerichte inspecties (op productniveau) naar inspecties op bedrijfsniveau, het zogenaamd systeemgericht inspecteren. Daarbij heeft de ILT de resultaten van enkele objectinspecties besproken met bedrijven die de producten in de markt zetten. De inspecties van de producten blijven nodig om het gesprek met het bedrijf aan te gaan. Daarnaast speelt ook dat met grote regelmaat nieuwe producten gereguleerd worden.

De inspectie houdt toezicht op de energielabels in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Dit bestaat uit toezicht op de verplichtingen uit het Besluit energieprestatie gebouwen:

- de verkoper stelt een energielabel beschikbaar aan de koper bij de verkoop van woningen en utiliteitsgebouwen;
- het beschikbaar stellen van een energielabel bij verhuur van woningen;
- de zichtbaarheid van energielabels bij overige overheidsgebouwen en overige gebouwen.

Ook houdt de inspectie toezicht op de erkend deskundige. Op basis van een adressenlijst van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) met verkochte woningen in januari tot en met maart 2015 heeft de inspectie ongeveer 5.600 attenderingsbrieven verstuurd aan burgers. Gebleken was namelijk dat burgers geen definitief energielabel hadden geregistreerd voor hun verkochte woning. Ze krijgen de gelegenheid dit alsnog te doen. Als zij dit nalaten, start het traject van de last onder dwangsom.

De inspectie heeft een steekproef uitgevoerd voor de keuring van airconditioningsinstallaties in gebouwen met een vermogen groter dan 12 Kw. Dit is een nieuwe doelgroep. Op basis van een adressenbestand van het Kadaster zijn 126 gebouweneigenaren aangeschreven. Deze bleken niet altijd tot de doelgroep te behoren. Het bronbestand en de steekproeftrekking behoeven nadere verfijning.

Samenwerking

Europese toezichthouders

Het markttoezicht op producten heeft een sterk Europees karakter. De samenwerking met andere Europese toezichthouders en typegoedkeuringsinstellingen is van belang om het toezicht effectief in te richten.

Adressenbestanden RVO en Kadaster

Op energiegebied werkt de ILT samen met de genoemde RVO en het Kadaster voor adressenbestanden (zie hiervoor bij toezicht).

D. Risicovolle stoffen

Aandachtspunten

Asbest: inspecties in voedingssector en scheepvaart

Bedrijven importeren goederen vanuit landen met andere normen voor asbest. Tijdens inspecties worden ze zich ervan bewust dat ze ongewild asbesthoudende producten kunnen importeren. Dit komt incidenteel voor in Nederland. De bedrijven moeten zelf alert worden op de samenstelling van de geïmporteerde producten. In 2015 zijn bedrijven met industriële installaties in de voedingssector geïnspecteerd. Hierdoor is het bewustzijn over de mogelijke aanwezigheid van asbest in deze installaties toegenomen. Verder zijn asbesthoudende producten die op voorraad waren, op een veilige wijze afgevoerd. Ook bij scheepsbedrijven is het bewustzijn vergroot. Het is de branche duidelijk geworden dat behalve scheepsonderhoudsbedrijven ook opdrachtgevers (scheepseigenaren rederijen) verantwoordelijk zijn voor de naleving van de regelgeving.

Biociden: veel interventies

Biociden zijn bestrijdingsmiddelen die tot doel hebben schadelijke of ongewenste organismen te vernietigen, af te weren, onschadelijk te maken of de effecten ervan te voorkomen. Hiervoor gelden de Europese Biocidenverordening en de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden. In 2015 heeft de ILT het accent van het toezicht bij drie grote thema's gelegd: de gassingsbedrijven, de toelatinghouders van biociden en de antifoulingbranche. Antifouling zijn aangroeiwerende verfsystemen met biociden voor schepen. De inspecties richten zich op de producenten, importeurs en distributeurs van antifouling en andere watergerelateerde biociden. De naleving is gering. Bij 57% van de inspecties is een interventie gepleegd: een waarschuwing of een dwangsom. Een niet (meer) toegelaten biocide, onvolledige en onjuiste etiketten en een onvoldoende administratie waren de belangrijkste tekortkomingen.

REACH: registratieplicht chemicaliën

Het toezicht op de REACH-regelgeving (Registratie, Evaluatie, Autorisatie en restrictie van Chemische stoffen) en de CLP-regelgeving (Classification, Labelling, Packaging) van de inspectie richtte zich in 2015 vooral op het toezicht op de plicht voor producenten en importeurs om hun chemicaliën te registreren. Door de registratie zijn de risico's bekend. Bovendien hebben producenten de plicht om de juiste informatie over de aard en samenstelling van de chemicaliën aan hun afnemers te verstrekken. Daardoor kunnen afnemers passende beschermingsmaatregelen nemen. Verder heeft de inspectie ook gekeken naar het verbod op het toepassen van bepaalde verboden of beperkte chemicaliën. In 2015 zijn de eerste inspecties uitgevoerd voor de autorisatieverplichting van REACH als onderdeel van een EU-pilotproject. Ook heeft de ILT (de onderdelen risicovolle stoffen, transport en afval gezamenlijk) inspecties uitgevoerd bij bedrijven die stoffen produceren of toepassen op het grensvlak van de afval- en REACH-regelgeving.

Luchtverontreiniging: ozonlaagafbrekende stoffen en F-gassen

Ozonlaagafbrekende stoffen zijn in principe verboden. Enkele handelingen zijn nog mogelijk met een Europese vergunning. F-gassen kunnen onder omstandigheden nog worden toegepast. Steeds meer F-gassen worden uitgefaseerd (dus ook verboden). Sinds 2015 is het bijvullen van installaties met het F-gas R22 verboden. Het toezicht richt zich op de handel in gassen, op onderhoudsbedrijven van koelinstallaties en de exploitanten van deze installaties. Bij de beide laatste groepen bleek de naleving onvoldoende.

Daarnaast is extra aandacht besteed aan het terugdringen van emissies van ozonlaagafbrekende stoffen en gefluoreerde broeikasgassen. Daarvoor zijn inspecties uitgevoerd bij exploitanten en onderhoudsbedrijven van koelinstallaties. De inspecties hebben ook effect gehad op bedrijven die niet zijn geïnspecteerd. In 2015 is extra aandacht geschonken aan het bijvulverbod van HCFC's en aan de nieuwe F-gassenverordening die beide per 1 januari 2015 zijn ingegaan.

Zwavel in brandstoffen

Een tweede groep luchtverontreinigende stoffen is de zwavel in brandstoffen. De controle op de brandstofsamenstelling wordt vooral gestuurd vanuit Europese regels. Bij de zeeschepen en de binnenvaartschepen waren aanmerkelijk minder overschrijdingen van het zwavelgehalte dan in voorgaande jaren, terwijl de norm per 2015 sterk is aangescherpt. Dit komt vermoedelijk doordat de schepen zijn gestopt met de toepassing van stookolie waarvan de samenstelling op de rand van de norm zit. Ze zijn overgestapt op de veel schonere dieselolie. De lage brandstofprijs heeft daarbij zeker geholpen. Naast het toezicht op de brandstofkwaliteit bij (zee)schepen heeft de ILT ook geïnspecteerd op de samenstelling van brandstoffen voor het wegverkeer. De resultaten van het voorgaande jaar zijn gerapporteerd aan de Commissie.

Normen en naleving

regelgeving risicovolle stoffen	huidig % naleving
asbest	< 70
biociden	< 70
REACH	70-90
luchtverontreinigende stoffen	< 70

Handhaving

Dienstverlening

dienstverlening risicovolle stoffen	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
aantal vragen	1.635	1.900	1.927
afhandeling meldingen	1.162	2.900	2.239

Toezicht

toezicht risicovolle stoffen	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
convenanten	0	4	2
objectinspecties:			
• asbest	170	340	319
• biociden	481	750	568
• luchtverontreinigende stoffen	809	500	494
administratiecontroles:			
• asbest	189	80	112
• REACH en CLP	262	350	280
• luchtverontreinigende stoffen	0	70	0
audits	9	6	
handhavingscommunicatie		5	
aantal geïnspecteerde bedrijven	1.109		
• asbest		420	250
• REACH en CLP		350	417
• biociden		750	1.027
• luchtverontreinigende stoffen		560	500

Samenwerking

Biociden: NVWA en BEG

De ILT heeft samengewerkt met de toezichthouder van de biocidenregelgeving op consumentenproducten, de NVWA. In 2016 wordt in het kader van de Europese samenwerking actief deelgenomen aan de nieuw opgerichte Biocides Enforcement Group (BEG).

Gezamenlijke toezichthouders voor REACH

De ILT heeft samengewerkt met de toezichthouders op de REACH- en CLP-regelgeving (Douane, Inspectie SZW, NVWA en Staatstoezicht op de Mijnen) en de toezichthouders op de transportregelgeving van gevaarlijke stoffen. Ook neemt de ILT deel aan Forum: de Europese samenwerking voor de REACH-, CLP- en PIC-verordening (PIC staat voor Prior Informed Consent). Samen voeren ze (pilot)projecten uit, en behandelen ze signalen over mogelijke overtredingen.

E. Explosiegevaarlijke stoffen

Aandachtspunten

Vuurwerk: naleving onvoldoende

In de vuurwerkketen is de inspectie verantwoordelijk voor het toezicht op de productveiligheid van consumenten- en professioneel vuurwerk. Ondanks de toezichtinzet blijft de naleving van de productveiligheidseisen onvoldoende. Evenals voorgaande jaren is geconstateerd dat ruim 20% van het geteste vuurwerk niet voldoet aan de wet- en regelgeving. In zestien testdagen zijn ruim driehonderd verschillende soorten vuurwerk getest. Het toezicht richtte zich vervolgens op de verantwoordelijke importeurs waarbij de ILT vooral bestuursrechtelijke mogelijkheden heeft aangewend om een betere naleving af te dwingen. De importeur is daarbij gedwongen op zijn kosten het onveilige vuurwerk van de markt te halen en te vernietigen. Hier blijkt een prikkel van uit te gaan.

Wet explosieven: track en trace toegevoegd

De Wet explosieven voor civiel gebruik (Wecg) bevat regels voor het hebben, vervoeren, verhandelen en gebruiken van explosief materiaal, vooral kruit. De ILT heeft geïnspecteerd bij de professionele toepassers en bij enkele recreatieve toepassers. De controles hebben geleid tot inzicht in de gebreken en in afspraken met de Politie om gezamenlijk de naleving te verbeteren. In de loop van 2015 is de Wecg uitgebreid: er zijn eisen toegevoegd voor registratie van handel en controle van de persoon of het bedrijf waarmee gehandeld wordt, de zogenaamde track en trace. In 2015 zijn de eerste inspecties naar track en trace uitgevoerd.

Normen en naleving

regelgeving	verplichtingen	huidig % naleving
vuurwerk	consumenten- en professioneel vuurwerk voldoet aan de eisen op het gebied van productveiligheid, etikettering en verpakking en ketenmeldingen; toepassing bij evenementen is vergunning- of meldingsplichtig	70-80
Wet explosieven voor civiel gebruik (Wecg)	explosieven voor civiel gebruik voldoen aan eisen op het gebied van productveiligheid, etikettering en verpakkingen; het is verboden om zonder erkenning explosieven te vervaardigen, te gebruiken, op te slaan, over te brengen en te verhandelen. Ook is het verboden om zonder vergunning explosieven over te brengen; er moet een doorlopend register worden bijgehouden	> 70

Handhaving

Dienstverlening

dienstverlening explosiegevaarlijke stoffen	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
aantal vragen	1.893	1.900	1.520
afhandeling meldingen	7.380	7.000	241

Toezicht

toezicht explosiegevaarlijke stoffen	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
convenanten	0	2	0
objectinspecties:			
• vuurwerk	262	425	125
• civiele explosieven	128	150	149
administratiecontroles:			
• vuurwerk	11	75	47
audits		2	
aantal geïnspecteerde bedrijven:	240		
• vuurwerk		30	85
• civiele explosieven		150	108

a. bijna geen afgekeurd vuurwerk alsnog in de handel

De ILT controleert ieder jaar of het vuurwerk dat voorgaande jaren is afgekeurd, aangetroffen wordt in de detailhandel. Uit de inspectieresultaten blijkt dat er nagenoeg geen afgekeurd vuurwerk op verkooppunten wordt aangetroffen. Importeurs houden zich op dit punt goed aan de regels.

b. professioneel vuurwerk dat per post bij consumenten terechtkomt

Het toezicht op de illegale verkoop van professioneel vuurwerk aan consumenten is primair een opsporingsaangelegenheid. Desondanks wordt vanuit toezicht geïnspecteerd. Dat gebeurt onder meer door controles bij evenementen. Daar wordt de kwaliteit van het vuurwerk geïnspecteerd, maar ook bekeken of professioneel vuurwerk 'weglekt' naar de consumentenmarkt. Importeurs en toepassers blijken zich goed te houden aan de regels.

c. opvolger voor FLITS

In 2014 is de ILT gestart met diepgaande administratieve controles bij vuurwerkimporteurs. Het toezicht daarop is in 2015 voortgezet. Verder heeft de inspectie in 2015 een nieuw gebruiksvriendelijk landelijk informatiesysteem ontwikkeld dat het verouderde FLITS-systeem in 2016 zal vervangen. Zo moet de ILT meer grip krijgen op de vuurwerkketen. FLITS staat voor Fireworks Lifecycle Information and Tracing System.

Samenwerking

Bij het toezicht werkt de inspectie samen met de Inspectie SZW, de Douane, de Politie en gemeenten. De inspectie heeft contacten met internationale handhavingspartners en werkt aan een samenwerkingsverband op het gebied van handhaving met EU-partners.

4. Woningcorporaties



De Autoriteit woningcorporaties (Aw) is een relatief nieuw domein binnen de ILT. De Aw is op 1 juli 2015 opgericht, toen de Woningwet 2015 in werking trad. Met die wet zijn de activiteiten van woningcorporaties meer gericht op de kerntaak en is het externe toezicht versterkt. De Aw houdt toezicht op de rechtmatigheid, financiële continuïteit, governance en integriteit van de corporaties. Dit doet zij integraal en risicogericht. De Aw valt onder politieke verantwoordelijkheid van de minister voor Wonen en Rijksdienst (WenR) en is ondergebracht bij de ILT. In dit hoofdstuk volgen de belangrijkste ontwikkelingen in het toezicht op individuele corporaties en de sector als geheel.

Aandachtspunten

Aw opgericht in 2015

De nieuwe onafhankelijke Autoriteit woningcorporaties is een samenvoeging van het volkshuisvestelijk toezicht dat sinds 2014 al was ondergebracht bij de ILT, en het financieel toezicht van het Centraal Fonds Volkshuisvesting (CFV). Per 1 juli 2015 is het CFV opgeheven en zijn de medewerkers overgegaan naar de ILT. Met de bundeling van het financieel en volkshuisvestelijk toezicht beoogt de wetgever een grotere effectiviteit van het toezicht. De onafhankelijkheid van de nieuwe autoriteit wordt gewaarborgd door de onafhankelijke positie van de ILT en door opname van de Aw en haar taken in de Woningwet.

Verantwoording: andere verslaglegging dan bij andere domeinen

De verantwoording over het toezicht op de financiële continuïteit beslaat de periode 1 juli tot en met 31 december 2015. Over het eerste half jaar heeft het CFV nog verantwoording afgelegd. De verantwoording over het toezicht op rechtmatigheid, governance en integriteit heeft betrekking op heel 2015. Het Meerjarenplan 2015-2019 van de ILT schetst in grote lijnen het volkshuisvestelijk toezicht op woningcorporaties. Daarnaast staat daarin dat de ontwikkeling van het toezicht mede afhangt van de (toen nog) op te richten Aw. Hierdoor wijkt de verslaglegging van de Aw nog af van die van de andere domeinen.

Normen en naleving

Woningwet 2015: rechtmatigheid, financiële continuïteit, governance en integriteit

In de Woningwet 2015 is vastgelegd dat de Aw onafhankelijk van het rijksbeleid en de standpunten van de sector een oordeel geeft over het functioneren van alle woningcorporaties. De individuele oordelen maakt de Aw jaarlijks openbaar. Ook rapporteert de Aw jaarlijks over de financiële staat van de sector als geheel. De Aw kan zelfstandig ingrijpen bij woningcorporaties door een bestuurlijke boete op te leggen of een aanwijzing te geven aan een woningcorporatie, door een actieve of passieve toezichthouder aan te stellen en/of een dwangsom op te leggen.

De taken van de Aw volgens artikel 61 van de Woningwet 2015

- Het toezicht op de toegelaten instellingen en de dochtermaatschappijen is opgedragen aan de Autoriteit woningcorporaties.
- Het toezicht richt zich op de volgende onderwerpen:
 - de rechtmatigheid van het handelen en nalaten van de toegelaten instellingen en de dochtermaatschappijen;
 - de governance en de integriteit van beleid en beheer van de toegelaten instellingen en de dochtermaatschappijen;
 - het behoud van de financiële continuïteit van de toegelaten instellingen en de dochtermaatschappijen;
 - het beschermen van het maatschappelijk bestemd vermogen van de toegelaten instellingen en de dochtermaatschappijen;

- de solvabiliteit en de liquiditeit van de toegelaten instellingen en de dochtermaatschappijen;
- de kwaliteit van het financieel risicomanagement, het financieel beheer, de financiële aansturing en de financiële verantwoording van de toegelaten instellingen en de dochtermaatschappijen;
- de compensatie, waaronder mede is begrepen de naleving van artikel 48, alsmede artikel 49, eerste en tweede lid, dan wel van de artikelen 49, eerste lid, 25b, eerste lid, van de Mededingingswet, en de andere situaties waarin toegelaten instellingen of samenwerkingsvennootschappen meer compensatie zouden kunnen ontvangen dan hun toekomst.

Wet normering topinkomens van toepassing op bestuurders en commissarissen

Voor woningcorporaties gelden verder op basis van de Wet normering topinkomens (WNT) specifieke bezoldigingsmaxima voor bestuurders en commissarissen. De Aw ziet erop toe dat de corporaties zich aan deze maxima houden.

Beleidsregels financieel toezicht

Op 1 juli 2015 zijn de Beleidsregels financieel toezicht van de Aw in werking getreden. Deze vervangen de Beleidsregels 2015 van CFV. Ze gaan alleen over het financieel toezicht en niet over het toezicht op rechtmatigheid, governance en integriteit. De nieuwe taken die de Woningwet 2015 met zich meebrengt (zie kader), werkt de Aw nog uit. De Aw heeft het beleid hierover gepubliceerd op haar website en opgenomen in de Beleidsregels 2016.

De Aw heeft in de Woningwet 2015 nieuwe taken gekregen voor het financiële toezicht:

- het goedkeuren van verbindingen;
- het verlenen van ontheffing voor toekenning van vermogen aan een verbinding, anders dan via aandelen of via een interne lening;
- het houden van toezicht op de financiering van werkzaamheden;
- het goedkeuren van voorgenomen niet-Daeb-werkzaamheden (diensten van algemeen belang);
- het beoordelen van het reglement financieel beleid en beheer (en reglement inzake sloop, klachtmogelijkheden).

Vergunningverlening

De Aw verleent goedkeuringen, ontheffingen en zienswijzen die woningcorporaties moeten aanvragen voor een aantal handelingen of activiteiten. Denk hierbij aan de goedkeuring van een fusie, de wijziging van statuten, de zienswijze over de geschiktheid van een bestuurder of lid van de Raad van Toezicht, of de goedkeuring van de verkoop van woningen.

goedkeuring activiteiten	planning 2014	aanvragen 2015	realisatie 2015
statutenwijziging		18	18
fusies		15	12
nevenactiviteiten		33	33
verkoop van woningen		120	120
geschiktheid bestuurder /lid RvT		190	96
Totaal	230	376	279

Twaalf fusies van corporaties

Door fusies is het aantal corporaties in 2015 met twaalf afgenomen. Daarnaast is één corporatie opgeheven.

Nevenactiviteiten hoeven niet meer gemeld

In de eerste helft van 2015 zijn 33 nevenactiviteiten afgehandeld. De verplichting om nevenactiviteiten te melden is met de Woningwet 2015 vervallen.

Geschiktheid bestuurder: geen positieve zienswijze bij 3%

In de tweede helft van 2015 zijn in totaal 190 aanvragen ingediend: 99 nieuwe benoemingen en 91 herbenoemingen. Het merendeel van de aanvragen heeft betrekking op interne toezichthouders: 159 interne toezichthouders en 31 bestuurders. 3% van de aanvragen heeft geen positieve zienswijze gekregen.

De Aw heeft ongeveer de helft (94) van de aanvragen voor afhandeling overgeheveld naar 2016. Die werden in de laatste maanden van 2015 ingediend. Van de 96 kandidaten die in 2015 zijn beoordeeld, zijn er 8 uitgenodigd voor een tweede gesprek. Inmiddels hebben drie (van deze acht) kandidaten hun aanvraag ingetrokken, zonder dat de Aw een negatieve zienswijze heeft afgegeven. Het intrekken van de aanvraag is daarmee een relevanter gegeven dan het aantal afwijzingen. Door intrekken wordt die negatieve zienswijze juist voorkomen; een praktijk die ook gebruikelijk is bij de Autoriteit Financiële markten (AFM)/De Nederlandsche Bank (DNB).

Handhaving

Dienstverlening

dienstverlening Aw	planning 2014	Binnen-gekomen 2015	realisatie 2015
vragen	50	1.232	1.182
meldingen	100	50	50
meldingen integriteit		46	46
meldingen artikel 29 Btiv		4	4

a. meer vragen dan verwacht

Het aantal vragen van en over woningcorporaties is hoger dan verwacht. De vragen hebben betrekking op heel 2015. Door de invoering van de nieuwe Woningwet zijn aan het MIC vooral in de tweede helft van 2015 veel vragen gesteld door en over woningcorporaties.

b. niet alle signalen zijn integriteitsschendingen

Bij het MIC zijn 46 signalen over integriteit binnengekomen. Deze gaan niet alleen over mogelijke integriteitsschendingen. Er zitten ook klachten van huurders en woningzoekenden tussen. Zij zijn doorverwezen naar de huurcommissie en/of de bevoegde klachtencommissies. Van de 46 signalen zijn er 18 voorgelegd aan de inspecteurs voor nader onderzoek. Twee meldingen zijn overgedragen aan de Inlichtingen- en Opsporingsdienst (IOD), omdat er mogelijk sprake is van een vermoeden van een strafbaar feit.

c. meldingsplicht Btiv: vier meldingen ontvangen

Sinds 1 juli 2015 heeft de Raad van Toezicht/Raad van Commissarissen van een woningcorporatie op grond van artikel 29 van het Besluit toegelaten instellingen volkshuisvesting (Btiv) een actieve meldingsplicht. Deze raad – intern toezichthouder – moet situaties melden aan de Aw waarbij de woningcorporatie (mogelijk) schade heeft berokkend aan het belang van de volkshuisvesting. Ook moet deze melding doen van onoverbrugbare geschillen tussen het bestuur en het intern toezichtorgaan. Hetzelfde geldt voor mogelijk onrechtmatig handelen van de corporatie, schendingen van integriteit bij beleid en beheer, en liquiditeits- of solvabiliteitsproblemen. In de tweede helft van 2015 zijn vier meldingen op basis van artikel 29 Btiv binnengekomen.

bezwaren, bestuurlijke boeten, beroepen en Wob-verzoeken	ingekomen in 2015	afgehandeld in 2015	% binnen normtijd afgehandeld
bezwaren	16	16	100
bestuurlijke boeten	0	0	n.v.t.
beroepen	0	0	n.v.t.
Wob-verzoeken	12	12	100

Individueel

Toezicht

De Aw beoordeelt jaarlijks zoals vermeld de financiële continuïteit, rechtmatigheid, governance en integriteit van alle woningcorporaties. In 2015 hebben bestuurders en RvC's van corporaties daartoe twee toezichtbrieven van de Aw ontvangen: één met de financiële beoordeling en één over de rest. Alle individuele brieven zijn gepubliceerd op de website van de ILT/Aw. In 2016 ontvangen de corporaties één brief met een integraal oordeel.

financiële beoordeling	planning	realisatie
individuele woningcorporaties	367	363
geen interventie		150
monitoringsafspraken		134
maatregelen		21
verbeterplan		7
herstelplan		14
beëindiging interventie		37

Het resultaat van de financiële beoordelingen is dat de Aw bij 19 corporaties een nieuwe interventie moest opleggen, naast 23 corporaties waarbij de interventie is gecontinueerd of in zwaarte is gewijzigd. Dat maakt in totaal 42 lopende interventies: eind 2015 werkten 21 corporaties aan de uitvoering van een maatregel, 7 aan een verbeterplan en 14 aan een herstelplan.

Bij 37 van de 60 corporaties waarbij in 2014 vanuit financieel oogpunt was geïntervenieerd, is de interventie opgeheven. Vier van hen stonden onder verscherpt toezicht. De corporaties die een herstelplan moeten opleveren, staan onder verscherpt toezicht van de Aw. Begin 2016 zijn twee van die corporaties door fusie opgeheven. Daardoor gaan zij van de lijst verscherpt toezicht af. Met 134 corporaties waar niet is geïntervenieerd, zijn afspraken gemaakt om een vinger aan de pols te houden. Dit zijn de monitoringsafspraken uit de tabel hiervoor.

De lichte maatregelen die de Aw in 2015 heeft opgelegd, hebben veelal te maken met het risicobeheer door de organisatie en de doelmatige inzet van het maatschappelijk gebonden vermogen. Een interventie was doorgaans mede gericht op de verbetering van de kwaliteit van de financiële verantwoording. De zwaardere interventies zoals een verbeter- of herstelplan zijn in 2015 opgelegd bij de hardere financiële problemen zoals liquiditeitsrisico's.

beoordeling governance, integriteit en rechtmatigheid individuele woningcorporaties	planning 2015	realisatie 2015
individueel oordeel: aantal corporaties	367	367
opmerkingen rechtmatigheid		165
audits governance	50	13

a. rechtmatigheid: Wet normering topinkomens

Wat betreft rechtmatigheid heeft de Aw specifiek gekeken naar de Wet normering topinkomens (WNT) en de toewijzingsnorm. 165 corporaties hebben één of meerdere opmerkingen gekregen van de Aw. Die corporaties hebben tot februari 2016 de tijd daarop te reageren. Daarna vindt een definitief oordeel plaats. De Aw heeft al wel vastgesteld dat alle corporaties meer dan 90% van de woningen hebben toegewezen aan de daarvoor bestemde doelgroep. Zij voldoen daarmee aan de toewijzingsnorm in het kader van de staatssteunregels.

De meeste opmerkingen hadden betrekking op leningen aan derden c.q. garantstellingen die mogelijk niet zijn toegestaan (42 keer) en op het verlenen van onderhouds- en beheerdiensten aan vastgoed van derden (39 keer). Vijf corporaties hebben een opmerking gekregen over de WNT. Bij hen is sprake van onvolledige informatie of overschrijding(en) van de WNT-normen door topfunctionarissen of interne toezichthouders. Om te kunnen beoordelen of de bezoldiging binnen de WNT-normering valt, moeten de corporaties voor 1 februari 2016 meer informatie aanleveren.

b. governance: dertien audits uitgevoerd

In het Meerjarenplan was voorzien in één convenant en vijftig audits daarvoor. In 2015 is er geen convenant gerealiseerd. Wel is de Aw in 2015 gestart met audits naar governance bij woningcorporaties, voor meer risicogericht toezicht. Daarbij heeft de Aw onder meer gekeken naar de 'checks and balances' binnen de corporatie, het interne toezicht en de kwaliteit van de verantwoording. In een audit voert de Aw een gesprek met het bestuur en de Raad van Toezicht en eventueel andere partijen op basis van een ingevulde vragenlijst en stukken van de corporaties. De corporaties zijn ervoor geselecteerd op basis van een risicoanalyse en op basis van signalen. Met twee corporaties is een pilot gestart, die samen met deze corporaties is geëvalueerd. Vervolgens zijn bij nog eens elf corporaties audits uitgevoerd. In totaal zijn dus dertien auditrapporten geschreven.

Toezichtontwikkeling

Met de integratie van het financieel toezicht en het toezicht op governance, integriteit en rechtmatigheid, beschikt de Aw over geïntegreerde informatie. Dit biedt mogelijkheden voor een betere risicoanalyse. Dat is belangrijk om een evenwichtiger oordeel te kunnen vormen en vervolgens gericht en dus effectiever te kunnen interveniëren.

In de tweede helft van 2015 is een begin gemaakt met die integratie. Een belangrijke eerste stap is de publicatie 'Hoofdlijnen beoordelingskader scheiding Daeb en niet-Daeb'. (Daeb: diensten van algemeen economisch belang.) Hiermee verschaft de Aw corporaties informatie over de hoofdlijnen van de beoordeling van de scheidingsvoorstellen, het tijdspad en het beoordelingskader. Corporaties kunnen hiermee hun scheidings- of splitsingsvoorstel voorbereiden.

Onderzoeken

onderzoeken sectortoezicht	planning 2015	realisatie 2015
financieel sectorbeeld	1	1
financiële doorrekening Huurakkoord	-	1
themaonderzoek Zorgvastgoed	1	1

a. financieel sectorbeeld: positie corporaties positief

Jaarlijks publiceert de Aw een rapport hoe de woningcorporatiesector er financieel voor staat. In het sectorbeeld 2015 heeft de Aw geconcludeerd dat de financiële positie van de corporaties zich positief ontwikkelt. De sector in zijn geheel staat er goed voor, al bestaan er grote verschillen tussen corporaties. Het vermogen is eind 2014 beperkt toegenomen ten opzichte van 2013. Eind 2014 lag de solvabiliteit (de verhouding van het eigen vermogen en het totaal vermogen) boven de norm die de Aw hanteert. Dat geldt ook voor de mate waarin corporaties hun lopende financiële verplichtingen uit de kasstromen kunnen betalen. In de komende jaren blijven de verwachtingen gunstig. Uit de meerjarenverkenning blijkt dat er op sectorniveau geen belemmeringen zijn om de geplande (des)investeringsprogramma's uit te voeren. De minister voor WenR heeft het Sectorbeeld op 17 december 2015 naar de Tweede Kamer gestuurd.

Uit de cijfers van de woningcorporaties blijkt ook dat, vooruitlopend op de Woningwet 2015, corporaties zich steeds meer op hun publieke taak richten. De bedrijfsvoering is efficiënter en doelmatiger geworden. De omvang van de verliezen op commerciële activiteiten is fors teruggelopen. Dit laatste komt mede door al eerder gedane afwaarderingen en een betere woningmarkt. En hoewel de sterke groei van de verhuurdersheffing in 2014 de kasstromen drukt, blijven er voldoende liquide middelen beschikbaar om de taken uit te voeren.

Vier scenario's

De Aw heeft in het sectorbeeld vier scenario's doorgerekend waarin de gevolgen van risico's op de financiële positie van corporaties zijn verkend. Het gaat hier om risico's als lagere huren (stijging gelijk aan inflatie), hogere rente, meer investeringen voor behoud van kwaliteit en verduurzaming van bezit en een combinatie van lagere huren en meer investeringen. Uit de eerste drie scenario's blijkt dat de huidige positie van het vermogen en liquiditeitsratio's voldoende is om deze risico's op te vangen. Alleen bij een combinatie van lagere huren en extra investeringen om de levensduur van het bezit op peil te houden, gaan de kasratio's knellen en is de kans groot dat individuele corporaties onder de norm uitkomen.

De Aw constateert dat de nieuwe Woningwet en de komende scheiding van Daeb- en niet-Daeb-bezit de beleidsruimte van corporaties verkleinen. In geval van financiële problemen hebben corporaties daardoor minder mogelijkheden om bij te sturen. Ze kunnen immers niet meer simpelweg de huren verhogen of woningen verkopen. Ook de huursombenadering en het passend toewijzen hebben tot gevolg dat de huurstijgingen sterk worden ingekaderd.

b. financiële doorrekening Huurakkoord: effecten voor sector gering

In de zomer van 2015 heeft de minister voor WenR de Aw verzocht het Huurakkoord van Aedes en de Woonbond door te rekenen. Deze doorrekening maakt duidelijk dat de huurbeleidsruimte van corporaties steeds kleiner wordt en het risico voor individuele corporaties met een financieel

zwakke positie groter wordt. De beperkte huurbeleidsruimte door het Huurakkoord heeft voor de corporatiesector als geheel geen grote effecten, omdat de meeste corporaties de afgelopen periode zelf hun plannen al hebben gematigd. De minister voor WenR heeft de Tweede Kamer hierover op 23 september 2015 schriftelijk geïnformeerd.

c. themarapportage Zorgvastgoed

Naast het jaarlijkse sectorbeeld publiceert de Aw regelmatig resultaten van themaonderzoeken. In 2014 is de voorganger van de Aw gestart met een themaonderzoek Zorgvastgoed. Aanleiding daarvoor was de verandering in beleid en regelgeving op het terrein van langdurige zorg. Door deze wijzigingen nemen de financiële risico's voor (intramurale) zorginstellingen toe. Woningcorporaties die zorgvastgoed verhuren aan dergelijke instellingen, kunnen hierdoor direct of indirect financieel worden geraakt.

Uit het op 19 mei 2015 gepubliceerde themaonderzoek wordt duidelijk dat op sectorniveau geen acute financiële risico's te verwachten zijn. Voor de corporatiesector als geheel lijkt het risico van zorgcomplexen en ander zorgvastgoed beperkt. Ook uit een verdiepend onderzoek, dat eind 2015 is afgerond, blijkt dat op korte termijn niet te verwachten is dat een corporatie omvalt vanwege het beheer van zorgvastgoed. Bij enkele corporaties heeft de Aw interventies opgelegd. Zij moeten maatregelen treffen tegen de gesignaleerde risico's.

Aanbevelingen uit het themarapport Zorgvastgoed

De Aw vindt het belangrijk dat corporaties met zorgvastgoed de ontwikkelingen in de wetgeving voor de zorg kennen, de risico's voor het eigen zorgvastgoed analyseren en maatregelen nemen om deze risico's te beheersen. Een specifiek aandachtspunt daarbij is de waardering van het zorgvastgoed. Een andere aanbeveling is dat corporaties hun portefeuillemanagement op het gebied van zorgvastgoed en financiële planning baseren op een eigen visie op de lokale (of regionale) zorgmarkt en hun rol daarbij. De Aw raadt corporaties verder aan waar mogelijk contractrisico's te beperken. De laatste aanbeveling aan corporaties is om met eigen stresstesten en scenario's te onderzoeken of de liquiditeit en continuïteit van de corporatie voldoende gewaarborgd zijn en blijven.

Samenwerking

Met het Waarborgfonds Sociale Woningbouw (WSW) werkt de Aw aan nadere afstemming van de beoordelingsmethodiek waardoor de administratieve lasten voor corporaties afnemen.

5. Rail en wegvervoer



De ILT houdt op het gebied van rail en wegvervoer toezicht op de railinfrastructuur en het vervoer van goederen en personen over het spoor, het personenvervoer over de weg (taxivervoer en busvervoer) en het goederenvervoer over de weg. De belangrijkste ontwikkelingen op deze terreinen staan hierna beschreven. De inspectie controleert de veiligheid in deze sectoren en ziet toe op eerlijke concurrentieverhoudingen.

A. Rail

Aandachtspunten

Fyra-enquête afgerond

In 2015 zijn de openbare verhoren gehouden in de parlementaire enquête over de Fyra. In haar eindoordeel is de enquêtecommissie kritisch over hoe de inspectie haar rol als toezichthouder en vergunningverlenende instantie heeft ingevuld. Het kabinet heeft op 29 april 2016 zijn reactie op het enquêterapport aangeboden aan de Kamer. De ILT heeft organisatiebrede veranderingen ingezet om de werkwijze bij vergunningverlening en handhaving verder te professionaliseren, in reactie op de aanbeveling van de enquêtecommissie om te zorgen voor een beleids- en gedragsverandering.

Wet Lokaal spoor in werking

Op 1 december 2015 is de Wet Lokaal spoor in zijn geheel in werking getreden. Daarmee is de inspectie de toezichthouder voor al het spoor in Nederland. Voor het lokaal spoor zijn de decentrale overheden het bevoegd gezag. Met hen heeft de inspectie bestuursovereenkomsten gesloten. Samen is het programma voor het toezicht opgesteld. Over een jaar wordt de samenwerking geëvalueerd.

Ongevallen: treinbotsing in Tilburg

Al enkele jaren achtereen neemt het aantal ongevallen op het spoor af. Ook zijn er in 2015 minder zogeheten stoptonendseinp passages (STS-passages) geweest dan in 2014. Hierdoor zijn de beleidsdoelstellingen voor het aantal en het risico van STS-passages voor het tweede achtereenvolgende jaar gehaald. Het grote risico van het passeren van een rood sein, blijkt uit de botsing van twee treinen in Tilburg. Er waren in totaal acht lichtgewonden onder reizigers en personeel. De inspectie heeft haar bevindingen gerapporteerd aan de staatssecretaris. Het rapport is aan de Tweede Kamer gestuurd.

Vergunningverlening

vergunningverlening railvervoer	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
hoofdspoor			
aantal bedrijfs- en materieelvergunningen	253	170	190
infraverunningen	16	30	22
machinistenvergunningen	1.354	700	441
% binnen kwaliteitsnorm	86	95	84
lokaal spoor			
aantal nieuwe of gewijzigde verklaringen voertuigtoelatingen	0	0	0
aantal verklaringen nieuwe of gewijzigde infrastructuur	-	1	0
aantal verklaringen VZS*-beheerder en vervoerder	-	7	8

* Veiligheidszorgsysteem

Minder machinistenvergunningen

Het aantal machinistenvergunningen is lager uitgevallen dan gedacht. Dat komt doordat er minder aanvragen zijn gedaan dan op grond van de verval- en pensioendata te verwachten was.

Acht verklaringen afgegeven lokaal spoor

Sinds 1 december 2015 is het Besluit bijzonder spoor van kracht en zijn de laatste hoofdstukken van de Wet lokaal spoor in werking getreden. Vervoerders en spoorbeheerders hebben een vergunning nodig voor hun activiteiten, respectievelijk moeten daarvoor worden aangewezen en hiervoor is een verklaring van de inspectie nodig. In totaal heeft de inspectie acht verklaringen afgegeven.

Handhaving

Dienstverlening

dienstverlening railvervoer	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
afhandeling vragen	253	1.100	836
afhandeling meldingen	16	150	148

passagiersrechten railvervoer	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
aantal klachten	52	50	18
% binnen de norm	95	95	95

Toezicht

toezicht railvervoer en kabelbanen	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
aantal convenanten	1	1	1
objectinspecties (inclusief kabelbanen)	2.168	2.100	2.342
waarvan voor Inspectie SZW	60	60	111
audits	168	185	138
aantal geïnspecteerde bedrijven			
railvervoer	150	150	150
kabelbanen	22	22	12

In de uitvoering van het toezicht in 2015 is een verschuiving opgetreden tussen audits en objectinspecties, onder meer door uitbreiding van het aantal reality checks. De planning voor audits is daardoor niet gehaald; het aantal objectinspecties viel daarentegen hoger uit.

a. prestatiegericht onderhoud (PGO): ProRail gemonitord

De ILT monitorde de maatregelen van ProRail naar aanleiding van de rapportage 'Prestatiegericht onderhoud' uit 2014, over de aanbesteding van klein onderhoud aan het spoor. In welke mate beheerst ProRail de veilige berijdbaarheid van het spoor door de PGO-contracten met aannemers? Uit de tussenrapportage van de inspectie uit 2015 ('Verbeteringen in het prestatiegericht onderhoud door ProRail') blijkt dat dit nog onvoldoende het geval is. De inspectie heft daarom de geconstateerde overtredingen en tekortkomingen nog niet op. Reden is dat weliswaar de voorgenomen maatregelen door ProRail vertrouwen wekken, maar dat een aantal zaken nog te wensen overlaat. Positief is dat ProRail een nieuw normenkader voor klein onderhoud implementeert, waardoor ze beter kunnen beoordelen wanneer onderhoud nodig is. Ook trekt ProRail de regie naar zich toe waar het gaat om het 'expert judgement' over gebruiksbependingen van het spoor. De inspectie is nog wel kritisch over de onderbouwing van enkele aspecten van het nieuwe normenkader. Ook moeten de plannen voor sturingsdata voor de fysieke staat van de infrastructuur concreter en beter worden onderbouwd.

b. verscherpt toezicht op NS en ProRail opgeheven

Het verscherpt toezicht op de NS en ProRail is opgeheven. Dat toezicht was ingesteld na de treinbotsing bij Amsterdam Westerpark in april 2012. Beide organisaties hebben verschillende maatregelen genomen, waaronder het verbeteren van de veiligheidscultuur en het verminderen van het aantal roodseinnaderingen door een betere planning.

c. toezicht lokaal spoor

Voor het toezicht op lokaal spoor is met de afzonderlijke decentrale overheden een handhavingprogramma afgestemd. De inspectie is zelf verantwoordelijk voor de handhavingsthema's; het zogeheten toezicht op eigen beweging. In 2015 zijn nog geen objectinspecties uitgevoerd. Naast het toezicht op eigen beweging kan de decentrale overheid de inspectie vragen om specifieke toezichtacties uit te voeren. De decentrale overheden hebben gemeld hiervan in de toekomst gebruik te gaan maken.

d. stoptonendseinp passages gedaald; thema-audit uitgevoerd

Ook in 2015 is de doelstelling voor het aantal STS-passages gehaald. Het aantal passages is gedaald tot ongeveer honderd. (Het definitieve cijfer volgt later in 2016.) In 2014 waren er 112 STS-passages. Ongeveer 2.500 seinen zijn inmiddels voorzien van Automatische Trein Beïnvloeding Vernieuwde versie (ATB Vv) dat die passages helpt voorkomen.

Ondanks de positieve ontwikkeling blijven STS-passages een risico. Het ongeval in Tilburg in 2015 was zoals vermeld een gevolg van het passeren van een rood sein. In het kader van het incidentonderzoek heeft de ILT NS Reizigers, DB Cargo (voorheen DB Schenker Rail) en ProRail gevraagd om te reageren op de bevindingen van de ILT. ILT verwacht daarbij onder meer dat er snel inzicht ontstaat in vergelijkbare ongewenste situaties ('op geel vertrekken') en dat NS Reizigers en ProRail naar aanleiding daarvan snel adequate maatregelen treffen. Afhankelijk van de reacties en acties zal de ILT nader optreden.

Daarnaast heeft de ILT een thema-audit uitgevoerd om na te gaan of ondernemingen voldoen aan de meldplicht voor STS-passages en ook of ze voldoende preventieve maatregelen nemen. Conclusie: vervoerders voldoen aan de verplichting en nemen (gezamenlijk) maatregelen, maar richten zich vooral op de directe oorzaken van de STS-passages. Volgens de ILT kunnen vervoerders meer lessen trekken uit het verleden, als ze meer aandacht besteden aan de achterliggende oorzaken en context. De ILT blijft de ontwikkelingen nauwgezet volgen.

e. quick scan baanschuivers

De inspectie heeft onderzoek gedaan naar de ontsporingrisico's van spoorvoertuigen zonder baanschuiver. Het gaat om voertuigtype SGMm en Mat'64. Gelet op de eigenschappen van SGMm is de inspectie van mening dat de risico's op ontsporing na een aanrijding op een overweg niet zo groot zijn dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Het Mat'64-materieel wordt in 2016 uit dienst genomen.

Incidentafhandeling en onderzoek

Het piket van de inspectie is in 2015 31 keer uitgerukt naar aanleiding van een incident op het spoor. Dat is ongeveer gelijk aan vorig jaar. Verder verschenen in 2015 zes ongevalsrapporten: behalve de al genoemde (ongeval Tilburg, vervolg verscherpt toezicht, quick scan ontsporingrisico's en PGO) ook het rapport 'Weten we nú wat er staat?' (zie hoofdstuk 8 over transport van gevaarlijke stoffen) en een rapport over het ongeval tussen een tram van HTM en de RET in Rijswijk in 2014. De Onderzoeksraad voor Veiligheid bracht haar rapport uit over de ontsporing van een reizigerstrein bij Hilversum begin 2014 als gevolg van een kapot wissel.

Samenwerking

NSA's

De verschillende national safety authorities (NSA's) wisselen handhavingprogramma's uit en stemmen die met elkaar af. Binnenkort stelt de ILT (als Nederlandse autoriteit) een protocol op, samen met de DVIS (de NSA in België) over de samenwerking en afstemming.

Handhaving Eurostar

De inspectie overlegt met Belgische, Franse en Engelse collega's over de Eurostar die volgens planning in 2017 wordt doorgetrokken van Londen naar Amsterdam. Voor 2016 hebben de partijen een gezamenlijk handhavingsprogramma opgesteld.

Met (inter)nationale toezichthouders

De ILT voert samen met inspecties van de buurlanden inspecties en audits uit op elkaars grondgebied. Deze samenwerking is voortgezet. Daarnaast heeft de ILT op het gebied van vergunningverlening afgestemd met de andere EU-lidstaten, onder meer over de geldigheidsduur en voorwaarden. In eigen land werkt de inspectie op railgebied samen met de Politie door gegevens uit te wisselen.

B. Taxivervoer

Aandachtspunten

Illegaal taxivervoer tegengegaan

In 2015 heeft de ILT een groot deel van de capaciteit ingezet op het tegengaan van illegaal vervoer van personen tegen betaling. De inspectie trad vooral op tegen de taxidiensten via de applicatie 'UberPop'. Dit heeft geleid tot strafrechtelijk onderzoek door het Openbaar Ministerie naar Uber. Uber besloot in november 2015 te stoppen met UberPop. In totaal heeft de inspectie voor 450.000 euro aan lasten onder dwangsom opgelegd aan het bedrijf Uber. Verder heeft de ILT ook stevig gecontroleerd op het 'reguliere' illegaal taxivervoer. In totaal werden in 2015 87 'snorders' beboet. De ILT geeft op basis van een motie uit 2012 prioriteit aan de handhaving hiervan en rapporteert hier twee keer per jaar over aan de Tweede Kamer.

Boordcomputer in de taxi: beboeten uitgesteld

In verband met technische en softwarematige problemen met de Boordcomputer Taxi (BCT) is in de tweede helft van 2015 slechts een beperkt aantal inspecties uitgevoerd. De staatssecretaris heeft dit in een brief aan de Tweede Kamer gemeld. Tot 1 juli 2016, de voorziene datum waarop de problemen met de BCT zijn opgelost, worden daarom in beginsel geen boetes opgelegd.

Taxiregelgeving vereenvoudigd

Met ingang van 1 januari 2016 is de taxiregelgeving vereenvoudigd. Aanleiding was de evaluatie van de Taxiwet in 2014. De vereenvoudiging houdt onder meer in dat de eis van vakbekwaamheid is vervallen voor de ondernemersvergunning. Verder is het niet meer verplicht om de taxameter te gebruiken, mits het voertuig nooit als straattaxi wordt ingezet en uitsluitend met vaste tarieven wordt gereden.

Meer innovaties en relevante maatschappelijke ontwikkelingen

Er komen steeds meer nieuwe, innovatieve mogelijkheden voor het vervoer van personen tegen betaling. Mensen kunnen bijvoorbeeld een taxi bestellen via een applicatie op de smartphone, een rit regelen met een derde via een website (Blablacar) of via het lidmaatschap van de ANWB (Automaatje). Ook wordt personenvervoer steeds vaker uitgevoerd door vrijwilligers. De ILT volgt deze ontwikkelingen nauwlettend om te zien of een initiatief past binnen de geldende wet- en regelgeving.

Normen en naleving

regelgeving	categorie	risico's	huidige naleving %
Arbeidstijdenbesluit Vervoer (ATB-V) Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) Taxiwet	straattaxi	arbeids- en rusttijden chauffeurseisen tarieven	50-80*
ATB-V Wp2000 Taxiwet	contractvervoer totaal	arbeids- en rusttijden chauffeurseisen	70-80*
ATB-V Wp2000 Taxiwet voertuigtechniek/technische staat voertuig	rolstoelvervoer	arbeids- en rusttijden chauffeurseisen technische staat voertuig (vanwege vastzetten rolstoel)	70-80*

* inschatting op basis van risicogestuurde inspecties

Handhaving

Dienstverlening

dienstverlening taxivervoer	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
afhandeling vragen	4.397	4.900	3.158
afhandeling meldingen	332	400	302

Toezicht

toezicht taxivervoer	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
aantal convenanten	14	12	15
objectinspecties	3.042	3.000	1.159
administratiecontroles bij bedrijven	286	200	167*
handhavingscommunicatie		1	1
aantal geïnspecteerde bedrijven	286	200	170

* inclusief vijf 'zware handhavingsacties' tegen structurele overtreders

Er zijn duidelijk minder objectinspecties uitgevoerd dan gepland. Dit heeft verschillende oorzaken:

- het tegengaan van illegaal taxivervoer (zie onder Aandachtspunten) vergde in 2015 door het noodzakelijk optreden tegen Uber substantieel meer capaciteit dan anders. Dit ging ten koste van het aantal reguliere objectinspecties en administratiecontroles;
- door technische en softwarematige problemen met de BCT zijn in 2015 slechts op beperkte schaal objectinspecties uitgevoerd;
- sinds begin 2015 worden nieuwe inspecteurs opgeleid voor controles van bus- en taxivervoer, voor zowel objectinspecties als administratiecontroles. Zij vervangen pensioengerechtigde inspecteurs. Deze nieuwe inspecteurs zijn tijdens hun opleiding slechts gedeeltelijk operationeel inzetbaar.

Interventies

interventie taxi	aantal
waarschuwing	273
strafrechtelijke boete	294
bestuurlijke interventie	2
last onder dwangsom	112

Samenwerking

Opsporing

De ILT levert expertise binnen het wegvervoer aan onderzoeken bij bedrijven onder regie van het Openbaar Ministerie. Dit gebeurt in samenwerking met andere diensten zoals de Nationale Politie, de Douane en de FIOD.

Rijksdiensten, gemeenten, bedrijven en organisaties

Verdere samenwerking vindt plaats met de Nationale Politie, de Koninklijke Marechaussee, het Openbaar Ministerie, de Belastingdienst, de Rijksdienst voor het Wegverkeer en een aantal gemeenten die actief zijn in TTO's (Toegestane Taxi-Organisaties), zoals Amsterdam. Daarnaast werkt de ILT samen met het Sociaal Fonds Taxi, Kiwa Register BV, Koninklijk Nederlands Vervoer Taxi en TX Keur (keurmerk taxi).

C. Busvervoer

Aandachtspunten

Extra controle internationaal busvervoer

In 2015 lag de nadruk in het toezicht op het internationale busvervoer, te weten de meerdaagse Europese reizen en de internationale lijndiensten. Veelal buitenlandse busondernemingen leven de regels voor arbeidstijden, specifiek de 'twaalfdagenregeling', niet juist na. Verder kwam misbruik van de tachograaf voor.

Attractieparken: goede naleving

In 2015 is gecontroleerd op personenvervoer naar attractieparken. De ILT constateerde daarbij een uitstekende naleving van de wet- en regelgeving.

Onjuist tachograafgebruik bij pendelbussen

De ILT heeft in de zomer van 2015 een inspectie gehouden naar het busvervoer naar vakantiebestemmingen, het zogenaamde 'pendelvervoer'. Hierbij is geconstateerd dat ongeveer 30% van de gecontroleerde chauffeurs de tachograaf niet juist gebruikte. Het ging hier vooral om het niet op de juiste wijze registreren van voorafgaande werkzaamheden.

Meer lijndiensten

In 2015 is binnen het busvervoer het aantal aanbieders van internationale lijndiensten sterk uitgebreid. Denk aan Flixbus/Mein Fernbus, Oui-bus et cetera. Ook nationaal is een ontwikkeling gaande naar interregionale buslijndiensten. Flixbus is hier een voorbeeld van.

ERRU-register uitgesteld

De minister heeft besloten de toepassing van het Electronic Register of Road Transport Undertakings (ERRU) uit te stellen tot 1 oktober 2016. De meeste EU-lidstaten en zeker de lidstaten die voor Nederland belangrijk zijn in het kader van het wegvervoer, zijn nog niet gereed met de voorbereidingen voor het ERRU. Het ERRU voorziet in een koppeling met buitenlandse registers; in Nederland via de RDW. Zo zijn overtredingen van de communautaire regelgeving uit te wisselen met andere EU-lidstaten.

Normen en naleving

regelgeving	belangrijkste nalevingsrisico's	categorie	huidige naleving %
Arbeidstijdenbesluit Vervoer (ATB-V)	rij- en rusttijden	openbaar vervoer	80-90*
Arbeidstijdenbesluit Vervoer (ATB-V)	chauffeuseisen	besloten vervoer (touringcar)	
Wet personenvervoer 2000 (Wp2000)	ondernemingsvergunning	NL bussen in buitenland	

* indicatie op basis van risicogestuurde inspecties

Handhaving

Dienstverlening

dienstverlening busvervoer	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
afhandeling vragen	639	700	676
afhandeling meldingen	46	50	73

passagiersrechten busvervoer	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
aantal klachten	0	5	0
% binnen norm		95	n.v.t.

Toezicht

toezicht busvervoer	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
aantal convenanten	24	22	26
objectinspecties	978	1.000	1.025
administratiecontroles	118	100	82
aantal geïnspecteerde bedrijven	118	100	86

Ook hier heeft – net als bij het taxivervoer – de opleiding van nieuwe inspecteurs geleid tot een lagere productie dan gepland.

Interventies

interventie bus	aantal
waarschuwing	279
bestuurlijke boete	103
last onder dwangsom	1
strafrechtelijke boete	67

Samenwerking

Ketenpartners en branchepartijen

Samenwerking vindt plaats met de Nationale Politie, de Koninklijke Marechaussee, het Openbaar Ministerie, de Belastingdienst en de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Voor het toezicht op het internationale busvervoer stemt de ILT af met de Europese partners: ECR en TISPOL. Naast samenwerking met ketenpartners is er ook samenwerking met Koninklijk Nederlands Vervoer Bus en de brancheverenigingen Stichting Keurmerk Touringcarbedrijven en AltroVia (voor de reis- en touringcarbranche).

Opsporing

De ILT levert expertise binnen het wegvervoer aan onderzoeken bij bedrijven onder regie van het Openbaar Ministerie. Dit gebeurt in samenwerking met andere diensten zoals de Nationale Politie, de Douane en de FIOD.

Met Beneluxlanden

In 2015 is een bijeenkomst gehouden in het kader van de samenwerking tussen en uitwisseling met de Beneluxlanden. Ook werden inspecties bijgewoond in deze landen en hebben Nederlandse inspecteurs deelgenomen aan inspecties en cursussen in België over het internationaal busvervoer.

D. Goederenvervoer

Aandachtspunten

Minder manipulatie digitale tachograaf

Als chauffeurs rusttijden negeren, veroorzaakt dat verkeersonveiligheid en concurrentievervalsing. Het is daarom al jaren een prioriteit van de inspectie om manipulatie van de digitale tachograaf terug te dringen in het wegverkeer. Samen met de Politie en de RDW controleren experts van de inspectie frequent en gericht op manipulatie van de tachograaf. Deze fraudecontroles zijn zeer arbeidsintensief. In 2012 werden nog overtredingen vastgesteld in 30% van de selectieve controles. In 2015 was dat het geval bij gemiddeld 11% van die controles. Bij Nederlandse vrachtauto's werd in 7% van de gevallen manipulatie geconstateerd versus 13% bij buitenlandse voertuigen.

Overbeladen vrachtwagens: naleving daalt licht

De inspectie zet samen met Rijkswaterstaat in op minder overtredingen op het gebied van overbelading; het moet terug naar een aantal onder de 10%. In 2015 zijn 4.700 inspecties op overbelading uitgevoerd. Het meetsysteem Weigh in Motion (WIM) doet een voorselectie op basis van weeglussen in de weg, en daarna worden vrachtwagens fysiek nagewogen. In vrijwel alle gevallen bleek de voorselectie terecht, wat resulteerde in strafrechtelijke of bestuursrechtelijke sancties of waarschuwingen. De naleving van de regels voor overbelading was ongeveer 85%. De ILT constateert dat de gemiddelde zwaarte van de overtredingen afneemt, maar ook dat de naleving als geheel licht daalt. In de testfase is gebleken dat het WIM-systeem nog storingsgevoelig is. Hierdoor is uitsluitend digitale handhaving nog niet mogelijk.

Cabotagevervoer gemonitord

De inspectie heeft in 2015 meegewerkt aan een landelijk monitoringsonderzoek naar de omvang van cabotage: binnenlands goederenvervoer uitgevoerd door een buitenlandse vervoerder. Dit onderzoek is uitgevoerd door Panteia in opdracht van het ministerie van IenM. De bevindingen uit het onderzoek worden aan de Tweede Kamer aangeboden.

Aanpak schijnconstructies en arbeidsmarktfraude

Samen met de Inspectie SZW heeft de ILT 25 transportbedrijven onderzocht op schijnconstructies en arbeidsmarktfraude. Bij meer dan 80% van de onderzochte bedrijven werden zulke constructies en/of overige misstanden vastgesteld. De ILT constateerde bij 95% van de bedrijven één of meer overtredingen van de wet- en regelgeving. Denk daarbij aan het niet voldoen aan de eis van reële vestiging, een onvolledige of onbetrouwbare rij- en rusttijdenregistratie, bedrijfsvoering zonder vergunning, oneigenlijk gebruik van transportvergunningen, niet voldoen aan de eis van dienstbetrekking en vermeende collegiale inhuur (oftewel structurele uitbesteding van arbeid). In vijf gevallen van een aantoonbare schijnconstructie verzocht de inspectie haar collega-inspectie in het land van herkomst om de vergunning in te trekken. Omdat selectief is geïnspecteerd, zijn de resultaten niet representatief voor de hele transportsector.

In samenwerking met de Duitse inspectiedienst BAG en de Belgische inspectiedienst FOD heeft de ILT vijftien postbusbedrijven onderzocht. Dat gebeurde gelijktijdig, in zowel Duitsland als België.

In dertien gevallen is een postbusconstructie vastgesteld, met als gevolg dat zowel in Duitsland als Nederland vergunningen zijn ingetrokken.

Digitalisering

De digitale ontwikkeling binnen het goederenvervoer over de weg speelt een steeds grotere rol. Daarbij gaat het om digitalisering van vereiste papieren (vrachtbrieven) en informatie-uitwisseling, zowel binnen de branche als binnen het toezicht. Dit stelt nieuwe eisen aan de wijze van toezichthouden en de uitrusting van de ILT. Ook ontstaan zo nieuwe informatiestromen, waarvan in het toezicht gebruik kan worden gemaakt.

Euro Contrôle Route wordt verzelfstandigd

In 2015 is onder Nederlands voorzitterschap een begin gemaakt met het verzelfstandigingsproces van Euro Contrôle Route (ECR) naar een Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking (EGTS). Dit proces neemt naar verwachting enkele jaren in beslag. Nederland sloot zijn voorzitterschap af met de jaarlijkse ECR-conferentie met als thema 'Beter toezicht, minder controles' en droeg dit over aan Litouwen. Aan de conferentie namen belanghebbenden deel uit verschillende Europese organisaties, lidstaten en landen. Er bleek grote behoefte aan uitwisseling van inspectie-informatie, zeker nu het aantal toezichthouders/handhavers in het wegvervoer sinds 2011 met 75% is afgenomen.

Normen en naleving

regelgeving	belangrijkste nalevingsrisico's	categorie	huidige naleving %
Arbeidstijdenbesluit Vervoer (ATB-V)	rij- en rusttijden	vergunninghouders	70*
Arbeidstijdenbesluit Vervoer (ATB-V)	rij- en rusttijden	eigen vervoer	
Wet wegvervoer goederen	overbelading		85**

* inschatting op basis van risicogestuurde inspecties

** op basis van de gegevens van de landelijke WIM-meetsystemen op autosnelwegen

Handhaving

Dienstverlening

dienstverlening goederenvervoer over de weg	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
afhandeling vragen	5.346	6.300	6.523
afhandeling meldingen	325	350	313

Toezicht

toezicht goederenvervoer	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
aantal convenanten	33	45	35
objectinspecties	11.375	14.000	12.018
administratiecontroles	623	750	610
waaronder voor Inspectie SZW	20	20	25
digitale inspecties	0	3.000	1.687
aantal geïnspecteerde bedrijven	623	750	650

Door het vertrek van pensioengerechtigde inspecteurs en de opleiding van nieuwe inspecteurs is ook hier de productie lager dan gepland.

minder convenanten

De interesse vanuit het bedrijfsleven in het afsluiten van handhavingsconvenanten is beperkt. Daarnaast blijkt uit de voorbereidingen voor convenanttrajecten dat veel bedrijven onvoldoende geschikt zijn om in aanmerking te komen voor een convenant.

thema-actie overbelading kippervervoer Zuid-Limburg

De inspectie heeft in Zuid-Limburg een thema-actie gehouden naar overbeladen kippervervoer. Deze actie vloeit voort uit een afspraak uit 2010 tussen ongeveer zestig transportbedrijven die actief zijn in het kippervervoer in Noord- en Zuid-Limburg. Die afspraak was dat ze hun eigen voertuigen en de door hen ingezette voertuigen van derden, niet zwaarder beladen dan toegestaan. Doel van de thema-actie was na te gaan of deze transportbedrijven de beladingsvoorschriften beter naleven dan vergelijkbare bedrijven die niet bij de afspraak waren betrokken. Dat blijkt het geval.

De inspectie concludeerde dat de transportbedrijven die de afspraak maakten, de beladingsvoorschriften over het algemeen beter naleven dan de overige bedrijven, maar áls ze de voorschriften niet naleven, zijn de afwijkingen wel ernstiger. Bij meer dan de helft van alle controles overschreed het gewicht de toegestane maximummassa volgens het kentekenbewijs. De uitkomsten zijn besproken met de belangenorganisatie Transport en Logistiek Nederland en met een vertegenwoordiging van de deelnemende transportbedrijven.

thema-actie bietenvervoer

In 2015 heeft de inspectie administratiecontroles uitgevoerd bij circa 65% van de bietenvervoerders in Nederland. Structurele overtredingen zijn vastgesteld van de eis van dienstbetrekking vanwege het werken met zzp'ers. Ook de regels voor rij- en rusttijden bleken vaak te worden overtreden, vooral die voor de dagelijkse en de ononderbroken rijtijd. Verder kwam op beperkte schaal manipulatie aan het licht: rijden zonder kaart of op andermans kaart.

Interventies

interventies goederenvervoer	aantal
waarschuwing	4.078
bestuurlijke interventie	515
last onder dwangsom	178
strafrechtelijke boete	3.218

Samenwerking

Opsporing

Er deden zich in 2015 in ten minste vijf gevallen feiten of omstandigheden voor waarbij de inspectie moest meewerken aan een opsporingsonderzoek onder regie van het Openbaar Ministerie. Hierbij is samengewerkt met de Nationale Politie, Inspectie SZW, de NVWA en de Belastingdienst. Het betrof vervoer zonder vergunning, schijnconstructies, valsheid in geschrifte, uitkeringsfraude en uitbuiting.

Weginspecties Benelux

Het Beneluxverdrag (Verdrag van Luik) vormt de formele basis onder de samenwerking tussen de weginspecties in de Benelux. Luxemburg en Nederland hebben het verdrag geratificeerd; België is nog bezig met het ratificatieproces. Een Beneluxwerkgroep heeft een actieplan opgesteld voor grensoverschrijdende controles, vorming en opleiding, en informatie-uitwisseling en risicoanalyses.

Euro Contrôle Route

Euro Contrôle Route (ECR) is een samenwerkingsverband van veertien Europese weginspectiediensten. Naast de eerder vermelde conferentie vonden in 2015 ook de gebruikelijke uitwisselingsprogramma's plaats van inspecteurs uit de lidstaten. Nederland was in 2015 gastland.

CORTE

Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement (CORTE) is een Europees samenwerkingsverband van toezichhouders en bedrijfsleven in het goederenvervoer. Zij maken afspraken over vervanging van tachografen, internationale rekenregels voor rij- en rusttijden, de kaartuitgifte van de digitale tachograaf en ze organiseren trainingen.

6. Scheepvaart



Op het gebied van scheepvaart richt de ILT zich op de binnenvaart en de zeevaart (de koopvaardij en de visserij). Deze twee terreinen komen in dit hoofdstuk aan bod. De inspectie verstrekt vergunningen en houdt toezicht op de naleving van voorschriften voor bemanning, schip en apparatuur. Ook erkende instellingen in de scheepvaart staan onder toezicht van de ILT.

A. Binnenvaart

Aandachtspunten

Ongevallenonderzoeken Westerschelde en Alphen aan den Rijn

De inspectie heeft in 2015 technische assistentie verleend aan het ongevallenonderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV). Het ging om onderzoek naar twee schepen die zijn omgeslagen op de Westerschelde: de 'Rick' en de 'Willem'. Verder heeft de ILT stabiliteitsberekeningen uitgevoerd in het kader van het OvV-onderzoek naar het gebruik van het werkponton dat kantelde in Alphen aan den Rijn.

Inspectieview Binnenvaart in gebruik genomen

Inspectieview Binnenvaart is in gebruik genomen. Met dit informatiesysteem kunnen verschillende toezichthouders online elkaars actuele inspectieresultaten bekijken. Op grond daarvan kunnen ze beter geïnformeerd besluiten welke bedrijven/schepen wel en welke niet geselecteerd worden voor een inspectie. De toezichthouders kunnen hiermee de aandacht verschuiven van de betere nalevers naar de slechtere nalevers en zo de toezichtlast voor de eerste groep verkleinen.

Toegetreden tot Aquapol

De inspectie is lid geworden van Aquapol, een Europees netwerk voor grensoverschrijdende samenwerking van organisaties die verantwoordelijk zijn voor rechtshandhaving. Dit lidmaatschap geeft toegang tot een kennisnetwerk waarmee de inspectie ook zicht krijgt op de resultaten van inspecties die andere landen hebben uitgevoerd op Nederlandse schepen.

Controle van certificaten

De inspectie heeft, samen met binnen- en buitenlandse handhavingpartners, opgetreden tegen schepen die op zee voeren maar alleen gecertificeerd waren voor de binnenvaart.

Normen en naleving

wetgeving binnenvaart	naleving 2014* %	naleving 2015 %
binnenvaartwet	91	91
arbeidstijdenwet	94	89
scheepvaartverkeerswet	91	92
Totaal	91	91

* de nalevingspercentages van 2014 (in deze en de volgende tabel) wijken af van die in het Jaarverslag 2014 vanwege een andere methodiek; alleen de specificatie per wet of vervoersoort wijkt af; het totaal van 91% is in beide methodieken gelijk

Een schip moet aan meerdere wetten voldoen met al hun artikelen. Per schip controleert de inspectie op de naleving van meerdere wetsartikelen (items). In 2015 ging het om 34.414 gecontroleerde items (zie de tabel hierna). Daarvan was 91% in orde. Bij het lagere nalevingspercentage van de Arbeidstijdenwet moet worden opgemerkt dat er in 2015 meer op geïnspecteerd is en dat de kennis van deze wet bij de inspecteurs is verbeterd. Circa 60% van alle geïnspecteerde schepen voldeed aan alle gecontroleerde wetsartikelen. De naleving lijkt af te nemen, maar is ook een gevolg van meer risicogestuurd toezicht: er wordt vooral bij de groep niet-nalevers geïnspecteerd.

naleving vervoersoort binnenvaart	gecontroleerde items 2014	naleving 2014 %	gecontroleerde items 2015	naleving 2015 %
bulk- en containervervoer	18.156	92	21.706	92
natte lading	4.636	95	5.170	94
passagiers	4.570	85	4.631	87
sleep- en duwvaart	1.678	82	2.502	86
overig*	217	86	405	79
Totaal	29.257	91	34.414	91

* werkschepen, sleepboten, recreatievaartuigen, et cetera

Inmiddels is er een wettelijke grondslag voor het dragen van redvesten op alle binnenwateren. Deze werd al in 2015 verwacht, maar was vertraagd. Hierdoor kan de inspectie hier pas in 2016 op gaan handhaven.

De belangrijkste risico's in de binnenvaart zijn: instabiliteit/onjuiste stuwage, niet naleven van voorschriften voor vaartijden en bemanningssterkte, rusttijden en falende techniek (veelal door gebrekkig onderhoud). De meeste overtredingen betreffen in 2015 de voorschriften in certificaat van onderzoek, exploitatiewijze en de invulling van het vaartijdenboek.

Vergunningverlening

vergunningverlening binnenvaart	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
aantal vergunningen	920	1.000	997
% binnen de kwaliteitsnorm*	>90	95	88

* afhandeling binnen de door de Awb gestelde termijn

Kwaliteitsnorm niet gehaald

Het is niet gelukt om het toegenomen aantal aanvragen tijdig af te handelen. Dit komt door de praktijkopleiding in 2015 van nieuwe scheepsmeters, die capaciteit vergde van de ervaren scheepsmeters. Omdat de wachttijden voor scheepsmetingen in België en Duitsland zijn toegenomen, is het voor Nederlandse schepen moeilijker om uit te wijken naar het buitenland om een meetbrief aan te vragen.

Ontheffingen vragen veel capaciteit

In 2015 heeft de inspectie voor de binnenvaart circa zestig aanvragen ontvangen voor ontheffingen van eisen in wet- en regelgeving. Vooral complexe vragen die de klassenbureaus aan de inspectie voorleggen, vragen veel overleg en studie van de wettelijke mogelijkheden om een ontheffing af te geven. Daarnaast heeft de inspectie intensief overlegd met de klassenbureaus over wijzigingen in wet- en regelgeving, over de uitwerking van normenkaders en over aanvragen waarvoor wettelijke kaders ontbreken omdat ze over innovatie gaan. De sector vraagt steeds vaker om normenkaders voor vaartuigen met meerdere doelen. Ook de ontwikkeling van deze kaders vraagt veel tijd en inzet.

Handhaving

Dienstverlening

dienstverlening binnenvaart	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
afhandeling vragen	5.297	5.600	5.543
afhandeling meldingen	231	250	235

Toezicht

toezicht binnenvaart	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
aantal convenanten (totaal aan het eind van het jaar)	4	7	4
objectinspecties	1.497	1.070	1.247
objectinspecties ontgassen (inclusief monsternamen)		100	67
aantal bedrijven waar objectinspecties zijn gehouden	1.066	690	1.177
administratiecontroles	3	100	118
SAB-inspectie	1	1	0
audits (inclusief zeevaart)	14	25	13
• klassenbureaus en particuliere instellingen	0		2
• reality checks bij klassenbureaus en particuliere instellingen	14		11
• erkende organisaties	0		0

a. vier convenanttrajecten

De inspectie werkt met vier bedrijven aan het afsluiten van een convenant. Ze voert daarvoor audits en reality checks uit en maakt verbeterafspraken. Deze trajecten zijn tijdrovend voor de bedrijven en voor de deelnemende diensten (naast de inspectie zijn dat Rijkswaterstaat en de

Havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam). De verwachting is dat met drie van deze bedrijven in 2016 een convenant wordt gesloten.

b. meer objectinspecties dan gepland

Er zijn meer objectinspecties uitgevoerd dan gepland omdat de capaciteit efficiënter kon worden ingezet. Hierdoor is het aantal bedrijven waar een objectinspectie heeft plaatsgevonden, hoger dan gepland. Dit is nog versterkt omdat in de planning onvoldoende rekening is gehouden met het hoge aandeel (eenmans)bedrijven met één schip.

Bij de objectinspecties ontgassen zijn, zowel in de planning als in de realisatie, ook boordboordinspecties meegenomen; zie hoofdstuk 8 over transport van gevaarlijke stoffen.

c. meer administratiecontroles dan in 2014

In 2015 is de inspectie gestart met aselechte administratiecontroles. Hierbij is in de administratie van de ondernemingen de naleving van de voorschriften gecontroleerd op het gebied van de Binnenvaartwet en de Arbeidstijdenwet. In 22% van de gevallen zijn overtredingen vastgesteld. Administratiecontroles richten zich op de structurele naleving van de regels. Dit in aanvulling op objectinspecties aan boord die gericht zijn op de actuele naleving.

d. geen SAB-inspectie

De inspectie baseert het toezicht op bunkerstations op de onregelmatigheden die de Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB) aantreft. Dit beperkt de toezichtlast. De werkwijze van de SAB is in 2013 en eind 2014 geïnspecteerd. Omdat hierbij geen onvolkomenheden zijn gebleken, is er in 2015 geen inspectie uitgevoerd.

e. minder audits dan gepland

Er zijn minder audits uitgevoerd dan gepland. Dit komt door een onvoorzien capaciteitsgebrek binnen het (toch al kleine) cluster van medewerkers met specifieke deskundigheid. Ook bleek een nieuw type audit meer voorbereidingstijd te kosten dan verwacht, waardoor de uitvoering ervan doorschuift naar 2016.

f. thema-inspecties passagiersvaart

Ook in 2015 heeft de ILT, met de toezichthoudende partners op de binnenwateren, gezamenlijke thematische inspecties uitgevoerd op de passagiersvaart. Er waren drie speerpunten: de bemanningssterkte, het correct invullen van het vaartijdenboek en het gebruik van gasinstallaties aan boord.

Alle signalen over mogelijk illegaal passagiersvervoer zijn gevolgd door gerichte controles ter plaatse. Dit soort schepen wordt feitelijk geëxploiteerd op sterk afwijkende momenten, waardoor de inspectie niet altijd een overtreding kon vaststellen. Kleinschalig passagiersvervoer is vraagafhankelijk: het is niet te plannen wanneer dit vervoer plaatsvindt. In de binnenvaart is de inspectie er niet op berekend om 24/7 inzetbaar te zijn. In 2016 gaat de inspectie ook buiten kantooruren gericht inspecties uitvoeren op het passagiersvervoer over water.

Interventies

interventies binnenvaart	aantal
waarschuwing	2.340
bestuursdwang	43
last onder dwangsom	20
bestuurlijke boete	540
opmaken proces-verbaal	39

Sommige overtredingen kunnen leiden tot meerdere interventies. Ook is in sommige gevallen een combinatie van interventies mogelijk: bijvoorbeeld bestuursdwang en bestuurlijke boete.

Incidentafhandeling en onderzoek

incidentmeldingen binnenvaart	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
piketmeldingen binnenvaart	158	200	202

Stijging meldingen zet door

Het aantal incidentmeldingen is in 2015 toegenomen. Deze stijging past in de trend van de afgelopen jaren. Voor een deel is de stijging te verklaren doordat incidenten vaker aan de inspectie worden gemeld en dus niet (alleen) doordat er meer incidenten hebben plaatsgevonden.

Aanvaringen door vooral menselijk falen

Er werden 74 aanvaringen gemeld waarvan in 30 gevallen een technische storing de oorzaak was. De resterende 43 gevallen waren het gevolg van menselijke fouten.

Geen eigen ongevallenonderzoek

De inspectie beschikt niet over de capaciteit om zelf ongevallenonderzoek ter lering uit te voeren (alleen voor de handhaving). Dit geldt voor zowel binnenvaart als zeevaart. De inspectie heeft zoals vermeld wel technische assistentie verleend aan ongevallenonderzoeken van de OvV en de Inspectie SZW.

Samenwerking

Veilig Vervoer over Water

Afspraken over speerpunten in de binnenvaart worden vastgesteld in een gemeenschappelijk overleg van meerdere toezichthouders: het Directeurenoverleg Veilig Vervoer over Water. Hieraan nemen naast de ILT ook andere rijksinspecties deel en bijvoorbeeld de havenbedrijven. In het Toezichtplan Veilig Vervoer over Water 2016 staan de belangrijkste activiteiten van 2015, zoals de ingebruikname van het genoemde informatiesysteem Inspectieview Binnenvaart (zie Aandachtspunten).

Brandstofketen

De inspectie heeft op de binnenwateren de samenwerking met de Politie geïntensiveerd bij het toezicht op de brandstofketen. Ook de operationele samenwerking met (andere) toezichthouders in de noordelijke provincies is verstevigd. Het streven is de samenwerking met diverse toezichthoudende partners in 2016 uit te bouwen en verder te formaliseren.

ISO: kwaliteitsverbetering binnenvaart en zeevaart

De inspectie heeft in 2015 een kwaliteitsverbetering doorgevoerd in haar interne processen. Met het verkrijgen van een ISO 9001-certificering voor alle activiteiten voor binnenvaart en zeevaart wordt een professioneel en uniform optreden beter geborgd. Aan deze verbetering werkt de inspectie de komende jaren verder.

B. Zeevaart

Aandachtspunten

Opgelegde afgiftes van scheepsafvalstoffen verdubbeld

De inspectie heeft intensiever gecontroleerd op de afgifte van scheepsafvalstoffen. Gevolg: een verdubbeling van het aantal opgelegde afgiftes. Daarnaast is een pilot gestart om informatie uit te wisselen met de Belgische autoriteiten.

Naar één lijn in het toezicht op zwavelgehalte

Het toezicht op het toegestane zwavelgehalte van de gebruikte brandstof in de koopvaardij (en de monitoring erop) wordt geharmoniseerd in het gebied van de Noordzee en de Oostzee. De ILT heeft het initiatief genomen daartoe. Er worden efficiënte inspectiemethodes ontwikkeld met nieuwe technieken. De inspectie werkt hierbij samen met internationale partners en met onder meer het Openbaar Ministerie. Het project loopt tot 2018.

Controle op uitzending via trackingsysteem heeft effect

Door intensiever toezicht op de verplichte uitzending door het LRIT-systeem (Long Range Identification and Tracking) aan boord van schepen is er een daling opgetreden van het aantal constateringen dat een Nederlands schip niet voldeed aan de verplichting om periodiek zijn positie uit te zenden (van gemiddeld 130 naar 30 per dag).

Visserij: gastlessen en attendering

De inspectie is gestart met gastlessen op vissersscholen om het veiligheidsbewustzijn te vergroten. Verder zijn in de handhaving van de visserij administratiecontroles geïntroduceerd. De inspectie heeft op basis van haar administratie bedrijven erop geattendeerd dat de geldigheidstermijn van de certificaten van hun schepen was verstreken. Hierdoor is de naleving verbeterd van circa 75% begin 2015 naar circa 95% eind 2015.

Normen en naleving

De ILT houdt toezicht op de zeeschepen onder Nederlandse vlag met Flag State Control-inspecties (FSC). Het toezicht op schepen die onder buitenlandse vlag varen, gebeurt op basis van Paris Memorandum of Understanding (MoU) on Port State Control (PSC).

Meest voorkomende gebreken: documenten en certificaten

Het risicobeeld van de Nederlandse koopvaardij (FSC) veranderde niet. De belangrijkste veiligheidsrisico's blijven: overbelading/stuwagefouten, arbeidsgerelateerde ongevallen, brand, bedieningsfouten, gebrekkige communicatie tussen bemanningsleden en niet-naleving van

bemanningsvoorschriften. Op grond van alle inspecties op deze schepen zijn de meest gesignaleerde gebreken in 2015: de documenten en certificaten, de arbeids-, werk- en leefomstandigheden, en de brandveiligheid.

Daling aanhoudingen van Nederlandse schepen zet door

Jaarlijks worden wereldwijd drie ranglijsten gemaakt van vlaggenstaten, aan de hand van inspectiebevindingen op schepen: een 'white list', een 'grey list' en een 'black list'. Dat gebeurt door Paris MoU on PSC en Tokyo MoU on PSC. Nederland komt voor op de 'white list'. Het verloop van de Nederlandse vlag op die lijst staat in de tabel hierna, evenals het aantal aanhoudingen in het buitenland. In de ranking is Nederland na enkele jaren voor het eerst weer gestegen.

Nederlandse vlag op de white-lists	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ranking Paris MoU*	nr. 5	nr. 4	nr. 15	nr. 19	nr. 19	nr. 12
aanhoudingen Paris MoU	13	18	35	30	15	10
ranking Tokyo MoU	nr. 21	nr. 21	nr. 25	nr. 18	nr. 11	
aanhoudingen Tokyo MoU	8	4	6	5	0	1

* deze ranking is gebaseerd op een gemiddelde van drie jaren en op de prestaties in alle deelnemende landen

Zes op tien visserij-schepen voldoet aan bemanningsvoorschriften

In 2015 zijn zeventig schepen steekproefsgewijs geselecteerd voor een inspectie aan boord. Veertig voldeden aan de bemanningsvoorschriften (dit is 57%), tien kregen een waarschuwing en twintig schepen zijn naar een veilige plaats gestuurd en/of kregen een proces-verbaal en/of zijn aangehouden. Verder heeft de inspectie zeven schepen bezocht waarop ze eerder overtredingen had geconstateerd; in alle gevallen waren er opnieuw ernstige overtredingen. Hierop heeft de inspectie deze schepen stilgelegd en/of heeft ze samen met de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie strafrechtelijk ingegrepen.

naleving bemanningsvoorschriften visserij	2010	2011	2012	2013	2014	2015
naleving %	43	51	43	55	65	57

Vergunningverlening

vergunningverlening zeevaart	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
koopvaardij	3.547	5.500	3.928
% binnen de kwaliteitsnorm (afhandeling binnen de termijn die de Awb stelt)	97	95	95
visserij	886	500	807

Bij koopvaardij minder vergunningen verstrekt dan gepland, bij visserij juist meer

Bij koopvaardij zijn minder vergunningen verstrekt dan beoogd, vooral omdat Nederland in 2015 nog geen partij is geworden bij het wrakopruiingsverdrag (Nairobi), zoals de oorspronkelijke planning was. Bij visserij zijn meer vergunningen verstrekt door onvoorziene aanvragen voor nieuwbouwprojecten en verbouwingen en voor een pilot met de pulsvisserij.

Norm gehaald

Over het hele jaar wordt de norm van 95% op doorlooptijd van de vergunningverlening steeds gerealiseerd. Er is wel extra tijd en aandacht nodig om de dienstverlening te verbeteren, mede aangestuurd vanuit de Nederlandse Maritieme Strategie. De samenwerking met het Kadaster heeft daarbij voorrang.

Extra werk door in- en uitvlaggen en ontheffingen

In de koopvaardij werd meer 'in- en uitgevlagd': circa 20% meer dan voorgaande jaren. Per saldo bleef het aantal schepen onder Nederlandse vlag nagenoeg gelijk. Deze wisselingen leidden tot extra werk. In 2015 zijn voor de koopvaardij circa 650 aanvragen ontvangen voor ontheffingen van eisen in wet- en regelgeving (dat zijn er meer dan in 2014). Ook die ontheffingen vereisen extra werk, en overleg met de klassenbureaus over normenkaders (zie over ontheffingen bij Binnenvaart). Ook voor de visserij – waarvoor de inspectie klassenbureau is – komen veel vragen binnen over innovaties, waarvoor wet- en regelgeving ontbreekt. Innovaties vragen daarnaast intensieve inspecties ten behoeve van certificering.

Handhaving

Dienstverlening

dienstverlening zeevaart	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
afhandeling vragen koopvaardij	4.024	4.700	4.174
afhandeling meldingen koopvaardij	135	175	212
afhandeling vragen visserij	1.644	1.800	1.747
afhandeling meldingen visserij	13	20	16

afhandeling reizigersklachten zeevaart	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
aantal klachten	0	10	0
% binnen norm	n.v.t.	95	n.v.t.

Dienstverlening op het gebied van rechten voor reizigers in de zeevaart is vanaf 2013 een taak van de inspectie. De inspectie gaat een klachtenformulier op de website plaatsen en aandacht besteden aan dit onderwerp bij objectinspecties van cruiseschepen.

afhandeling klachten personeel zeevaart	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
aantal klachten	11	10	14
% binnen norm	n.v.t.	95	96%

De Maritime Labour Convention (MLC) kent vanaf de inwerkingtreding in 2013 een klachtenregeling voor zeevarenden. Die kunnen in iedere haven een klacht indienen tegen hun werkgever. De inspectie behandelt klachten van zeevarenden op schepen onder buitenlandse vlag in een Nederlandse haven, of van zeevarenden van schepen onder Nederlandse vlag.

Toezicht

	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
koopvaardij			
convenanten (totaal aan het eind van het jaar)	2	4	2
objectinspecties			
Vlaggenstaat			
• Flag State Control-inspecties	168	150	123
• MLC-inspecties Nederlandse schepen	43	150	99
• ballastwatermanagement	0	150	0
• inspecties BES-eilanden	6	10	13
• aantal bedrijven waar objectinspecties zijn gehouden	120	125	142
Havenstaat			
• Port State Control-inspecties (incl. MLC)	1.334	1.400	1.314
• zwavelinspecties (MARPOL annex VI)	73	90	194
• scheepsafvalstoffen	1.465	3.000	1.479
• overige objectinspecties havenstaat*	39	50	29
• Port State Control-inspecties Caribisch Nederland	300	275	310
administratiecontroles			
• vlaggenstaat	47	30	0
• onderzoek Havenbeveiligingswet	7	6	6
• onderzoek Bulkrichtlijn	7	6	9
visserij			
objectinspecties	111	250	77
aantal bedrijven waar objectinspecties zijn gehouden	105	150	70
administratiecontroles	0	0	144

* 'oil spill' (onderzoeken naar vermoedelijke olielozingen), 'pre wash' (toezicht op uitvoering van wassen van ladingtanks aan boord van chemicaliëntankers) en 'Ropax' (inspecties aan boord van passagiersschepen op een vaste route)

a. minder convenanten, objectinspecties en administratiecontroles koopvaardij

In 2015 is één convenant ingetrokken, één convenant is voor vijf jaar verlengd en er is één nieuw convenant voor twee jaar afgesloten. De twee lopende convenanten zijn voor twee verschillende georganiseerde bedrijfsonderdelen van één moederbedrijf. Ook zijn er met twee bedrijven contacten gelegd over het aangaan van een convenant. De reders hebben de indruk dat de meerwaarde van een convenant met de inspectie voor hen te klein is, waardoor er weinig belangstelling voor is.

Er zijn minder objectinspecties en administratiecontroles gehouden dan gepland. Dit had verschillende oorzaken:

- door capaciteitsgebrek konden minder FSC-inspecties worden uitgevoerd. Om die reden waren er ook minder inspecties scheepsafval: nieuwe inspecteurs moesten hun opleidingstraject afronden;
- er konden minder MLC-inspecties op Nederlandse schepen worden uitgevoerd omdat deze schepen niet beschikbaar waren in Nederland en ze moeilijk te lokaliseren zijn. De sector vervult haar meldingsplicht onvoldoende als deze schepen in Nederland zijn. Vanaf 2015 treedt de inspectie actiever op om de internationaal bepaalde quota voor MLC-inspecties te halen;
- de geplande objectinspecties ballastwatermanagement zijn niet gerealiseerd omdat de regelgeving nog niet van kracht is;
- bij de PSC-inspecties werd Nederland in november 2015 geconfronteerd met een hoger aandeel zogeheten 'Prioriteit 1-schepen' dan verwacht. Dit hogere aandeel leidde tot een aangescherpte inspectieverplichting. Het was niet meer mogelijk om in 2015 aan die verplichting te voldoen. Nederland heeft dat gemeld bij de Europese Commissie;
- de overige objectinspecties havenstaat zijn grotendeels meldingsafhankelijk. Omdat er minder meldingen waren dan verwacht, waren er ook minder inspecties uit te voeren;
- administratiecontroles vlaggenstaat (reacties op meldingen van derden) worden niet meer door de inspectie uitgevoerd, maar door het Openbaar Ministerie.

Zwavelinspecties zijn vaker uitgevoerd dan gepland. De reden is dat in 2015 zo goed mogelijk is geanticipeerd op nieuwe eisen van de Europese Commissie.

b. minder objectinspecties, meer administratiecontrole visserij

In 2015 kon de ILT minder objectinspecties uitvoeren dan voorgaande jaren. Dit was in hoofdzaak te wijten aan slecht weer in de weken waarin het schip van de Kustwacht beschikbaar was. De objectinspecties konden wel beter informatiegestuurd worden uitgevoerd omdat de inspectie in 2015 is gestart met administratiecontroles. Schepen zijn geselecteerd waarvan bekend was dat de certificaten niet op orde waren (zie Aandachtspunten).

De capaciteit die niet ingezet hoefde te worden voor objectinspecties, is benut om methodes te ontwikkelen voor het toezicht op, en de monitoring van, het toegestane zwavelgehalte van brandstoffen, voor de interne kwaliteitsverbetering en voor opleidingen.

c. toezicht op keuringsartsen

De medisch adviseur scheepvaart van de inspectie heeft toezicht uitgevoerd op medische keuringen voor de scheepvaart (er zijn circa 170 aangewezen keuringsartsen), op medische uitrusting aan boord, op medische opleidingen van kapiteins en stuurlieden en op de Radio Medische Dienst. Per 1 oktober 2015 is het 'Keuringsreglement voor de Zeevaart' aangepast. Hiermee is een belangrijke stap gezet op weg naar internationaal gelijke medische keuringseisen voor de zeevaart.

d. Aanhoudingen Port State Control- en Flag State Control-inspecties

Van de 1.314 PSC-inspecties in Nederland hadden er 26 betrekking op 'high-risk'-schepen, 1.132 op 'low/standard-risk'-schepen en 156 op overige schepen. Er werden 23 schepen aangehouden. De 310 PSC-inspecties in Caribisch Nederland betroffen 175 initial inspections, 135 more detailed inspections waarvan 9 overriding factor-inspections. Er werden 7 schepen aangehouden. De 123 FSC-inspecties betroffen 10 expanded inspections, 73 more detailed inspections en 40 initial inspections. Er werden 12 schepen aangehouden.

Incidentafhandeling en onderzoek

incidentafhandeling en onderzoek zeevaart	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
aantal meldingen en administratieve onderzoeken, waaronder:	221	250	243
aantal gestarte onderzoeken ter handhaving			39
onderzoeken in samenwerking met Politie			12
eigen onderzoeken Vlaggenstaat/Havenstaat			27
aantal interventies/afgesloten onderzoeken			19
interventie via tucht	7	10	10
onderzoek overgedragen aan het OM			1
onderzoek afgesloten zonder interventie			8

De afhandeling van de 243 incidentmeldingen betrof de naleving van wet- en regelgeving. Waar handhaving aan de orde was, heeft de ILT erop ingezet dat de schepen weer veilig naar zee vertrokken door bijvoorbeeld toe te zien op het schadeherstel. Ook werd ingezet op het beantwoorden van de schuldvraag en het bijbehorende interveniëren. Zoals bij Binnenvaart vermeld, is ongevalonderzoek ter lering geen taak van de inspectie.

Samenwerking

Toezicht zeehavens

Voor het toezicht in de zeehavens werkt de inspectie samen met andere toezichthouders, onder meer in het Directeurenoverleg Veilig Vervoer over Water. Zie het bij Binnenvaart genoemde Toezichtplan 2016.

Handhaving Noordzee

Voor het toezicht op de visserij werkt de inspectie samen in de Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee (PKHN). Daarin zijn naast de ILT vertegenwoordigd: het Openbaar Ministerie (voorzitter), de Douane, de Koninklijke Marechaussee, de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie, de NVWA, RWS en Staatstoezicht op de Mijnen. Ook op het gebied van ongevalonderzoek wordt samengewerkt met de handhavingpartners. Daar waar sprake is van samenwerking worden inspectieresultaten met elkaar gedeeld.

Overige samenwerking

De inspectie heeft convenanten gesloten (zie een overzicht in bijlage B). Daarnaast hebben de inspectie en de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) gezamenlijk reders aangesproken op hun verantwoordelijkheid om onvolkomenheden op te lossen die gebleken zijn bij aanhoudingen in het buitenland. Verder is in 2015 de samenwerking met de Inspectie voor het Onderwijs (IvHO) versterkt. De inspectie levert expertise voor onderdelen van het regulier onderwijs dat verder onder toezicht van de IvHO staat. Voor zwavel wordt er samengewerkt met internationale partners en het OM (zie Aandachtspunten).

7. Luchtvaart



De ILT houdt toezicht op de naleving van veiligheids- en milieuwetten en regels voor de luchtvaart. In dit hoofdstuk komen de belangrijkste ontwikkelingen van 2015 aan bod.

Aandachtspunten

Wet- en regelgeving gewijzigd: roadmap en meer

In 2015 is binnen de European Aviation Safety Agency (EASA) hard gewerkt aan de introductie van de General Aviation (GA)-roadmap. Doel van deze roadmap is dat regelgeving proportioneel moet zijn: in verhouding moet staan tot de bijbehorende risico's. Gevolg ervan was een aanpassing van regelgeving op het gebied van de air crew regulation. Met deze aanpassing hebben vliegopleidingen voor recreatieve piloten tot 2018 de tijd gekregen om te voldoen aan de nieuwe regelgeving. Eind 2015 is een voorstel gepubliceerd waarmee de vergunningeisen voor deze opleidingen nog lichter worden vergeleken met de opleidingen voor professionele vliegers. De aanpassingen hebben veel invloed gehad op de implementatieprocessen van nieuwe Europese regelgeving. Ook op onderhoudsgebied heeft de GA-roadmap verlichting gebracht in de regelgeving voor de recreatieve luchtvaartsector.

Andere wijzigingen:

- in 2015 is het mogelijk geworden voor recreatieve zweefvliegers en ballonvaarders om een EU-brevet aan te vragen bij de ILT;
- de ILT heeft het in 2015 mogelijk gemaakt dat personen met een Amerikaans en een EU-vliegbrevet niet naar de USA hoeven te gaan om hun Amerikaans brevet te laten aanpassen;
- op 1 januari 2018 moeten de luchthavens van nationale betekenis gecertificeerd zijn voor de nieuwe Europese EASA-regelgeving. Eind 2014 is Schiphol als eerste Nederlandse luchthaven gecertificeerd. In 2015 zijn de voorbereidingen getroffen voor de certificering van Rotterdam;
- in 2015 is nieuwe Europese regelgeving op het gebied van voorvalmeldingen van kracht geworden. De ILT heeft hierover sectorpartijen geïnformeerd. Verder heeft de ILT actief gewerkt aan de implementatie van Europese regelgeving die van kracht wordt in 2016, 2017 en 2018.

Nieuwe vergunningen voor drones

Per 1 juli 2015 is nieuwe nationale regelgeving van kracht geworden voor het besturen van 'drones' in de zogeheten fase 1 (zie de kabinetsbrieven op tweedekamer.nl over drones, formeel aangeduid als 'op afstand bestuurd luchtvaartuigen': RPA, remotely piloted aircraft). Voor het beroepsmatig besturen van drones zijn nieuwe vergunningen geïntroduceerd. De ILT behandelt de aanvragen daarvoor. Om welke vergunningen het gaat, staat in de tabel hierna.

benodigde vergunningen voor:

piloot	vliegbewijs Remotely Piloted Aircraft-License (RPA-L)
toestel met grondstation	bewijs van inschrijving in het luchtvaartregister (BVI) (dit bestond al) Speciaal Bewijs van Luchtwaardigheid (S-BVL)
bedrijf dat Remotely Piloted Aircraft Regelgeving (RPAS)-diensten aanbiedt	RPAS Operator Certificate (ROC)
vliedschool	registratie als RPAS-vliedschool met de modules Theorie en Praktijk
organisatie die individuele technische keuringen verricht	nationale bedrijfserkenning (individual design and construction assessment)

Een specifieke groep ontheffingen gaat over het mogelijk maken van innovaties met drones, waaronder heel specifiek het kunnen uitvoeren van testvluchten. Het kabinet heeft in de brief van 28 augustus 2015 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2014-2015, 30 806, nr. 31) en het Algemeen Overleg op 3 september 2015 het belang van en behoefte aan de aanwezigheid van meer experimenteerruimte met test- en oefenlocaties voor drones onderkend. In het AO is toegezegd de behoefte aan beschikbare testlocaties in Nederland te faciliteren om zo de Nederlandse industrie de ruimte te geven voor innovatie op het gebied van drones. De ILT anticipeerde hier in 2015 op door vier bedrijfsontheffingen te verlenen. Mede in aanloop naar een nieuwe werkwijze (vergunning in plaats van ontheffing) vond er bijvoorbeeld afstemmingsoverleg plaats met Woensdrecht en Twente in samenwerking met DGB.

Vlak voordat deze nieuwe regels in werking traden, hebben tientallen bedrijven nog een aanvraag ingediend voor een ontheffing, vooral om te voorkomen dat de beoogde RPA-piloten alsnog een praktijkopleiding zouden moeten gaan volgen. Uiteindelijk heeft de ILT de aanvragen van 69 bedrijven gehonoreerd. In verband met initiële problemen in de uitvoering van de nieuwe regelgeving werkt de ILT aan verdere verbetering en verduidelijking van processen en regels.

Meer risicogebaseerd toezicht voor State Safety Programme

Om de doelstellingen van het State Safety Programme (SSP) uit te kunnen voeren is het noodzakelijk het risicogebaseerde toezicht verder te ontwikkelen. In 2015 is de systematiek van risicobepaling omgezet naar een systeem dat niet alleen compliance vastlegt, maar ook performance en de 'volwassenheid' van het managementsysteem van ondertoezichtstaanden. Met deze aanpak wordt er meer rekening mee gehouden dat de naleving van wet- en regelgeving door bedrijven niet een doel op zich is. Continue verbetering van de veiligheid is het uitgangspunt geworden voor het optimaliseren van hun bedrijfsprocessen. De Europese wetgever vraagt van de inspectie om haar toezicht zo in te richten dat zowel compliance als performance wordt bekeken.

Normen en naleving*Naleving gebruik hulpmotor gestegen*

Om de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen op het luchtvaartterrein te beperken heeft Schiphol bij 64 opstelplaatsen vaste stroomaansluitingen aangebracht. Waar deze aansluitingen beschikbaar zijn, mogen luchtvaartmaatschappijen geen gebruik meer maken van de APU (hulpmotor) van het vliegtuig. In een convenant is geregeld dat Schiphol de controles hierop

uitvoert voor de ILT. Op basis van de resultaten van deze controles stelt de ILT vast of sprake is van een overtreding. In 2015 heeft Schiphol 854 controles uitgevoerd. De ILT heeft op basis daarvan 27 overtredingen vastgesteld, waarvoor de inspectie waarschuwingsbrieven heeft gestuurd naar de luchtvaartmaatschappijen. Het nalevingsniveau komt daarmee op ongeveer 97%. Dit is het hoogste niveau sinds de start van de APU-handhaving in 2012. Toen was het ongeveer 83%.

Vergunningverlening

vergunningverlening luchtvaart	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
aantal vergunningen	5.624	5.200	4.772
% binnen de kwaliteitsnorm	89	95	88

Het totale aantal vergunningen is in 2015 gedaald vergeleken met voorgaande jaren. Oorzaken zijn wijzigingen in en toename van de wet- en regelgeving, bijvoorbeeld voor de afgifte van medische verklaringen, simulatoren, diverse erkenningen en helidekken. Maar er zijn ook nieuwe categorieën bijgekomen, zoals de regelgeving voor drones (zie Aandachtspunten).

Handhaving

Dienstverlening

dienstverlening luchtvaart	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
afhandeling vragen	8.353	8.800	8.876
afhandeling meldingen	341	1.700	316

passagiersrechten luchtvaart	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
aantal klachten	2.038	2.000	1.732
% binnen norm	75	95	92

a. minder klachten en vaker afgehandeld binnen gestelde termijn

Het percentage afgehandelde klachten binnen de termijn is gestegen van 75% in 2014 naar 92% een jaar later. Ondanks de procesverbeteringen heeft de ILT niet alle klachten binnen de gestelde tijd afgehandeld. Voor een klein deel van de klachten vergde het meer tijd om gegevens op te vragen bij luchtvaartmaatschappijen of om het onderzoek uit te voeren.

Het aantal binnengekomen klachten is in 2015 opnieuw gedaald naar 1.736. Dit is een daling met 15% vergeleken met 2014. In 2014 kwamen er ook 15% minder klachten binnen dan in 2013. In 2015 zijn tien objectinspecties passagiersrechten uitgevoerd waarbij is gekeken naar passagiersrechten bij vertraging, annulering, instapweigering en mobiliteitsbeperkte passagiers. In 2015 hebben twee bedrijven onder verscherpt toezicht gestaan: Onur Air en Vueling. Bij Onur

Air is het verscherpte toezicht inmiddels beëindigd en aan Vueling heeft de ILT in december 2015 een last onder dwangsom opgelegd voor het niet voldoen aan de compensatieplicht.

b. onderzoek: vervullen maatschappijen hun informatieplicht?

Eind 2015 is de ILT een onderzoek gestart naar de informatieplicht van luchtvaartmaatschappijen over passagiersrechten en de toegankelijkheid van luchtvaartmaatschappijen voor klachten van passagiers. De resultaten worden in 2016 gepubliceerd.

De ILT werkt continu aan verbetering van haar website over passagiersrechten. In 2015 is de website geactualiseerd. Sinds begin 2016 staat een 'tool' online die passagiers snel over hun belangrijkste rechten tijdens hun reis informeert.

Toezicht

toezicht luchtvaart	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
aantal convenanten	13	20	13
objectinspecties			
luchtvaartbedrijven	131	185	170
serviceproviders	640	609	495
luchtvaartuigen SAFA*	422	455	499
luchtvaartuigen overig en DBC** -audits	152	130	123
luchtvaartbedrijven	420	370	381
serviceproviders (luchthavens en luchtruim)	51	60	52
aantal geïnspecteerde bedrijven	160	182	223

* Safety Assessment of Foreign Aircraft

** Denied Boarding Compensation

In het algemeen zijn de geplande inspectieaantallen gehaald, zowel bij de audits als bij de objectinspecties. Alleen bij de objectinspecties onder serviceproviders is het verschil groot, maar dit kwam door een fout: de planning telde er honderd te veel.

De reden voor de grote overeenstemming tussen planning en realisatie is dat met de beschikbare bezetting de productie jaar op jaar redelijk constant blijft. Dat laat onverlet dat de geplande productie wel eens te laag kan zijn gezien de groei in de luchtvaart (zowel in bedrijven als in wetgeving). De ILT zoekt naar methodes om de plannings meer te baseren op de noodzakelijke toezichtlast. Wat noodzakelijk is, hangt af van de omvang van bedrijvenpopulaties en de wetgeving. Door dit af te zetten tegen de beschikbare bezetting moet meer duidelijkheid ontstaan over tekorten en overschotten. Enkele onderwerpen staan hierna toegelicht.

a. convenanten

Er is een convenant bijgekomen (Van den Berg's Technische Bedrijven B.V.).

b. SAFA: bevindingen UKL afgesloten

De inspectie deed eind 2014 tijdens SAFA-inspecties meerdere bevindingen bij de Oekraïense luchtvaartmaatschappij Ukraine Air Alliance (UKL). Ook andere Europese luchtvaartautoriteiten constateerden tekortkomingen bij UKL. Dit was reden voor de inspectie om in 2015 UKL-toestellen vaker dan gebruikelijk te inspecteren; niet alleen in Nederland, maar ook in andere Europese landen. UKL heeft alle bevindingen aangepakt. De Nederlandse bevindingen zijn inmiddels afgesloten, maar bij EASA staat de operator nog steeds onder verscherpt toezicht. De resultaten van UKL bij SAFA-inspecties laten verbeteringen zien, mede dankzij de maatregelen die Nederland heeft genomen. EASA voert een diepgaander onderzoek uit naar de veiligheidsnaleving van de operator in het kader van zijn 'Third Country Operator' (TCO)-autorisatie.

Ook in 2015 heeft de inspectie SAFA-inspecties uitgevoerd op Bonaire en Sint Maarten. Vooral op het gebied van vluchtvoorbereiding en gewichtsberekeningen zijn hier tekortkomingen gesignaleerd. Dit was bij de kleinere (vracht)operators uit vooral Venezuela en de Verenigde Staten. Deze operators hebben corrigerende maatregelen moeten nemen, voordat ze weer mochten vertrekken.

c. ACAM-inspecties niet gehaald

De Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring (ACAM)-inspecties zijn in 2015 niet gehaald. De realisatie liep mede achter door de inzet van de ACAM-inspecteurs op een aantal importinspecties en op andere vergunningverlenende taken.

d. toezicht Schiphol intensiever vanwege nieuwe verordening

In december 2014 is de luchthaven Schiphol als eerste mainport in Europa gecertificeerd onder de nieuwe EU-verordening 139/2014. Voor 2015 heeft dit een intensiever toezichtprogramma tot gevolg gehad. Zowel de luchthaven Schiphol als de ILT moesten hun weg vinden in de nieuwe regeling, vooral waar het ging om de omgang met bestaande infrastructurele afwijkingen. De Europese regelgeving is diepgaander dan de tot nu toe gehanteerde International Civil Aviation Organisation (ICAO)-regelgeving: tijdens reguliere audits moet bijvoorbeeld ook gekeken worden naar het veiligheidssysteem van luchthaven Schiphol en de aansluiting met de veiligheidsmanagementsystemen van andere relevante bedrijven.

e. Handhavingstraject Maastricht ten einde

In 2015 is op de luchthaven Maastricht Aachen Airport een langlopend infrastructureel handhavingstraject afgerond. Toen in 2003 de start- en landingsbaan daar was aangepast, bleek de infrastructuur op en rond de luchthaven niet meer te voldoen aan de ICAO Annex 14-regelgeving. Toegezegde aanpassingen werden vertraagd of niet uitgevoerd vanwege diverse bestuurswisselingen in de omliggende gemeentes en een dreigend luchthavenfaillissement. Uiteindelijk heeft de inspectie halverwege 2014 bestuursdwang ingezet. Dit traject viel samen met de overname van de luchthaven door de provincie Limburg en met een directiewisseling. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een bevredigend resultaat.

Interventies

interventies luchtvaart	aantal
voorlichting geven (veiligheidstoezicht en toezicht luchtvaartbedrijven)	116
waarschuwing (idem)	1.299
verscherpt toezicht	2
schorsen/intrekken vergunning/certificaat/erkenning (luchtvaartbedrijven)	6

Optreden na fraude medische keuringsinstanties

In de zomer van 2015 kwam fraude aan het licht met medische certificaten. De ILT heeft direct ingegrepen toen onvolkomenheden werden vastgesteld in een aantal dossiers, en is nader onderzoek gestart. Op basis hiervan heeft de ILT 99 certificaten van luchtvaarders nietig verklaard en één certificaat van een luchtverkeersleider geschorst. Na onderzoek is de erkenning van een medische keuringsinstantie en een keuringsarts geschorst en vervolgens ingetrokken. Parallel hieraan is het OM een strafrechtelijk onderzoek gestart naar de personen die betrokken waren bij de onterecht afgegeven medische certificaten, vanwege valsheid in geschrifte. Dit heeft geleid tot een veroordeling. Om er zeker van te zijn dat de keuringsinstanties en de zelfstandige keuringsartsen op de juiste wijze certificeren, heeft de ILT naast het reguliere toezicht ook extra controles uitgevoerd.

Incidentafhandeling en onderzoek

Meldplicht voorvallen aangepast

Voor het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) stond 2015 in het teken van de Europese Verordening EC 376/14 die eind 2015 van kracht is geworden. Hierin wordt de meldplicht van de grote commerciële luchtvaart nader geregeld; en voor de kleine luchtvaart is die meldplicht ingevoerd. Doordat Europese software en formats ontbreken, kan de luchtvaart echter nog niet volledig melden zoals de verordening dat voorstaat.

100.000^e melding binnengekomen

Met vertegenwoordigers van de kleine luchtvaart zijn afspraken gemaakt voor structureel overleg over voorvallen. Nog zonder meldplicht voor de kleine luchtvaart groeide het aantal gemelde voorvallen in 2015 voor het eerst boven de 16.000. Daarmee is de trend sinds de start van het ABL voortgezet. In 2015 is de 100.000^e melding van een voorval gedaan. Het overleg met de sector (ABL+) liet een grote opkomst zien. Eind 2015 is, naar aanleiding van het nog lopende maintenancevoorvalonderzoek het gezelschap bovendien uitgebreid met vertegenwoordigers uit het vliegtuigonderhoud.

Vier voorvalanalyses gepubliceerd

In 2015 zijn vier voorvalanalyses opgesteld en gepubliceerd:

- Kwaliteit van de cabinelucht (Fumes).
- Luchtruimschendingen (Airspace Infringements).
- Drones.
- Vermoeidheid piloten (Pilot Fatigue).

Verschuivingen in meldingen en voorvallen te zien

Daarnaast is halverwege 2015 een statistische maandelijks monitor op enkele soorten voorvallen doorgevoerd. Dit is een beperkte voortzetting van de integrale monitor die tot 2013 liep. De statistieken laten op jaarbasis de volgende verschuivingen zien:

- het aantal gemelde voorvallen in/met de kleine luchtvaart nam met de helft toe vergeleken met 2014;
- het aantal keer ongeoorloofde aanwezigheid op de landingsbaan (Runway Incursions) op Schiphol verdubbelde vergeleken met 2014;
- het aantal gemelde voorvallen met 'unruly pax' (onhandelbare passagiers) vertoont sinds midden 2015 een opmerkelijke stijging;
- het aantal meldingen van laseraanstralingen liep in 2015 opnieuw licht terug.

Samenwerking

Functional Airspace Block Europe Central (FABEC)

De samenwerking met de zes National Security Agencies (NSA's) in FABEC-verband heeft in 2015 verder vorm gekregen door het opstellen en standaardiseren van toezichtprocessen. Het samenwerkingsverband is gestart met het uitvoeren van gezamenlijke audits bij elkaars luchtverkeersdienstverleners. De samenwerking draagt bij aan een beter inzicht in elkaars werkwijzen. Ook treden zo minder afstemmingsproblemen op tijdens het gezamenlijke toezicht met onze buurlanden op Eurocontrol Maastricht UAC (MUAC).

Samenwerking Koninkrijk/Caribisch Nederland (CN)

Binnen het Koninkrijk en het eigen CN-toezicht heeft ILT/Luchtvaart als volgt samengewerkt:

- onafhankelijk toezicht op keuringsartsen met de autoriteiten van Curaçao en Sint Maarten;
- SAFA: samenwerking met Sint Maarten op de luchthaven Bonaire International Airport en Prinses Juliana International Airport (PJIA), met ook de autoriteit van Frankrijk;
- luchthavens: samenwerking met Sint Maarten;
- luchtruim: samenwerking met Curaçao voor de luchtverkeersdienstverlener Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider (DC-ANSP) en met Sint Maarten voor het toezicht op luchtverkeersdienstverlener PJIAE-ATS.

8. Transport gevaarlijke stoffen



In Nederland worden dagelijks honderdduizenden tonnen gevaarlijke stoffen vervoerd, van chemicaliën tot vuurwerk. Dat gaat over wegen, spoor, water of door de lucht. Controle op de naleving van de regels voor het vervoer van deze bijzondere groep goederen is een prioriteit van de ILT. Hierna wordt het toezicht integraal beschreven, gevolgd door reguliere inspecties voor de verschillende vervoerwijzen en door de speerpunten in het toezicht.

A. Gevaarlijke stoffen algemeen

Aandachtspunten

Reguliere inspecties naar vervoerwijze

De reguliere inspecties op de transportmodaliteiten (weg, spoor, zeevaart, binnenvaart en luchtvaart) staan hierna uitgebreider beschreven bij B. Deze objectinspecties richten zich vooral op de logistieke knooppunten, zoals de Rotterdamse haven, Schiphol, Kijfhoek en op strategische knooppunten in het Nederlandse wegennet van/naar het Europese achterland.

Toezicht op de keten: speerpunten voortgezet

Gevaarlijke stoffen bevinden zich in een keten van productie, transport, logistiek, gebruik, inzameling, recycling en verwerking. In 2015 heeft het toezicht van de ILT zich weer voornamelijk gericht op deze keten. Evenals vorige jaren heeft de ILT enkele speerpunten benoemd waarin deze ketenbenadering tot uiting komt. Ze staan onder C beschreven: integraal toezicht op risicovolle bedrijven, het toezicht op de brandstofketen, op de inzameling en het transport van gevaarlijk afval en scheepsafvalstoffen, en op erkende instanties.

Oog- en oorfunctie

Het uitvoeren van gezamenlijke inspecties betekent ook dat inspecteurs van de leefomgeving en inspecteurs van transport een signaalfunctie vervullen voor elkaar: ze zijn elkaars 'ogen en oren' als ze controles uitvoeren. Kennis over elkaars werkvelden werd in 2015 uitgewisseld, en dit gaat in 2016 nog intensiever gebeuren.

Normen en naleving

De inspectie ontleent haar wettelijke taken op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen voornamelijk aan de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, de Schepenwet en de Wet luchtvaart met de besluiten en regelingen die hierbij horen. Er is ook een wettelijke verplichting voor het melden en rapporteren van incidenten bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Behalve dat de inspectie een taak heeft bij de afwikkeling van het incident, ziet ze ook toe op de naleving van deze meld- en rapportageplicht. In dit kader heeft zij in 2015 ook onderzoek gedaan naar bepaalde ongevallen en incidenten.

Vergunningverlening

vergunningen transport gevaarlijke stoffen	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
aantal vergunningen en erkenningen	157	290	206

De vraaggestuurde vergunningverlening omtrent gevaarlijke stoffen betreft de nationale ontheffingen en toestemmingen die de inspectie verleent aan de zeevaart en luchtvaart op grond van internationale regelgeving. De vergunningen omvatten ook de erkenningen die de inspectie afgeeft, zoals aan de (erkende) instanties.

Handhaving

Dienstverlening

dienstverlening transport gevaarlijke stoffen	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
afhandeling vragen	1.498	1.800	1.520
afhandeling meldingen	215	100	241

Toezicht

toezicht transport gevaarlijke stoffen	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
convenanten	6	6	4
objectinspecties	5.628	4.650	5.441
administratiecontroles	545	315	227
audits	33	42	36
handhavingscommunicatie		1	1

De convenanten op het gebied van gevaarlijke stoffen staan in bijlage B onder Water, producten en stoffen. Objectinspecties waren er meer dan in de planning stonden. Hierna staan ze (onder B. Reguliere inspecties) toegelicht per vervoerwijze.

Incidentafhandeling en onderzoek

afhandeling meldingen en incidenten transport gevaarlijke stoffen	realisatie 2015
incidenten luchtvaart	5
incidenten scheepvaart	82
incidenten railvervoer	44
incidenten wegvervoer	116
incidenten risicovolle bedrijven	0
onderzoeken	17
meldingen luchtvaart	978

Incidenten in rail- en wegvervoer: 160 meldingen afgehandeld

De inspectie heeft 116 meldingen ontvangen van incidenten in het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg (ADR) en 44 meldingen van incidenten in het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor (RID). Er is één ongevalsonderzoek uitgevoerd in Tilburg bij de treinbotsing tussen een reizigerstrein en een stilstaande goederentrein geladen met het brandbare gas 'butadieen'. Daarnaast zijn bij weg en spoor zestien incidentonderzoeken uitgevoerd. Het ging onder meer om lekkende reservoirwagens, in het bijzonder vijf van die wagens uit Tsjechië. Verder is onderzoek gedaan naar het vroegtijdig afblazen van gascontainers, vrijkomende dampen uit tankwagens beladen met zoutzuur, lekkende tankcontainers waarbij het product is vrijgekomen via de mangatdeksels en afsluitinrichtingen, naar branden ontstaan door wrijving van de remmen bij vrachtauto's, lekkende veiligheidsventielen gemonteerd op Intermediate Bulk Containers en lekkende afsluitdoppen op allerlei stukgoedverpakkingen.

Incidenten in de scheepvaart: 82 meldingen afgehandeld

Over het vervoer van gevaarlijke stoffen met binnenvaartschepen zijn 41 meldingen ontvangen. Een groot aantal meldingen is te wijten aan menselijk falen zoals stuurfouten van de schippers waardoor de schepen vastliepen op de rivierbedding, aanvaringen tussen schepen en/of kunstwerken en het ontstaan van lekkages als gevolg van onjuiste opvolging van laad- en losprocedures. Ook bedieningsfouten bij sluizen en beweegbare bruggen en onjuiste inschatting van de brughoogte bij hoogwaterstanden. Ook technisch falen heeft geleid tot incidenten, onder meer door roeruitval, weigerende keerkoppelingen en een losse schroefas. In de zeevaart met gevaarlijke stoffen zijn 41 meldingen ontvangen van incidenten met (tank)containers op de zeehaventerminal.

Wettelijke rapportageplicht: negen rapporten binnengekomen

Naast de meldplicht bestaat de verplichting op grond van internationale regelgeving om incidenten van meer ernstige omvang te rapporteren. Deze rapportageplicht geldt voor rail, weg en binnenvaart. Naar aanleiding van een Wob-verzoek vanuit de journalistiek over de wettelijke rapportageplicht van incidenten bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, verscheen hierover in 2015 een artikel in de media. De Kamervragen die hierover zijn gesteld, zijn via een brief van de staatsecretaris aan de Tweede Kamer beantwoord. In 2015 kreeg het Meld- en Informatiecentrum (MIC) van de ILT in totaal negen rapportages binnen over incidenten bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en de binnenwateren. Het gaat hier om rapportages van artikel 1.8.5 uit het ADR, RID en ADN.

Meldingen over de luchtvaart: vooral lithiumbatterijen

De inspectie ontving 978 meldingen over zendingen in de luchtvaart met daarin gevaarlijke stoffen. Denk aan onregelmatigheden in documentatie en verpakkingen tot aan foutief verstuurd gevaarlijke stoffen. In een groot aantal gevallen leidde dit tot extra inspecties. De meeste meldingen gingen over verkeerd verzonden zendingen met lithiumbatterijen. In veel gevallen waren deze zendingen niet goed geëtiketteerd en/of klopte de verpakking niet. Het vervoer van lithiumbatterijen kan, als dit niet op de juiste wijze gebeurt, een risico zijn voor de vliegveiligheid.

Monstername gevaarlijke (afval)stoffen: vijfhonderd metingen

Het Meet- en Monsternameteam (MMT) van de ILT ondersteunt inspecteurs door metingen uit te voeren aan onder andere gevaarlijke (afval)stoffen. In de meeste gevallen gaat het om de vraag wat de juiste vervoersclassificatie is van de gevaarlijke stof of wordt er gezocht naar kleine hoeveelheden materiaal in een grote hoeveelheid andere stoffen (sporenanalyse). Om antwoord op die vragen te geven neemt het MMT monsters en voert het chemische analyses uit. De metingen zijn naar behoefte op alle mogelijke momenten in de productketen (productiefase, vervoersfase et cetera) uitgevoerd. Het ging in 2015 om ruim vijfhonderd metingen, waarbij in circa 40% van de gevallen de vervoersclassificatie niet juist was.

Samenwerking

Bezoek van de Chinese luchtvaartautoriteit

In 2015 heeft een delegatie van de Chinese luchtvaartautoriteit een bezoek gebracht aan de inspectie. Tijdens dit bezoek heeft de inspectie een workshop georganiseerd over veilig transport van gevaarlijke stoffen door de lucht. De workshop was het vervolg op bijeenkomsten in 2013 en 2014 over dit onderwerp met beide landen en de ervaren wederzijdse voordelen van nauwe samenwerking op dit gebied. Tijdens de workshop is informatie uitgewisseld over wet- en regelgeving, heeft de Chinese delegatie praktijkervaring opgedaan tijdens objectinspecties en is de gezamenlijke uitdaging op het terrein van het luchtvervoer van lithiumbatterijen uitgebreid aan de orde gekomen. Ook zijn afspraken gemaakt over een inspecteursuitwisseling in 2016 en het organiseren van een workshop in China.

Samenwerking Maritime Safety Administration uit China

In 2015 heeft een workshop plaatsgevonden met de Maritime Safety Administration (MSA) uit China en ILT/Scheepvaart. Deze ging over classificatie, de kwaliteit van verpakkingen en stuwage met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee (IMDG, International Maritime Dangerous Goods). Deze workshop heeft geresulteerd in een samenwerking tussen de MSA en ILT/Scheepvaart: ze wisselen inspectiegegevens en casussen uit over het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee. Met deze gegevens kunnen de organisaties in eigen land effectiever toezicht uitoefenen en de vervoersveiligheid verhogen. Ze hebben daarnaast afspraken gemaakt over de samenwerking tot en met 2019.

Euro Contrôle Route en Working Group on checks of Transport of Dangerous Goods by Road

In samenwerking met Euro Contrôle Route (ECR) heeft de inspectie in Keulen (Duitsland) een internationale workshop georganiseerd waaraan diverse landen hebben deelgenomen. 'Verpakkingen van gevaarlijke stoffen' was het hoofdthema van deze workshop. Deelnemers hebben kennis uitgewisseld en toezichtpraktijken gedeeld. Internationaal blijken er echter nog steeds grote verschillen te zijn in de manier waarop dit toezicht wordt uitgevoerd. De jaarlijks terugkerende Working Group on checks of Transport of Dangerous Goods by Road zet zich in om deze verschillen zo veel mogelijk op te heffen, voor internationale harmonisatie van het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het kader van deze werkgroep is de Europese Richtlijn 95/50/EG. De werkgroep werd dit keer gehouden in Warschau (Polen). De ILT heeft hier onder meer de resultaten van de genoemde ECR-workshop gepresenteerd.

B. Reguliere inspecties per vervoerwijze

Transport gevaarlijke stoffen over de weg

Objectinspecties weg: overtredingen bij 35%

Bij 2.594 integrale inspecties in het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg constateerde de inspectie bij 900 inspecties een of meerdere overtredingen van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) en/of het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (ATB-V). In 35% van de gevallen was het vervoer dus niet volgens de regels. In totaal ging het om 1.385 overtredingen:

- 826 overtredingen (60%) van de risicocategorie I;
- 313 overtredingen (23%) van de risicocategorie II;
- 246 overtredingen (18%) van de risicocategorie III.

Risicocategorie I, II en III leveren respectievelijk ernstige, minder ernstige en geen gevaren op voor de openbare veiligheid.

Behalve op de gevaarlijkstoffsregelgeving heeft de ILT gecontroleerd op de technische staat van voertuigen (Wegenverkeerswet). De controles zijn uitgevoerd in samenwerking met de politie en de RDW. In totaal hebben ze 385 voertuigen gecontroleerd, waarbij bij 151 voertuigen (39%) een overtreding is geconstateerd. De overtredingen betroffen diverse technische gebreken, zoals een defecte/ondeugdelijke reminrichting, breuken/scheuren in het chassis en bij de wielophanging.

Transport gevaarlijke stoffen over het spoor

Objectinspecties spoor: overtredingen bij 7%

In 2015 heeft de inspectie 527 inspecties uitgevoerd op het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Bij 37 inspecties (7%) constateerde de inspectie een of meerdere overtredingen.

Administratiecontroles bij spoorvervoerders

In de periode januari tot en met juni 2015 heeft de inspectie administratiecontroles uitgevoerd bij tien in Nederland gevestigde spoorvervoerders. Bij vijf zijn onregelmatigheden geconstateerd, zoals foutieve documentatie en laadlijsten, foutieve aanlevering van de wagenlijst bij de infrastructuurbeheerder, het niet uitvoeren van de wettelijke eis van de acht-uurscontrole en het niet op de juiste wijze registreren hiervan, het niet voldoen aan de vereisten van het chloorvervoer van lege, ongereinigde tankcontainers, en het niet voldoen aan het veiligheidsbeheersysteem van de spoorvervoerder voor ontplofbare stoffen en voorwerpen.

Verder heeft de inspectie in 2015 tien bedrijven gecontroleerd op de laad- en losprocedures van gevaarlijke stoffen. Veelal werd geconstateerd dat deze bedrijven geen controles uitvoeren op de bodemafsluiter van reservoirwagens.

Onderzoek emplacementen naar aanleiding van ethanolbrand Kijfhoek

Na de ethanolbrand op Kijfhoek in 2011 heeft de inspectie twee onderzoeken gedaan: één in 2011 ('Weten wat er staat') en één in 2014 ('Weten we nu wat er staat?'). De bevindingen uit 2014 heeft de ILT in 2015 naar de Tweede Kamer gestuurd. Ondanks initiatieven van de spoorsector om een informatiesysteem voor spoorvervoer te ontwikkelen, het Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen (IGS), heeft de ILT bij diverse inspecties in 2015 meerdere overtredingen geconstateerd. De inspectie heeft 193 sporen gecontroleerd; op 75 sporen zijn 32 overtredingen geconstateerd. De overtredingen variëren van onjuiste treinsamenstellingen tot het ontbreken van informatie over goederentreinen met gevaarlijke stoffen die op het spoor aanwezig zijn. Dit levert in het geval van een calamiteit gevaarlijke situaties op, zowel voor het trein- en emplacementpersoneel als voor het personeel van hulpdiensten.

Alle chloortransporten geïnspecteerd

In de periode 16 augustus tot en met 3 september 2015 heeft de ILT alle dertien chloortransporten geïnspecteerd. Het betrof hier de zogeheten 100%-controles. Hierbij zijn geen onregelmatigheden aan het licht gekomen. Op 31 augustus en 2 september zijn er ook chloortransporten geweest in verband met een staking bij Akzo Nobel. Ook hier zijn geen noemenswaardige onregelmatigheden aangetroffen.

Transport gevaarlijke stoffen over het water

Objectinspecties zeeschepen: naleving verschil

In 2015 heeft de inspectie in het zeevervoer van gevaarlijke stoffen 1.363 ladingcontroles uitgevoerd. Ook heeft de inspectie 139 IMDG-inspecties (International Maritime Dangerous

Goods) uitgevoerd aan boord van zeeschepen. De resultaten van deze controles staan in de volgende tabel.

soort inspectie	aantal	overtreding %
IMDG-controles (zeeschepen)	139	27
Prisma-controles	587	79
vuurwerk	235	6
tankcontainers	224	36
stukgoedcontainers	135	44
RoRo-trailers (roll on roll off)	117	57
offshore containers	65	63

De Prisma-controles van tankcontainers en vrachtcontainers laten een hoog overtredingspercentage zien. Een verklaring daarvoor is dat de inspectie bij de controles hierop al een voorselectie doet op basis van risicoprofielen die ze verkrijgt uit de douanesystemen.

Objectinspecties binnenvaartschepen: naleving 81%

In 2015 zijn 263 binnenvaartschepen geïnspecteerd op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren. 76% had betrekking op het vervoer met motortankschepen en de overige inspecties waren gericht op drogeladingschepen. Van de 263 inspecties zijn er 149 reguliere inspecties uitgevoerd. De overige inspecties richtten zich op specifieke onderwerpen: 78 controles op 'brandstoffen', 19 controles op 'boord-boordoverslag' en 48 controles op 'het ontgassen van tankschepen'. Van de uitgevoerde inspecties was de naleving 81%. Een belangrijk deel van de geconstateerde overtredingen betreft de eisen die aan de veiligheidsadviseur worden gesteld, het onvolledig invullen van de controlelijst voor het laden en lossen, de maatregelen om misbruik of diefstal van gevaarlijke goederen te beperken, de opleiding van de bemanning, de vervoersdocumentatie en de eisen aan de elektrische installatie bij het laden, lossen en ontgassen.

Onderzoek naar besmetting containers na grote explosies in China

Op 12 augustus 2015 hebben zich in de buurt van de Chinese havenstad Tianjin enkele explosies voorgedaan op en rondom opslagplaatsen met chemicaliën. Door deze explosies en de daarop volgende branden is er giftig materiaal in de atmosfeer terechtgekomen, dat neergeslagen is in de omgeving. In Tianjin waren op dat moment zeecontainers aanwezig in afwachting van vervoer naar Europa. Naar aanleiding van signalen over een mogelijk risico van besmetting met deze neerslag is een onderzoek gestart. Dit is uitgevoerd door verschillende (overheids)organisaties in Nederland. Onderzocht is de aard van de stoffen, de risico's van deze stoffen, de kans dat deze nog op de containers aanwezig zouden zijn en welke containers in de haven van Tianjin aanwezig waren ten tijde van de explosies. Op basis van de onderzoeksresultaten heeft ILT/Scheepvaart inspecties uitgevoerd met medewerking van Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond (DCMR), Defensie en Douane. Het ging hier om 82 inspecties (aan boord van een schip voorafgaand aan het lossen) van de buitenzijde van de containers en veertig gedetailleerde inspecties van de buiten- én binnenzijde van de container. Er zijn geen aanwijzingen gevonden van besmetting van de containers met stoffen van de explosies. Op basis van deze gegevens en de

onderzoekresultaten van de Amerikaanse kustwacht, is besloten geen verdere containers te onderzoeken.

Transport gevaarlijke stoffen door de lucht

Objectinspecties luchtvaart: overtredingen bij 18%

De inspectie heeft 552 inspecties verricht in 2015 op luchtvrachtzendingen met gevaarlijke stoffen van en naar Nederlandse afzenders en ontvangers. Deze inspecties houdt ze in de vrachtloodsen, aan boord van een vliegtuig en op het platform. Het aantal geconstateerde overtredingen bedroeg 18%.

Lichte classificatie van explosieve stoffen klopt vaak niet

Bij een reguliere gevaarlijkstoffscontrole trof de inspectie een grote zending aan met civiele explosieve stoffen. Omdat er twijfel bestond over de juiste classificatie/verpakking, heeft de inspectie een deel van de zending onderzocht. Tijdens een test die TNO uitvoerde in opdracht van de inspectie, is gebleken dat de verpakking niet voldeed aan de definitie, en dat de lichtste classificatie van de stoffen dus niet gerechtvaardigd was. Ook wees het onderzoek uit dat dit geen incident was, maar dat veel explosieve stoffen die in de lichtste categorie worden vervoerd in werkelijkheid onder een zwaardere categorie vallen. Omdat deze vervoerwijze mondiaal voorkomt, bereidt de inspectie vervolgstappen voor om dit internationaal onder de aandacht te brengen van overheden en vliegtuigmaatschappijen.

C. Speerpunten toezicht gevaarlijke stoffen

Integraal toezicht op risicovolle bedrijven

Overtredingen bij 29% van de bedrijven

De transport- en leefomgevingsdomeinen van de inspectie voeren gezamenlijk administratiecontroles uit bij risicovolle inrichtingen, de Brzo-bedrijven. In dit kader controleerde de inspectie negentig bedrijven. Hierbij stelde ze in 29% van de gevallen overtredingen vast, onder meer op het gebied van vervoersdocumenten, verpakkingen en vereiste opleidingen van het personeel. Bij vier bedrijven is proces-verbaal opgemaakt omdat een veiligheidsadviseur ontbrak, en bij twee bedrijven is een voornemen tot last onder dwangsom opgelegd voor de overige overtredingen. Bij één bedrijf is een last onder dwangsom opgelegd. Het ging hierbij om een binnenvaartschip dat niet toegelaten was.

Integraal toezicht en systeemtoezicht

Acht Brzo-bedrijven zijn bezocht voor integraal toezicht. Hierbij waren asbest, afvalstoffen, REACH, transport gevaarlijke stoffen (ADR/ADN) en buisleidingen de onderwerpen van dit toezicht. De bedrijven stellen deze manier van inspecteren over het algemeen op prijs, omdat de toezichtlast daarmee afneemt.

Ook heeft de ILT in 2015 een pilot uitgevoerd met een 'concernaanpak' bij een bedrijf dat in Nederland verschillende vestigingen heeft. De pilot was geslaagd omdat de handelswijze, procedures en functies binnen dit bedrijf eenduidig waren. Hierdoor kon de ILT volstaan met systeemtoezicht op het hoofdkantoor en een reality check bij een aantal vestigingen.

Brandstofketen

Integraal toezicht op brandstofblendings/tankopslagbedrijven

In 2015 heeft de inspectie acht integrale administratiecontroles uitgevoerd bij brandstofterminals. Hierbij is gecontroleerd of stoffen die worden gebruikt voor het blenden, voldeden aan de vereisten van de REACH-regelgeving (registratie en een goed veiligheidsinformatieblad), de veiligheidseisen vanuit de vervoersregelgeving voor transport en laden/lossen (ADN voor aanvoer van blendcomponenten per schip en ADR voor aanvoer per tankwagen/-wagon). Daarnaast werd gekeken of afvalstoffen als blendcomponent werden gebruikt.

Bij vijf bedrijven heeft de inspectie overtredingen geconstateerd van het ADN, bij drie bedrijven van het ADR, en bij vijf bedrijven van REACH. Eén bedrijf kreeg een proces-verbaal. Voor EVOA (grensoverschrijdend afvaltransport) kon de inspectie niet interveniëren, omdat het niet mogelijk was voldoende duidelijkheid te krijgen over het productieproces in het land van herkomst, en het dus moeilijk was om een mogelijke afvalstatus van een blendproduct juridisch te onderbouwen.

Gericht toezicht op tank- en bunkerschepen: naleving bij 50%

In het kader van het toezicht op de brandstofketen heeft de ILT 78 inspecties uitgevoerd op motortankschepen, vooral op het gebied van classificatie van de lading en de daarvoor benodigde documentatie. Het ging hierbij om schepen die stookolie en stookoliecomponenten vervoerden als lading. De inspecties hebben in samenwerking met de Politie plaatsgevonden. De naleving was 50% van de uitgevoerde inspecties. Er zijn 73 interventies geweest: 32% een proces-verbaal en 68% een waarschuwing.

Administratief toezicht op afvalverwerkers en -inzamelaars: één proces-verbaal

De inspectie heeft zeven administratiecontroles uitgevoerd bij bedrijven die brandbare afvalstromen innemen en verwerken. Ze voerde de controles uit in het kader van de naleving van de EVOA-regelgeving, waarvan een deel ook de inzamelvergunning voor afgewerkte olie en/of scheepsafvalstoffen betrof. Gecontroleerd is of import en export van oliehoudende en andere calorische afvalstoffen conform de EVOA plaatsvindt en of geïmporteerd afval daadwerkelijk een afdoende afvalverwerking heeft ondergaan voordat dit wordt verkocht als blendcomponent in de brandstofketen. Tegen één verwerker is proces-verbaal opgemaakt.

Controle van de brandstofkwaliteit: 31 meldingen

De inspectie heeft 31 meldingen behandeld van scheepsbrandstoffen die niet voldeden aan de specificaties. In elf gevallen ging het om kwaliteitsproblemen met de scheepsbrandstof die leidden tot motorproblemen. De overige twintig gevallen betroffen een te hoog zwavelgehalte in de brandstof. Hiertegen heeft de ILT handhavend opgetreden.

Bij zeven bunkerschepen voor de binnenvaart hebben controles plaatsgevonden op de kwaliteit van de afgegeven brandstof. Daarbij heeft de ILT monsters genomen. De analysesresultaten hiervan worden bekend in het eerste kwartaal van 2016. Verder heeft de inspectie in 2015 bij 63 tankstations de kwaliteit van de brandstof gecontroleerd. De resultaten daarvan worden aan de Europese Commissie gerapporteerd.

Controle op aarding in de brandstofketen

In 2015 heeft de inspectie binnen de brandstofketen ook gecontroleerd op 'aarding' van transportmiddelen. Aarden is noodzakelijk vanwege het gevaar van statische elektriciteit en mogelijke vonkvorming tijdens laad- en loshandelingen. De objectcontroles zijn uitgevoerd bij achttien tankauto's en één tankschip. Bij tankauto's worden de aardingsinstallaties jaarlijks gecontroleerd door de RDW; bij tankschepen door de Kiwa en bevoegde certificeringbedrijven. Vijf tankauto's voldeden niet aan de gestelde eisen, meestal door oxidatie van verbindingpunten

of oxide in de aardkabel. Dit werd direct verholpen door oxide te verwijderen of een nieuwe aardklem te bevestigen. Van het gecontroleerde schip was alles in orde.

Er zijn 27 controles uitgevoerd bij tankstations en 3 bij terminals (laad- en lospunten RID, ADR en ADN). Bij de tankstations was in zes gevallen sprake van te hoge weerstandwaarden en ontbrak in vier gevallen de controlemogelijkheid. Een probleem is ook het onbemande tankstation. Er worden steeds meer tankstations gebouwd zonder bediening; daar kan de inspectie alleen op afspraak een aardmeting uitvoeren.

Inzameling en transport van gevaarlijk afval en scheepsafvalstoffen

Inzamelaars klein gevaarlijk afval en scheepsafvalstoffen: veel waarschuwingen

Bij zeventien inzamelaars met een inzamelvergunning Bia (Besluit inzamelen afvalstoffen) voor klein gevaarlijk afval (kga) en scheepsafvalstoffen zijn administratiecontroles uitgevoerd naar de naleving van de Bia-vergunning. Bij nagenoeg alle gecontroleerde bedrijven en gemeenten heeft de ILT een waarschuwing gegeven voor overtredingen van de Wvgs (ADR). Het ging onder meer om het jaarverslag van de veiligheidsadviseur, opleidingen van personeel, classificatie, verpakkingen, etikettering en documentatie. De ILT heeft veertien waarschuwingen gegeven en twee lasten onder bestuursdwang opgelegd.

Doorvoer gevaarlijk afval: afspraken met Ierse autoriteiten

Gevaarlijke afvalstoffen die vanuit Ierland en Engeland via de Rotterdamse haven worden aangevoerd, hebben wederom aandacht gevraagd van de inspectie. Gelet op de aard van de overtredingen van vorige jaren heeft de inspectie in 2015 een bezoek gebracht aan Ierland. Met alle betrokken Ierse autoriteiten zijn afspraken gemaakt over hoe de ILT deze overtredingen afhandelt en welke maatregelen de Ierse autoriteiten zelf nemen. De ILT heeft deze afspraken bevestigd in een brief aan de Ierse autoriteiten. Ook heeft de inspectie besloten om in de kennisgevingen bij de vergunningverlening EVOA die betrekking hebben op het Ierse afval, een extra voorwaarde op te nemen: die voorwaarde verplicht ontdoeners en vervoerders om de vervoersregelgeving in acht te nemen.

In 2015 zijn tien inspecties uitgevoerd, waarvan bij negen enkele overtredingen zijn geconstateerd. In twee gevallen heeft de ILT een proces-verbaal opgemaakt vanwege, onder andere, onjuiste stuwage. De overige gevallen zijn afgedaan met een waarschuwing, al dan niet door een maatregel op te leggen. Deze overtredingen varieerden van onjuiste kenmerken van verpakkingen en/of de container en onjuiste documentatie tot onjuiste etikettering. Vergeleken met 2014 zijn er geen zware overtredingen geconstateerd, zoals lekkende en geopende verpakkingen.

Specifiek gevaarlijk afval van medische klinieken

Begin 2015 heeft de ILT bij 624 zelfstandige klinieken schriftelijk aangekondigd dat jaar te gaan inspecteren op de naleving van regelgeving over vervoer van gevaarlijke stoffen. Van tevoren was al bekend dat deze doelgroep niet echt bekend is met de vervoersregelgeving. De inspectie heeft vanaf augustus 2015 vijftig klinieken bezocht. Bij alle klinieken zijn onvolkomenheden aangetroffen (zie tabel).

	overtreding %		overtreding %
opleidingsvereisten betrokken personeel	96	geen/onjuiste etikettering verpakkingen	18
geen informatie op vervoerdocument	26	geen/onvoldoende stuwage	8
onjuiste informatie op vervoerdocument	16	geen/onvoldoende brand-blusmiddelen	23
niet/niet-afdoende gesloten verpakkingen	16	voorwaarden vervoer van verontreinigd instrumentarium	74
geen gebruik van absorptiemateriaal	68	geen/foutieve classificatie	12
juiste verpakkingsvoorschriften	47	lege, ongereinigde verpakkingen bedrijfsafval	50
geen/onjuiste kenmerking verpakkingen	10		

Tijdens deze actie heeft de branchevereniging Zelfstandige Klinieken Nederland (ZKN) door communicatie aan haar leden positief bijgedragen aan een betere naleving van de geldende vervoersregelgeving.

Erkende instanties

Erkenninghouders vervoer gevaarlijke stoffen (weg, spoor, binnenwateren)

In 2015 heeft de ILT bij negen houders van UN-kenmerken van verpakkingen gecontroleerd of de kenmerken ook waren ondergebracht bij een erkende instantie. Dit bleek bij drie houders (33%) niet het geval te zijn.

Erkenninghouders conform artikel 6.55 Wet luchtvaart

Alle bedrijven die in de keten van de luchtvaart zijn erkend, worden periodiek geaudit. In 2015 heeft de inspectie 31 audits uitgevoerd. De erkenningen van deze bedrijven zijn gecontinueerd.

Erkende opleidingsinstellingen conform artikel 6.56 Wet luchtvaart

De ILT heeft vijf audits uitgevoerd bij erkende opleidingsinstellingen in de luchtvaart. Dit om te toetsen of zij nog voldoen aan de wettelijke criteria op grond waarvan de erkenning is afgegeven. Bij deze audits zijn bevindingen geconstateerd op het gebied van de instructeurshandleidingen, de inhoud van de syllabi en de opleidingsprogramma's. Nadat de instellingen deze hadden opgelost, zijn deze vijf erkenningen gecontinueerd.

Vergunninghouders luchtvaart Bonaire, Sint Eustatius en Saba

In 2015 zijn op de BES-eilanden wederom aan de luchtvaart gerelateerde bedrijven, met een vergunningplicht op het gebied van gevaarlijke stoffen, gecertificeerd. Tijdens de inspectierondes in Caribisch Nederland worden, net als in Nederland, toelatings- en continueringsaudits uitgevoerd. De bedrijven voldoen na afgifte van de erkenning aan alle wettelijke eisen. De naleving wordt getoetst door middel van inspecties. Ook ondersteunt de ILT de autoriteiten van Curaçao en Sint Maarten bij hun audits en inspecties op het gebied van gevaarlijke stoffen door de lucht en IMDG-inspecties in de havens.

Examens luchtvaart gevaarlijke stoffen

De inspectie stelt de examens samen voor de Algemene opleiding en de Radioactieve opleiding vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht voor de twaalf erkende opleidingsinstellingen. In 2015 hebben inspecteurs van de ILT vijf controles gedaan tijdens audits bij examens. Alle examens verliepen goed.

9. Bestuurlijke boetes



Als een toezichthouder (van de ILT, Rijkswaterstaat, Politie of Marechaussee) een overtreding constateert die bestuurlijk beboetbaar is, kan deze hiervoor een boeterapport opmaken. Het Bureau Bestuurlijke Boete (BBB) kan vervolgens de boete opleggen. Dit bureau is ondergebracht bij het domein Scheepvaart, maar werkt voor alle domeinen. Ze behandelt bestuurlijke boetes van de hele inspectie, maar ook van de handhavingpartners zoals de Politie.

Boetes voor overtredingen aangedragen vanuit verschillende toezichthouders

boeterapporten en kwitanties naar aanleverende toezichthouder	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015	opbrengst x € 1.000
ILT*	1.996	2.100	1.162	3.211
Nationale Politie	1.134	1.130	616	815
Rijkswaterstaat	367	370	243	295
overige**	86	100	165	212
Totaal	3.583	3.700	2.186	4.533

* in een aantal gevallen wordt het proces-verbaal van bevindingen van de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie door een ILT-inspecteur verwerkt tot boeterapport; deze boeterapporten zijn opgenomen onder de ILT

** zoals Koninklijke Marechaussee, Havenbedrijf Amsterdam, Havenbedrijf Rotterdam, Inspectie SZW en gemeente Amsterdam

Veel minder opgelegde bestuurlijke boetes

Het aantal opgelegde bestuurlijke boetes in 2015 was 2.186: bijna 40% minder dan in 2014. Deze afname komt vooral door een uitspraak van de Raad van State in december 2014. Volgens deze uitspraak mogen vanwege EU-wetgeving boetes voor buitenlandse overtreeders die afkomstig zijn uit een EU-lidstaat, niet meer langs de weg geïnd worden. Daardoor moest in zeer veel gevallen een boeterapport opgemaakt worden in plaats van dat een kwitantie kon worden uitgeschreven. Zo'n boeterapport vergt veel meer tijd (opmaken en laten vertalen). Er zijn wel meer rapporten opgemaakt dan vorig jaar, maar het aantal kwitanties is veel sterker gedaald, waardoor het aantal boetes per saldo dus lager uitkomt.

Daarnaast bleek dat de boordcomputers, die voor taxi's de rij- en rusttijden registeren, niet juist werkten. Hierdoor konden minder overtredingen geconstateerd en beboet worden dan vooraf ingeschat.

Boetebedrag licht gedaald

Ondanks dat er 40% minder bestuurlijke boetes zijn opgelegd, daalde het totaal opgelegde boetebedrag slechts met 8%. Dit komt vooral doordat bij het wegvervoer extra is gelet op manipulatie van tachografen. Die overtredingen kennen veel hogere boetebedragen dan andere overtredingen.

Boetes voor overtredingen van verschillende wetten en besluiten

boeterapporten en kwitanties naar wetgeving	verwerkte boeterapporten en kwitanties	beschikkingen met boete	opgelegde boetes x € 1.000
arbeidstijdenbesluit vervoer; deel binnenvaart	73	64	224
arbeidstijdenbesluit vervoer; deel wegvervoer	1.452	1.216	3.683
binnenvaartwet (inclusief binnenvaartbesluit)	588	527	563
scheepsafvalstoffenbesluit	57	53	24
spoorwegwet	4	4	2
wet gewasbescherming en biociden	10	9	25
luchthavenverkeersbesluit	1	1	10
wet zeevarenden	1	1	2
Totaal	2.186	1.875	4.533

Uit deze tabel blijkt dat 70% van de opgelegde bestuurlijke boetes betrekking heeft op overschrijding van het arbeidstijdenbesluit. Verder wordt duidelijk dat het wegtransport en de binnenvaart samen 97% van de oplegde boetes voor hun rekening nemen. Dit wil overigens niet zeggen dat zij de meeste overtredingen maken, maar wel dat in deze sectoren en bij deze regelgeving de strafrechtelijke handhaving al grotendeels is omgezet naar bestuurlijke handhaving.

10. Caribisch Nederland



De ILT is portefeuillehouder voor Caribisch Nederland (CN) en is daarmee binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu eindverantwoordelijk voor beleidsontwikkelingen en uitvoering. Over deze activiteiten op Bonaire, Sint Eustatius en Saba (ook wel de BES-eilanden) gaat dit hoofdstuk. Aan bod komen water en afval, de luchtvaart, de scheepvaart, het milieu en de crisisbeheersing in Caribisch Nederland; terreinen waarop IenM in 2015 verder heeft ingezet. Het Caribisch dossier valt onder de inspecteur-generaal.

Water en afval

Drinkwatervoorziening verbeterd

Sinds 2014 werkt Saba aan verbetering van de drinkwatervoorziening: een grotere zoetwatervoorraad en een hogere drinkwaterkwaliteit. De zoetwatervoorraad is in 2015 significant toegenomen met de ingebruikname van twee extra cisternen, een soort waterkelders. Eind 2015 is gestart met de bouw van nog twee cisternen. Bij oplevering daarvan is de zoetwatervoorraad zo groot dat ook in een droge periode zoals in 2015 voldoende zoetwater beschikbaar is.

In samenwerking met Economische Zaken is wetgeving opgesteld voor de elektriciteit- en drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland. Deze wet stelt nadere eisen aan de organisatie en de drinkwaterkwaliteit en biedt de grondslag voor subsidie op de drinkwater- en energietarieven. De wet is in november 2015 door de Tweede Kamer aangenomen en ligt nu bij de Eerste Kamer.

De rioolwaterzuiveringsinstallatie op Bonaire is in 2014 opgeleverd en zuivert sindsdien het afvalwater van huishoudens, instellingen en bedrijven. Het gezuiverde afvalwater wordt als gietwater gebruikt voor (hotel)tuinen en landbouwgewassen.

Saba als eerste gestart met gescheiden afvalinzameling

In 2014 en 2015 is op Saba gestart met de gescheiden inzameling. Aandachtspunten tijdens en na de start zijn opgelost in samenwerking tussen het eilandbestuur en IenM. Op Sint Eustatius is alles in stelling gebracht om te beginnen met de afvalinzameling zodra er exploitatiekosten in de lokale begroting zijn opgenomen. Op Bonaire bevindt de afvalbeheerverbetering zich nog in de eerste fase: van gedachten wisselen over de plaats van het afvalbeheer in het totale milieubeleid en over de ambities die IenM en het eilandbestuur hebben. Dit krijgt in 2016 een vervolg. Dat vervolg moet passen bij de milieuvisie die tijdens een werkconferentie wordt opgesteld en bij de nieuwe governancestructuur. In deze structuur heeft het eiland zelf een nadrukkelijke rol in de implementatie. IenM faciliteert en investeert daarbij en borgt de kennis en expertise.

Luchtvaart

Masterplannen luchthavens worden uitgevoerd

In 2015 zijn de opgestelde masterplannen voor de luchthavens van Saba, Sint Eustatius en Bonaire verder uitgevoerd. Het jaar stond in het teken van daadwerkelijke werkzaamheden: de renovatie van de luchthaven op Saba en op Sint Eustatius, en de bouw van een nieuwe verkeersstoren voor de verkeersleiding op de luchthaven van Bonaire. Na een uitgebreide voorbereiding zijn de ontwerpen en contractdocumenten begin 2015 afgerond en afgestemd met de lokale partijen. RWS heeft een tenderprocedure doorlopen om de uitvoering van de werken te kunnen gunnen. De drie projecten zullen begin 2016 zijn afgerond.

Scheepvaart

Investerings in voorbereiding voor havenbeheer en infrastructuur

Op maritiem gebied wordt in Caribisch Nederland aan drie zaken gewerkt:

- verdere professionalisering en upgradings van het havenbeheer, om de veilige en vlotte vaart van en naar de eilanden te borgen en waar mogelijk het verdienvermogen van het havenbedrijf te verbeteren;
- wegwerken van achterstanden en achterstallig onderhoud in de maritieme infrastructuur om veiligheidsrisico's in te dammen;
- verkennen van de manier waarop deze en andere maritieme aangelegenheden in de toekomst robuust kunnen worden aangepakt.

Hiertoe zijn de intentieverklaringen die in 2014 met de eilanden zijn overeengekomen, uitgewerkt. Vanuit de investeringsimpuls infrastructuur van 21 miljoen komt er voor Saba 3 miljoen euro vrij en voor Bonaire 9 miljoen om de havens te verbeteren. Met de eilanden zijn plannen opgesteld die aan de Bestuursraad (BSR) zijn voorgelegd. Als de BSR de plannen heeft goedgekeurd, worden die meegenomen in de begrotingsvoorbereiding 2017.

Spoedwerkzaamheden verricht

In afwachting van deze investeringen zijn in 2015 spoedwerkzaamheden uitgevoerd. Op Bonaire is de Zuidpier versterkt. Dit gebeurde nadat uit onderzoek was gebleken dat de belasting van de roll-on-roll-off-ramp tot problemen zou kunnen leiden. Op Saba is de haven uitgebaggerd. RWS heeft beide werkzaamheden aanbesteed in samenwerking met de eilanden. Deze processen verliepen boven verwachting goed.

Milieu

Wet VROM BES en vergunningen: IAB wordt geïmplementeerd

Het beleid voor milieuregelgeving voor bedrijven op de BES-eilanden, de zogeheten Wet VROM BES, is vanaf november 2013 ontwikkeld en uitgevoerd. IenM heeft een ontwerp-AMvB (Inrichtingen- en activiteitenbesluit, IAB) aan het bestuur van Bonaire voorgelegd, als eerste eiland. Hierin staan algemene regels en vergunningprocedures om een veilige en duurzame leefomgeving te kunnen waarborgen. Gekozen is voor een implementatietraject waarin stakeholders, het bedrijfsleven, lokale overheid en IenM gezamenlijk afspraken maken over de uitvoerbaarheid en de invoering van het IAB.

In 2015 is een juridisch assessment uitgevoerd waarbij de concept-milieuregels en de structuur van het IAB zijn getoetst op hun praktische werkbaarheid. Ook is een trainingsprogramma gestart over de milieuregels, met als doel de kennis en vaardigheden van medewerkers van de lokale overheidsdiensten te versterken. In een trainingsweek in Nederland hebben de medewerkers ervaring opgedaan met de Nederlandse inspectiepraktijk.

Daarnaast is gewerkt aan meer ambtelijke capaciteit: IenM heeft, onder voorwaarden, twee formatieplaatsen ter beschikking gesteld aan Bonaire voor milieutaken. Verder heeft de directie Toezicht en Handhaving ICT-oplossingen gekregen en geïmplementeerd, zoals het gebruik van digitale checklists.

Het jaar 2016 zal in het teken staan van afronding van het implementatietraject: naast formalisering van het ontwerpbesluit IAB, vervolstrainingen voor de lokale overheidsdiensten en kennisborging, wordt een institutioneel assessment uitgevoerd en krijgt de directie Toezicht en Handhaving ondersteuning voor ontwikkeling en implementatie van beleid en strategie.

Besluit grote inrichtingen BES in werking

Op 1 april 2015 is het besluit grote inrichtingen BES bekendgemaakt. Hiermee zijn regels gaan gelden voor de vier grote olieopslagen in CN: NuStar, Bopec en twee vestigingen van Curoil. Deze regels komen erop neer dat de minister van IenM bevoegd wordt voor vergunningverlening en handhaving. Ook is er nu een MER-plicht voor wijzigingen van de inrichtingen. Belangrijkste

consequentie is dat het investeringstraject voor milieuverbeteringen, zoals in de vergunningen is vastgelegd, voor de grootste industrie in CN is veiliggesteld.

Vergunningen en handhaving door RWS

Rijkswaterstaat heeft de vergunningverlening uitgevoerd en de handhaving op basis van de Wet maritiem beheer. Handhaving vindt plaats in een integraal team grote olieterminals BES.

Rampenbestrijding en crisisbeheersing

Oefeningen en trainingen

In 2015 is verder gewerkt aan het opleiden en trainen van mensen op het gebied van maritieme incidenten. De operationele partners (vooral de havenautoriteiten, de ILT en natuurorganisaties) hebben geoefend met de uitgifte van oliebestrijdingsmaterieel, en er zijn enkele verdiepende trainingen gehouden. Met het beleidsteam van ieder eiland is er een strategische maritieme oefening gehouden; voor het eerst samen met het ministerie van Veiligheid en Justitie (VenJ). Verder is gewerkt aan crisisvaardigheden zoals crisiscommunicatie, vergadertechniek en verslaglegging. Eind 2015 is een draaiboek opgesteld voor het aanvragen van bijstand voor een drinkwatertekort in CN; hiermee wordt in 2016 geoefend.

Plan voor afhandeling olieverontreiniging en pilot voor detectie

In 2015 is het plan voor de operationele afhandeling van een olieverontreiniging verder uitgevoerd. Op Bonaire en Sint Eustatius staan nu twee containers en op Saba staat één container met materieel om olie te kunnen ruimen. Daarnaast zijn de voorbereidingen gestart om schermen aan te schaffen die het Lac Bonaire en de eilanden kunnen beschermen tegen de indringing van olie.

Ook zijn de voorbereidingen afgerond voor het contracteren van scheeps-, beheer- en onderhoudscapaciteit. Voorjaar 2016 wordt met beide aanbestedingen gestart.

Eind december 2015 is een pilot gestart van drie maanden: doel is om vroegtijdig oppervlakteverontreiniging te detecteren binnen en buiten de Exclusieve Economische Zone van de BES. Dit gebeurt met behulp van satellietbeelden, via Clean Sea Net Service van European Maritime Safety Agency (EMSA). Na de pilot wordt bekeken of en hoe deze monitoring kan worden voortgezet.

Na AIS-basestation nu vervolgproject

RWS gebruikt gegevens van het Automatic Identification System (AIS) bij de bestrijding van calamiteiten, voor ondersteuning van maritieme emergency response-organisaties, voor onderzoek van aanvaringen en/of grondingen van schepen, en om risicoanalyses te maken van mogelijke (olie)verontreinigingen in de scheepvaart. Hiertoe is in 2014 een eerste AIS-basestation geplaatst op Saba. Sinds 2015 loopt er een vervolgproject om op St Kitts een back-up te kunnen garanderen en extra dekking voor het detecteren van schepen op en om de Sababank.

Crisiscommunicatiemiddelen

Na een rapportage van de Inspectie VenJ uit 2014 was de conclusie dat de (crisis)communicatie op de BES-eilanden beter kon. Ook RWS constateerde tijdens oefeningen en trainingen dat er problemen waren met de communicatiemiddelen. In 2015 zijn er verkennende gesprekken geweest met de ministeries die verantwoordelijkheden hebben op de eilanden en goed en tijdig geïnformeerd willen worden. In vervolg hierop is het WODC (Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum) begonnen met een startnotitie over (crisis)communicatie(middelen) op CN. Op basis daarvan worden externe partijen benaderd.

Meteorologie en seismologie naar KNMI

In maart 2015 is besloten om de meteorologische en seismologische dienstverlening aan CN over te hevelen van de Meteorologische Dienst Curaçao naar het KNMI. In de tweede helft van 2015 is het KNMI daartoe een project gestart, zodat met ingang van 1 januari 2016 de meteorologische en seismische berichtgeving voor Caribisch Nederland vanuit De Bilt wordt verzorgd.

Het KNMI neemt naast de algemene weerberichten ook de weersverwachtingen en specifieke weerberichten voor de lucht- en scheepvaart voor zijn rekening. Bij extreme omstandigheden, zoals orkanen, hoge golven en overstromingen door overvloedige regen, geeft het instituut waarschuwingen en adviezen aan de gezaghebbers, de Rijksvertegenwoordiger, lokale crisiscoördinatoren, het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van het ministerie van IenM en het Nationaal Crisiscentrum van het ministerie van VenJ. Daarbij hanteert het KNMI het voor Caribisch Nederland vertrouwde waarschuwingssysteem.

In verband met de drinkwatervoorziening op Saba en Sint Eustatius worden tijdens het droogteseizoen ook tiendaagse droogteverwachtingen gemaakt. Het KNMI beschikt op Sint Maarten, Sint Eustatius en Saba over seismometers om aardbevingen realtime te volgen. Ook is een meetnetwerk ingericht om de seismische activiteit van de vulkanen Mount Scenery en The Quill te monitoren en worden tsunamiwaarschuwingen uitgegeven.

11. Bedrijfsvoering



Het primaire proces van de ILT wordt ondersteund door de directie Bedrijfsvoering. Dit hoofdstuk gaat in op de belangrijkste activiteiten en ontwikkelingen binnen de directie, aangevuld met enkele activiteiten op het gebied van handhavingbeleid.

Aandachtspunten

In 2015 zijn er diverse reorganisaties doorgevoerd. Verder is de Autoriteit woningcorporaties toegetreden tot de ILT. Dit had extra werk voor de directie tot gevolg.

A. Bedrijfsvoering

Personeel

Strategische personeelsplanning met kwalificatiekaarten

De ILT heeft in 2015 een P&O-visie opgesteld. Per functie legt de inspectie de kennisbehoefte en competenties vast in kwalificatiekaarten. Hiermee kan ze sturen op kennisbehoud, -ontwikkeling en het vakmanschap van de medewerkers. Het verloop in de personele bezetting wordt structureel gevolgd om te kunnen anticiperen op mutaties. Vanwege de financiële situatie is het niet vanzelfsprekend dat vacatures worden ingevuld. Waar onacceptabele personeelstekorten waren ontstaan, zijn deze via interne verschuivingen opgelost. Vergroting van de interne mobiliteit heeft hierbij geholpen.

Vakmanschap wordt ontwikkeld en gemeten

De ILT wil deskundig en gezaghebbend zijn naar ondertoezichtstaanden. Daarvoor moeten de medewerkers beschikken over passende kennis en vaardigheden. Via opleidingen, interne vakgroepen, ILT-brede dagen en de meester-gezelconstructie, stimuleert de ILT het leren van en met collega's. De inspectie besteedt daar jaarlijks ten minste 1,5% van de loonsom aan.

De inspectie heeft de bevoegdheden voor toezichtinterventies en vergunningverlening gemandateerd aan de inspecteurs. In de opleidingen voor inspecteurs is daarom geïnvesteerd in rolvastheid, verantwoordelijkheid en kaders. Ook is er aandacht voor escaleren: wanneer iets moet gemeld aan het lijnmanagement. De inspectie meet het beleefde vakmanschap eens per twee jaar in een enquête onder ondertoezichtstaanden. De eerstvolgende is in 2016.

Uit de kwalificatiekaarten wordt jaarlijks de gewenste kwalificatieverbetering gedestilleerd voor de opleidingsplannen. Zo is in 2015 geïnvesteerd in opleidingen over juridische zaken, (financieel) administratief toezicht, audits en rechercheren en omgaan met social media. Voor de managers is een leergang ontwikkeld voor het vakmanschap, met trainingen, conferenties en intervisie.

	realisatie 2014	realisatie 2015
personele bezetting per 31 december	1.170	1.135

	realisatie 2014	planning 2015	realisatie 2015
ziekteruim percentage	5,4	< 4	5,7

Ziekteverzuim: norm is maximaal 4%

De inspectie hanteert de lenM-norm van maximaal 4% voor het ziekteverzuim. Binnen de directies met hoog verzuim heeft het MT regelmatig aandacht voor dit onderwerp en worden specifieke acties benoemd. Bij langdurig verzuim wordt nu in alle gevallen in een vroeg stadium een re-integratieadviseur betrokken om beter te waarborgen dat tijdig alle juiste (formele) stappen worden gezet in het re-integratieproces. Zo worden de juiste specialisten ingeschakeld en wordt overschrijding van termijnen vermeden.

Diversiteit

In het kader van haar maatschappelijke verantwoordelijkheid heeft de inspectie bij instroom en doorstroom van personeel extra aandacht voor bepaalde groepen: vrouwen, mensen met een bi-culturele achtergrond, laagopgeleiden en mensen met een handicap. Ook streeft de inspectie naar instroom van arbeidsbeperkten die vallen onder de Wajong/WSW. Uit deze doelgroep zijn in de periode 2014-2015 twaalf medewerkers tijdelijk aangesteld, van wie er nu nog acht in dienst zijn. Tussen 2012 tot 2015 zijn vier Wajongers in vaste dienst getreden. Waar dat kan, biedt de inspectie verder stageplekken aan scholieren en studenten.

Arbo: plan van aanpak voor risicobeheersing

De inspectie volgt de kaders van het rijk en van lenM op het gebied van het arbobeleid en de uitvoering daarvan. De inspectie kent taken met een grote variëteit die specifieke risico's met zich meebrengen. De afgelopen jaren zijn alle taken en veiligheidsrisico's opnieuw in kaart gebracht en afgewogen door voor de hele inspectie RI&E's uit te voeren: risico-inventarisaties en -evaluaties. De maatregelen die daaruit zijn gekomen om de risico's te beheersen, zijn vastgelegd in een plan van aanpak. Mede op basis van deze RI&E's kan de inspectie de veiligheid verhogen en de veiligheidscultuur versterken. De komende jaren zullen de RI&E's verder ontwikkeld worden: ze krijgen daarvoor een externe audit om eventuele tekortkomingen in beeld te krijgen.

Integriteitsbevordering

De ILT wil functioneren als een organisatie waar integer gedrag voor iedereen normaal is. Daartoe heeft de inspectie in 2015 diverse acties ondernomen. Er is bijvoorbeeld per locatie één vertrouwenspersoon Integriteit en Gewenst Gedrag, als onderdeel van het ILT-introductieprogramma krijgt elke groep nieuwe medewerkers een workshop 'integer en gewenst gedrag' met onder meer een dilemmaspel, de informatie op intranet hierover is beter inzichtelijk gemaakt, er is een Week van de Integriteit gehouden, de handreiking 'Integriteit in het RKW-gesprek' is onder de aandacht gebracht van het management, en de Gedragscode Rijk (in 2015 door minister Blok aan de Tweede Kamer aangeboden) wordt in 2016 doorgevoerd. In 2015 zijn tien (serieuze vermoedens van) inbreuken op integriteit en gewenst gedrag gemeld. Bij alle meldingen heeft dit geleid tot een corrigerende actie.

Organisatie

Vijf domeinen

De inspectie bestond in 2015 uit vijf domeinen, die deels nieuw zijn samengesteld (Afval Industrie en Bedrijven en Water Producten en Stoffen). Voor domeinoverstijgende onderwerpen (zoals het transport van gevaarlijke stoffen) treedt een directeur als portefeuillehouder op. De inspecteur-generaal vormt samen met de directeuren het directieteam dat sturing geeft aan de organisatie.

Autoriteit woningcorporaties is extra domein per 2016

Per 1 juli 2015 is het toezicht op woningcorporaties bij de ILT belegd. Deze taak is eerst ondergebracht in een tijdelijke werkorganisatie; per 1 januari 2016 is de Autoriteit woningcorporaties een domein binnen de ILT.

Informatievoorziening

Nieuwe ICT-omgeving

Een goed functionerende informatiehuishouding is onmisbaar om de taken van de inspectie efficiënt en effectief te kunnen uitvoeren en samenwerking met andere rijksinspecties te vergemakkelijken. Het uitgangspunt is dat de inspectie dezelfde werkzaamheden op dezelfde manier doet. Dit uit zich in een eenduidige inrichting en uitvoering van de bedrijfsprocessen. Deze processen zullen meer en meer worden ondersteund door een generieke informatiehuishouding, waarmee een nieuwe ICT-omgeving (NIO) ontstaat.

In 2015 is het informatieplan ILT bijgesteld en is de uitvoering ervan voortgezet. Uitgangspunt is dat de juiste informatie, op de juiste plaats en op het juiste moment beschikbaar en te verwerken is.

Uniformeren via 'wasstraten'

Een groot deel van het uniforme proceskader, waaronder procesmodellen voor alle primaire taken van de inspectie, is in de voorgaande jaren al vastgesteld. In 2015 zijn ook de ondersteunende processen van de inspectie verder geüniformeerd. Zo zijn er uniforme procesmodellen gekomen voor middelenbeheer en beheer van modeldocumenten. Het uniforme kader wordt gestructureerd en gefaseerd geïmplementeerd. De inspectie heeft ervoor gekozen om per bedrijfsfunctie en per domein de bedrijfsprocessen, de informatiesystemen en de eenduidigheid van gegevens geïntegreerd aan te pakken. Deze aanpak krijgt vorm in zogeheten 'wasstraten'. In een wasstraat wordt het bestaande proces aangepast aan het geüniformeerd procesmodel, worden de bestaande ICT-systemen vervangen door de generieke ICT-bouwstenen en worden de gegevensverzamelingen eenduidig ingericht.

In 2013 en 2014 zijn wasstraten gestart voor de toezichtstaken in de leefomgevingsdomeinen. In 2015 is die implementatie voortgezet en voor sommige toezichtstaken afgerond. Daarnaast zijn in 2015 wasstraten gestart voor de toezichtstaken bij Scheepvaart en bij Rail en Wegvervoer. De analysefase was in 2015 gaande en de implementatiefase is in 2016 gestart. Naast het lopende wasstratenprogramma zijn in 2015 ook de (nieuwe) taken van de Autoriteit woningcorporaties in een implementatietraject opgenomen. Hierbij wordt een aanpak gevolgd die grotendeels overeenkomt met de wasstratenmethodiek.

Om een informatiehuishouding te realiseren die deze uniforme werkwijze optimaal ondersteunt, worden generieke systemen ontwikkeld die ervoor zorgen dat alle processen op termijn met dezelfde en vooral met minder systemen kunnen worden ondersteund. Als principe geldt: voor elke functie één ICT-systeem. De inspectie werkt samen met DICTU (Dienst ICT Uitvoering van de Rijksoverheid) aan het optimaal beheersen van de informatievoorzieningsketen.

Portfoliomanagement

De inspectie is gestart met het verder professionaliseren van portfoliomanagement. Dit verhoogt de flexibiliteit tijdens de implementatie en een betere aansluiting bij de specifieke wensen van de domeinen. Dit initiatief komt tegemoet aan een regel uit het rapport 'Grip op ICT' van het BIT (Bureau ICT-toetsing), namelijk: faseer de ontwikkeling van het ICT-project zo efficiënt mogelijk en probeer daarbij per fase direct bruikbare producten op te leveren. Een voorbeeld van deze aanpak is de agile-werkwijze die wordt toegepast bij de ontwikkeling van een aantal ICT-bouwstenen en de wasstraten voor elk bedrijfsproces.

Inspectieview

De inspecteur-generaal is binnen de Inspectieraad portefeuillehouder van het stelsel van Inspectieviews. De inspectie verzorgt de ontwikkeling en dienstverlening voor het stelsel van Inspectieviews. Inspectieview versterkt de samenwerking tussen de rijksinspecties door het

digitaal uitwisselen van inspectiegegevens. Daarmee wordt risicogericht toezicht en gezamenlijk optreden door de overheid beter ondersteund. In 2015 is Inspectieview Binnenvaart operationeel geworden. In 2016 wordt het aantal bronnen verder uitgebreid.

Documentmanagement: applicatie wordt gemaakt

In 2015 is erop ingezet om een documentmanagementsysteem (DMS) beschikbaar te krijgen voor de ILT. Daarvoor heeft de inspectie een programma van eisen opgesteld op basis waarvan een DMS-applicatie wordt geselecteerd. Tegelijkertijd is een project gestart dat de voorbereidingen treft om de DMS-bouwsteen te implementeren. En wel zo dat het documentmanagement binnen de ILT in stappen transformeert van een zelfstandige taak (ondergebracht in een separaat organisatieonderdeel) naar documentaire informatievoorziening: een functie die in alle processen van de ILT is geïntegreerd.

Informatiebeveiliging: quick scan en BIR-toets

Het rijksinstrument van de Quick Scan BIR (Baseline Informatievoorziening Rijksdienst), een voorportaal voor keuze in risicoanalysemethodiek, is in 2015 over de gehele informatievoorziening ingezet. Dit heeft ertoe geleid dat acht nieuwe Quick Scans BIR zijn uitgevoerd. Hiermee is in 2015 de keuze voor het uitvoeren van een baselinetoets versus een risicoanalyse inzichtelijk geworden voor alle processen en systemen die als hoofdsysteem per domein zijn gekwalificeerd. Voor de vijf als vitaal aangemerkte informatiesystemen heeft een toets op de BIR plaatsgevonden. Voor deze systemen zijn de risico's geïdentificeerd en geclassificeerd, waarmee de ILT tot een risicogestuurde aanpak is gekomen. Met de Quick Scan BIR en de toets op de BIR is het Information Security Management System (ISMS) compleet.

Alle registraties over de vertrouwensfuncties en die voorgeschreven in de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp) zijn in 2015 geactualiseerd.

Interne Dienstverlening

Deel wagenparkbeheer elders ondergebracht

Per 1 januari 2016 is het tactisch wagenparkbeheer bij Rijkswaterstaat ondergebracht en het operationeel wagenparkbeheer bij Leaseplan. Het strategisch wagenparkbeheer, waar kadervorming onderdeel van is, blijft een taak van de ILT zelf.

Verhuizingen voorbereid

Er hebben in 2015 geen verhuizingen plaatsgevonden. Wel zijn voorbereidingen getroffen voor de verhuizing van het domein Scheepvaart naar Zwijndrecht, en de concentratie van de ILT-domeinen in Utrecht aan de Graadt van Roggweg (beide gepland voor 2016). In Zwijndrecht komen drie Rijksinspecties onder één dak: de ILT, de NVWA en de Inspectie SZW. Deze activiteiten passen in de rijksbrede masterplannen. Het Nieuwe Werken is een onlosmakelijk onderdeel van de programma's van eisen van elke verhuizing.

Facilitaire voorzieningen

Op elke ILT-locatie worden de facilitaire voorzieningen uitgevoerd door een Rijksconcern Dienstverlener. De ILT heeft geen eigen facilitaire contracten in beheer. Uitzonderingen waren de locaties Zwolle en Baarn.

Dienstkleding

Het huidige contract voor de dienstkleding loopt het eerste kwartaal van 2016 af. Tot eind december geldt een overgangscontract.

Planning en control

2015 was het eerste hele kalenderjaar waarin is tijdgeschreven. De evaluatie is uitgevoerd en de resultaten zijn onderwerp van gesprek voor 2016.

Begin 2015 zijn de managementcontracten afgesloten tussen de inspecteur-generaal en elke directeur. Over de resultaten is maandelijks gerapporteerd aan de MT's van de domeinen en elke vier maanden aan het directieteam.

Financiën

Inkoop en administratie

Een deel van de taken van inkoop en administratie is per 1 januari 2015 overgedragen aan Integrale Bedrijfsvoering van IenM. Via periodieke overleggen monitort de ILT de taakuitvoering.

Het percentage tijdig betaalde facturen is onder de rijksnorm van 90%. Dit wordt veroorzaakt door een gewijzigde methodiek van de registratie, door capaciteitsproblemen bij IBI, complexe contracten die tot vertraging leiden en te laat 'prestatieverklaren' door de ILT. Op dit laatste wordt nog gestuurd; de overige problemen zijn opgelost.

Taakstelling: vacaturestop door flinke bezuiniging

Ook de ILT heeft voor 2015 een financiële taakstelling gekregen, een bezuiniging van 9,9 miljoen. De ILT heeft in 2015 daarom een vacaturestop ingesteld. Dit houdt in dat bij het uitdienstgaan van een medewerker er geen vacature ontstaat, tenzij het Directieteam van mening is dat het om een cruciale functie gaat. Verder zijn de eerste stappen gezet om de kosten van huisvesting en materieel te reduceren met effect voor de komende jaren. Zo worden in Utrecht in 2016 de ILT-activiteiten op twee adressen geconcentreerd, in plaats van vier. De overige materiële kosten worden in 2016 onder de loep genomen.

Kostendekkende tarieven

Een ander antwoord op de taakstelling is een stapsgewijze verhoging van de dekkingsgraad van de tarieven van vergunningen; de realisatie loopt daar nog wel achter op de planning. De inspectie moet, overeenkomstig het rijksbeleid, waar mogelijk kostendekkende tarieven in rekening brengen bij de aanvragers van vergunningen, certificaten, brevetten, et cetera. De tarieven op het terrein van luchtvaart, scheepvaart en rail die de inspectie tot nu toe hanteert, zijn dat in de meeste gevallen nog niet. In verband met de onzekere economische ontwikkeling hebben de bewindslieden van IenM besloten de tarieven per 1 januari 2015 te verhogen met 2,25%. Het gaat om 1% inflatiecorrectie en 1,25% reële tariefstijging om te komen tot die hogere kostendekkingsgraad.

De inspectie heeft net als Kiwa een nieuw kostprijsmodel voor de tarieven ontworpen, waarmee het ook een nieuw tarievenstelsel kan introduceren. In juni 2015 is een consultatieoverleg gestart met alle betrokken brancheorganisaties. Om het vertrouwen in de kostenberekeningen te vergroten, heeft de inspectie in september PricewaterhouseCoopers opdracht gegeven om een validatieonderzoek uit te voeren. Het eindrapport zal vervolgens, samen met voorstellen van de inspectie en Kiwa, aan de brancheorganisaties worden voorgelegd.

Procesontwerp

Kwaliteitsmanagement: systemen continu verbeterd

De inspectie werkte in 2015 verder aan het implementeren en onderhouden van de kwaliteitsmanagementsystemen (KMS) in de domeinen. De domeinen Luchtvaart en Scheepvaart hebben beide een KMS dat gecertificeerd is conform ISO 9001-2008. De andere domeinen hebben in 2015 gewerkt aan soortgelijke systemen, waarvoor voorsnog geen ISO-

certificeringstraject is gestart. Voor alle domeinen geldt dat het verbeteren van het kwaliteitsmanagementsysteem een continu proces is; in 2015 onder meer gevoed door de uitkomsten van verschillende interne audits en procesverbeteringen.

Bij de ontwikkeling van de kwaliteitsmanagementsystemen van de domeinen is voortdurend rekening gehouden met de uniforme procesontwerpen die voor de hele inspectie gelden. Alle systemen zijn eenduidig vastgelegd en worden beheerd met dezelfde applicatie (Mavim).

Kiwa voldoet aan de eisen

De inspectie voerde toezicht uit bij Kiwa N.V. en Kiwa Register B.V. De bepalingen van de overeenkomst met IenM heeft Kiwa N.V. in 2015 nageleefd. De dienstverlening van Kiwa N.V. voldoet aan de overeengekomen normen. Op enkele kleine punten zijn aanvullende afspraken gemaakt. De verbeterpunten uit 2014 heeft Kiwa doorgevoerd. Hierbij zijn de desbetreffende branches nauw betrokken geweest. De rapportages van andere, externe toezichthouders leverden evenmin een signaal op dat Kiwa N.V. en Kiwa Register B.V. niet voldoen aan de eisen van de overeenkomst.

De Staat van de Veiligheid gepubliceerd

In maart 2015 heeft de inspectie de vernieuwde Staat van de Veiligheid in de leefomgeving en het transport 2014 (de Staat) gepubliceerd. De Staat geeft vanuit ILT-perspectief in infographics een beeld van de veiligheid op verschillende werkterreinen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Naast de transportveiligheid is nu voor het eerst ook de leefomgeving meegenomen. Binnen de transportdomeinen komen aan de orde: de veiligheid van de zee- en binnenvaart, luchtvaart, het spoor- en wegvervoer. Onderwerpen onder leefomgeving zijn onder meer: asbest, lucht- en bodemkwaliteit, veiligheid van dijken en de productieomgeving. In september 2015 is een cijfermatige actualisatie (over 2014) van deze Staat uitgebracht.

B. Handhavingsbeleid

Meld- en Informatiecentrum

Via haar Meld- en Informatiecentrum (MIC) behandelt de inspectie vragen en meldingen van zowel burgers en bedrijven als collega-handhavers. Hiermee wil de inspectie bijdragen aan de naleving van wet- en regelgeving.

Aantal vragen toegenomen

Het MIC is in 2015 geconfronteerd met een toename van het aantal vragen over het onderwerp wonen. Dit komt door de toevoeging van de Autoriteit woningcorporaties aan de inspectie en door de start van de handhaving op het Energielabel. Het gaat om een totaal op beide onderwerpen van zo'n 4.200 vragen. Daarnaast was in 2015 het MIC ook het klantencontactcentrum voor vragen en meldingen van de voormalige Kernfysische Dienst – onderdeel van de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS).

Uitbreiding meldstromen en digitaal melden

Nog niet alle meldstromen aan de ILT zijn bij het MIC ondergebracht; sommige lopen (nog) via de domeinen. De continue verbetering in het meldproces en de ondersteuning ervan met automatisering zullen er de komende jaren echter toe leiden dat ook die meldstromen bij het MIC terechtkomen. Ook kan het 24/7 digitaal melden dan worden uitgebreid.

Klachtenafhandeling

Er zijn in 2015 64 klachten binnengekomen bij de ILT. Het merendeel heeft betrekking op wegsituaties waarin een inspecteur zich niet goed zou hebben gedragen. Te denken valt dan aan weggedrag zoals afsnijden, te hard rijden, of verkeerd parkeren. Een ander aanzienlijk deel gaat over situaties waarin een inspecteur tijdens een inspectie intimiderend of bevooroordeeld werd bevonden. Een derde groep die regelmatig terugkomt, zijn klachten over trage (schriftelijke) reacties op verzoeken om informatie of aanvragen.

De ILT probeert in eerste instantie de klacht op informele manier af te handelen: de inspectie neemt zo snel mogelijk telefonisch contact op om een klacht uit te praten. Vaak neemt een klager hier genoeg mee en dan hoeft er niet nog een schriftelijke reactie op de klacht te komen. De onvrede is vaak al uit de lucht als er op die manier tekst en toelichting komt. Als dit niet tot resultaat leidt, wordt een klager uitgenodigd voor een hoorzitting, waarna een schriftelijke reactie volgt.

Klachten	in behandeling per 1 januari 2015	ingekomen in 2015	afgehandeld in 2015	in behandeling per 1 januari 2016
	28	64	75	17

Verdeling van de 64 ontvangen klachten in 2015 over de domeinen

Rail en Wegvervoer	26
Luchtvaart	18
Scheepvaart	13
Wonen, Water en Producten	4
Afval, Industrie en Bedrijven	3

Bijlage A. Begrippen en afkortingen

ABL	Analysebureau Luchtvaartvoorvallen
ADN	Europese overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren
ADR	Europese overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg
ATB-V	Arbeidstijdenbesluit Vervoer
Awb	Algemene wet bestuursrecht
Aw	Autoriteit woningcorporaties
BES-eilanden	Bonaire, Sint Eustatius en Saba
Brzo	Besluit risico's zware ongevallen
Cabotage	(beperkt toegestaan) vervoer van goederen over de weg in het binnenland voor rekening van buitenlandse vervoerders
CJIB	Centraal Justitieel Incasso Bureau
CN	Caribisch Nederland
ECR	Euro Contrôle Route
EVOA	Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen
FIOD	Fiscale Inlichtingen- en Opsporingsdienst
Ggo	genetisch gemodificeerde organismen
IenM	ministerie van Infrastructuur en Milieu
IMDG	International Maritime Dangerous Goods
IOD	Inlichtingen- en Opsporingsdienst
Inspectie SZW	Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Ivho	Inspectie van het Onderwijs
MER	Milieu-effectrapportage
MIC	Meld- en Informatiecentrum
MLC	Maritime Labour Convention
NSA	National Safety Authority/National Security Agencies
NVWA	Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit
Objectinspecties	inspecties ter plaatse (anders dan bij administratieve controles)
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OM	Openbaar Ministerie
Preweedocument	onderzoeksvoorstel voor een zaak (bij de IOD)
Prioriteit 1-schepen	buitenlandse schepen die bij binnenkomst in een Nederlandse haven door de inspectie moeten worden geïnspecteerd (op basis van hun risicoprofiel en een daaraan gekoppelde termijn waarbinnen ze geïnspecteerd moeten zijn conform de Europese richtlijn)
REACH	Registratie Evaluatie Autorisatie en restrictie van Chemische stoffen
Reality checks	werkwijze van zelfcontrole binnen een organisatie. Dat kan zijn een controle op output, een audit of controle op systemen van een organisatie
RDW	Dienst wegverkeer (voorheen Rijksdienst voor het wegverkeer)
RID	Reglement betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de spoorweg
RWS	Rijkswaterstaat
SAB	Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart
TISPOL	European Traffic Police Network
VBS	veiligheidsbeheersysteem

VenJ	Veiligheid en Justitie
VIHB	Vervoerders, Inzamelaars, Handelaars en Bemiddelaars
Wabo	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
Wajong	Wet arbeidsongeschiktheidsvoorziening jonggehandicapten
WenR	(minister) voor Wonen en Rijksdienst
Wob	Wet openbaarheid van bestuur
WSW	Waarborgfonds Sociale Woningbouw
Wvgs	Wet vervoer gevaarlijke stoffen

Bijlage B. Convenantpartners

De inspectie sluit convenanten met (grote) bedrijven die de wet- en regelgeving goed naleven. Dit beleid om goed presterende bedrijven meer eigen verantwoordelijkheid te geven, heeft geleid tot vele handhavingsconvenanten. Van de stand per 1 januari 2016 staat hieronder een overzicht. De convenanten die in 2015 zijn afgesloten of verlengd, staan cursief weergegeven. De overige convenanten zijn eerder gesloten.

Bij goederenvervoer, stoffen en zeevaart zijn ook samenwerkingsconvenanten gesloten: dat zijn convenanten met andere toezichthouders of andere (semi-)overheidsdiensten, terwijl de handhavingsconvenanten met ondertoezichtstaanden worden gesloten.

Afval, industrie en bedrijven

- Defensie (brandveiligheid legeringsgebouwen)
- Defensie Pijpleiding Organisatie (milieu)
- *TU Delft, op het gebied van genetisch gemodificeerde organismen (ggo)*
- *Leids Universitair Medisch Centrum, op het gebied van ggo*
- *De Paauw Recycling op het gebied van afval (kunststof)*
- *BASF Polyurethanes*

Water, producten en stoffen

- Tristar Europe B.V. (samen met de NVWA)
- Intertoys Holland B.V. (samen met de NVWA)
- N.V. Waterleiding Maatschappij Limburg
- *N.V. PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland*
- *Stichting Waternet*
- *Certicon Kwaliteitskeuringen B.V.*
- *Heijmans N.V.*
- *Academisch Ziekenhuis Leiden*
- *Ford Nederland*
- *Volvo Car Nederland B.V.*

Samenwerkingsconvenant:

- *Koninklijke Post NL*

Rail

- railAlert

Taxivervoer

- Van Driel Cars B.V. *
- RAV AZG Medische Assistentie International B.V.
- Taxi Nijverdal (Taxi Brinker) *
- Taxibedrijf Rob Janzen Taxi B.V.
- Automobielbedrijf P. v.d. Pol B.V. *
- Jan de Wit Holding N.V. *
- Taxicentrale De Meierij B.V. *

- Besttaxi B.V.
- Elbo tours B.V. *
- Gebr. Verschoor B.V. *
- D. Hellingman en zoon B.V. *
- Oostenrijk groep B.V. *
- Snelle Vliet touringcars B.V. *
- Van Kooten Kootwijkerbroek B.V. *
- *Heijthuijzen Touringcars v.o.f.* *

Busvervoer

- Van Kooten Kootwijkerbroek B.V.
- Doelen Coach Services B.V.
- Munckhof Reizen B.V.
- Snelle Vliet Touringcars B.V. *
- D. Hellingman en zoon B.V. *
- Kupers B.V.
- Van Driel Cars B.V. *
- Taxicentrale Nijverdal Brinker Personenvervoer *
- V.o.f. Peereboom Travel Group
- Reisburo en Touringcarbedrijf Willy de Kruyff B.V.
- Atlas Reizen B.V.
- Dalstra (-FSZ) B.V.
- Air Expressbus B.V.
- Betuwe Express B.V.
- Automobielbedrijf P. van de Pol B.V. *
- Jan de Wit Holding N.V. *
- Gebr. Verschoor B.V. *
- Elbo Tours B.V. *
- Taxicentrale De Meierij B.V. *
- Gebo Tours B.V.
- Gebr. Kras B.V.
- Lion Cars B.V.
- Oostenrijk groep B.V. *
- Jan van Delen Touringcars B.V.
- *Heijthuijzen Touringcars v.o.f.*
- *P. Hartemink Holding B.V.*
- *M. Ringelberg Holding B.V.*

* Met deze bedrijven heeft de inspectie een gecombineerd handhavingsconvenant voor taxi en bus gesloten

Goederenvervoer

- Van der Wal Holding B.V.
- DeVry International B.V.
- Den Hartogh Holding B.V.
- Hoogvliet Super B.V.
- Moonen Packaging B.V.
- C.G. Holthausen B.V.
- Coca-Cola Enterprises B.V.
- Rotrexma Holding B.V. (Rotra)
- Jumbo Supermarkten B.V.
- H.J. Heinz B.V.
- H.J. Heinz Supply Chain Europe B.V.
- Sperwer Holding B.V.

- Noy Holding B.V.
- Transportbedrijf Steven van den Brink en Zonen B.V.
- A-ware Food Group B.V.
- Heijmans Nederland B.V.
- Suiker Unie
- J.W. Limpens en Zonen B.V.
- Zandbergen's Transport B.V.
- De Rooij Transport B.V.
- Van den Heerik's Internationaal Transportbedrijf B.V.
- AB Texel Holding
- Lubbers Transport groep B.V.
- Noordendorp Transport B.V.
- E. van Wijk Logistics B.V.
- Schenk Papendrecht B.V. (verlengd met vijf jaar)
- Vomar Voordeelmarkt B.V. (verlengd met vijf jaar)
- Technische Universiteit Delft
- *Wim Bosman Holding B.V.*

Samenwerkingsconvenanten met organisaties in het goederenvervoer:

- Stichting Connekt
- Stichting Naleving CAO voor Uitzendkrachten
- NIWO
- Stichting Vervoersbond Naleving cao Beroepsgoederenvervoer (VNB)

Binnenvaart

- Danser Containerline B.V.
- Interstream Barging
- VT Groep (Verenigde Tankrederij)
- Wijgula B.V.

Zeevaart

- *MARIN Ship Management B.V. (onderdeel van Management Facilities Group)*
- *Flagship Management Company B.V. (onderdeel van Management Facilities Group)*

Luchtvaart

- Zweefvliegclub Ameland
- Specto Aerospace B.V.
- Shell Aircraft Limited
- Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Product Associatie
- AOPA Flight School Foundation
- Nederlandse Vereniging van Luchthavens
- Gooise Zweefvliegclub
- Flight Simulation Company
- TUI Airlines Nederland B.V. d.b.a. TUIfly
- Stichting Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium
- Amsterdam Airport Schiphol
- *Van den Berg's Technische Bedrijven B.V.*

Transport gevaarlijke stoffen

- Transportbedrijf Steven van den Brink en Zonen B.V. (combinatie goederenvervoer/gevaarlijke stoffen)
- Noy Holding B.V. (combinatie goederenvervoer/gevaarlijke stoffen)
- J.W. Limpens en Zonen B.V. (combinatie goederenvervoer/gevaarlijke stoffen)
- De Rooij Transport B.V. (combinatie goederenvervoer/gevaarlijke stoffen)
- Schenk Papendrecht B.V. (combinatie goederenvervoer/gevaarlijke stoffen); verlengd met vijf jaar)

Dit is een uitgave van

**Inspectie Leefomgeving en
Transport**

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
t 088 489 00 00
www.ilent.nl

mei 2016