



Inspectie Verkeer en Waterstaat

Jaarverslag 2008

Inhoudsopgave

1	Rail- en wegvervoer	9
1.1	Spoor	9
1.2	Tram en Metro	11
1.3	Busvervoer	12
1.4	Taxi	13
1.5	Goederenvervoer	15
2	Scheepvaart	19
2.1	Koopvaardij en Zeehavens	19
2.2	Visserij	22
2.3	Binnenvaart	23
3	Luchtvaart	27
3.1	Luchthavens en Luchtruim	27
3.2	Luchtvaartoperationele Bedrijven	31
3.3	Luchtvaarttechnische Bedrijven	32
4	Waterbeheer	35
5	Bedrijfsvoering	37
6	Taakstelling en uitplaatsing taken	39
7	Nederlandse Antillen en Aruba	41



Voorwoord

Het jaar 2008 kenmerkt zich voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat als een jaar waarin de samenwerking met andere inspecties en handhavingsorganisaties flink is gegroeid. Dat heeft geleid tot een resultaat waarin de toezichtslasten voor de sectoren zijn verminderd, terwijl tegelijkertijd de handhavingstekorten ook zijn verminderd. Vanuit het oogpunt van transport- en waterveiligheid is dit een hoopvolle ontwikkeling.

Met de transport- en waterveiligheid is het in Nederland relatief goed gesteld. Het veiligheidsbewustzijn van de bedrijven en organisaties is goed ontwikkeld. Niettemin blijft alertheid geboden. Met de zachte (dienstverlening) en harde hand (toezicht en opsporing) wil de Inspectie Verkeer en Waterstaat het veiligheidsbewustzijn en de naleving van de veiligheidsregels verder bevorderen. En, zoveel mogelijk met anderen: dat biedt nog meer kansen op resultaat.

De taken van de Inspectie vragen heel veel van onze medewerkers. Wij moeten zichtbaar zijn in de bedrijven, op de weg en op het water, maar treden ook op bij (bijna) ongevallen. Deze laatste laten zich nu eenmaal niet voorspellen, waardoor het woekeren met de beschikbare tijd wordt. Desondanks hebben wij in 2008 onze plannen gerealiseerd. Graag willen wij onze mensen voor hun niet aflatende professionaliteit dank zeggen. Plannings halen betekent dat de stappen van papier naar praktijk door vele hoofden en handen goed is verlopen. Maar ook dat op de werkvloer goed is ingespeeld op een praktijk die altijd anders is dan op papier eerder was bedacht. Piketdiensten, ter plaatse gaan bij ongevallen, expertise leveren aan de Onderzoeksraad Voor Veiligheid en ook de plannings halen, dat zegt wel iets.

Werken voor de veiligheid, daar doen wij het als Inspectie voor!

Jenny Thunnissen

Rob van Lint

1 Rail- en wegvervoer

Het jaar 2008 stond in het teken van het terugbrengen van het aantal roodseinpassages op het spoor, de invoering van digitaal toezicht in de taximarkt, streng toezicht op de technische staat van bussen en controle op gevaarlijke stoffen bij het goederenvervoer over de weg. Daarnaast werden er stappen gezet om het toezicht op een hoger plan te tillen en werd de samenwerking met andere toezichthouders uitgebreid en versterkt.

Zo startte de Inspectie in nauwe samenwerking met de politieregio Haaglanden een pilot ongevalonderzoek in het personen- en goederenvervoer over de weg. Daarbij werd aandacht besteed aan de naleving van wetgeving bij ongevallen, de samenwerking met de politie, de meldingsdiscipline en het verzamelen en registreren van ongevalgegevens. De Inspectie voerde overleg met het Openbaar Ministerie en Rijkswaterstaat over het uitwisselen van informatie over rij- en rusttijden en overige ongevalgegevens.

Begin 2008 werd de versterkte samenwerking ook zichtbaar door de lancering van een digitaal inspectieloket voor het wegvervoer. Het betrof hier de samenwerking tussen de Inspectie Verkeer en Waterstaat, de VROM-Inspectie, de Arbeidsinspectie, de Voedsel en Waren Autoriteit, de Algemene Inspectiedienst, het Korps landelijke politiediensten en de Douane. Nieuws en ontwikkelingen in het wegvervoer en de samenwerkende inspectiediensten zijn onderwerpen op deze website, die burgers en bedrijven ook de mogelijkheid biedt om vragen te stellen.

1.1 SPOOR

DOMEIN SPOOR			
Omschrijving	2007 realisatie	2008 jaarplan	2008 realisatie
Vergunningverlening	399	273	339
Toezicht	2.349	4.507	4.563
Vooronderzoeken	1092	1.000	985
Bedrijfsonderzoeken	175	75	79
Ongevalsonderzoeken uitgebreid	22	22	22
Ongevalsonderzoeken standaard	363	220	294
Inspecties Spoorvervoer	81	2.575	2.559
Inspecties Gevaarlijke Stoffen	616	615	624
Dienstverlening		1.500	335
Informatiecentrum		1.500	335

De Inspectie behandelde in 2008 meer vergunningaanvragen voor de inzet van spoorvoertuigen dan gepland. Dit was het gevolg van grote projecten als de HSL en de Betuweroute. Ook waren er meer aanvragen voor veiligheidsattesten voor spoorwegondernemingen dan gepland. In 2007 werd op basis van de eerste melding van een incident al aan een bedrijf opdracht gegeven om een bedrijfsonderzoek uit te laten voeren. Sinds 2008 wordt op basis van de melding eerst door de Inspectie een vooronderzoek gedaan en op basis van het resultaat daarvan pas besloten of er een bedrijfsonderzoek moet komen of niet. Hierdoor is het aantal bedrijfsonderzoeken aanzienlijk afgenomen en is de toezichtlast bij bedrijven verlaagd.

De nieuwe werkwijze heeft niet geleid tot een wijziging van inzet van de Inspectie. De toename van het aantal inspecties spoorvervoer is uitsluitend het gevolg van de gewijzigde definitie in 2008. Werden in 2007 een groot aantal inspecties samen genomen in een thema of onderwerp; in 2008 werden alle afzonderlijke inspecties apart geteld. De totale omvang van de inzet op inspecties spoorvervoer in 2007 en 2008 is echter niet gewijzigd.

Het informatiecentrum kreeg minder vragen te verwerken dan vooraf was geraamd. Dit werd onder andere veroorzaakt doordat in 2008 nog vragen buiten het centrum om afgehandeld werden.

Speerpunten voor 2008 waren het terugdringen van ongevallen door roodseinpassages, een betere veiligheid voor baanwerkers, een goede berijdbaarheid van de infrastructuur en de veiligheid van de HSL-Zuid en de Betuweroute.

Roodseinpassages

In 2008 vonden er ongeveer 240 roodseinpassages plaats. Dat is het laagste aantal in tien jaar. Dit kwam waarschijnlijk door maatregelen die zijn genomen door de vervoerders en ProRail, zoals het machinistenprogramma en de emplacementenanalyse.

De invoering van het systeem ATB-vv (automatische treinbeïnvloeding verbeterde versie) was de belangrijkste maatregel van de spoorbranche om het risico van roodseinpassages verder te verminderen. ATB-vv is een toevoeging op ATB-EG (eerste generatie) om treinen automatisch voor een stoptonend sein tot stilstand te kunnen brengen. In 2008 startte de inbouw van dit systeem in infrastructuur en materieel. De Inspectie stuurde aan op de komst van dit systeem.

Vrijwel alle botsingen tussen treinen waren het gevolg van het door een rood sein rijden.

De botsing van de Thalys en de Intercity bij station Gouda op 11 oktober was hiervan een voorbeeld. Op 12 februari vond een bijna-botsing plaats tussen een reizigerstrein en een goederentrein op de Valleilijn. De reizigerstrein was een rood sein gepasseerd.

De Inspectie vond de gevolgen van de geïntensiverde dienstregeling voor de veiligheid onvoldoende inzichtelijk. Spoorbeheerder ProRail heeft toegezegd wijzigingen in de dienstregeling voortaan beter op veiligheidsaspecten te controleren.

Veiligheid baanwerk spoor

De ontwikkeling van de veiligheid van baanwerkers vertoonde een gemengd beeld. In 2008 was er slechts één lichtgewonde, het laagste aantal sinds 2000. Het gemiddelde in vijf jaar lag op ongeveer vier lichtgewonden. Bij een gezamenlijke thema-inspectie met de Arbeidsinspectie eind 2007 en begin 2008 werden bij 5% van de inspecties gevaarlijke situaties aangetroffen waarop de Inspectie moest ingrijpen. In 2002 bijvoorbeeld was dat nog bij 40% van de inspecties.

Aan de andere kant waren er enkele ernstige bijna-aanrijdingen en aanrijdingen van spoorwegmaterialen. Aanrijding met baanwerkers werd ternauwernood voorkomen. Spoorbeheerder ProRail analyseerde 61 bijna-aanrijdingen en deed vijf aanbevelingen aan aannemers en zichzelf voor meer veiligheidsbewustzijn en veiliger werkmethodes.

In 2008 legde de Inspectie aan één aannemer een last onder dwangsom op en bij een andere aannemer werd bestuursdwang toegepast. Beide aannemers pasten onvoldoende veiligheidsmaatregelen toe.

Berijdbaarheid infrastructuur

De Inspectie beoordeelde in 2008 het veiligheidsmanagementsysteem van spoorbeheerder ProRail en gaf op grond daarvan een veiligheidsvergunning af voor een periode van drie jaar.

De beheersing van het onderhoud van wissels was onvoldoende. Voor drie onderdelen legde de Inspectie een last onder dwangsom op. ProRail heeft maatregelen genomen om de beheersing van het onderhoud van wissels op orde te brengen. De Inspectie controleert in hoeverre de beheersing van het onderhoud daarmee geborgd is.

Veiligheid HSL-Zuid

In 2008 gaf de Inspectie een positief oordeel over het veiligheidsdossier van de HSL-Zuid ten behoeve van het proefbedrijf, het rijden volgens dienstregeling zonder passagiers, op het Noordelijk deel (Amsterdam-Rotterdam).

Veiligheid Betuweroute

De Inspectie ging akkoord met het voorstel van Keyrail, de commerciële exploitant van de Betuweroute, tot aanpassing van de beveiliging van de Sophiatunnel. Daarmee kunnen op een veilige manier twee treinen tegelijk rijden in de tunnelbuis. Ook kreeg Keyrail toestemming om de zogeheten Hand Held Terminal te gebruiken, een apparaat waarmee baanwerkers veilig een deel van de Betuweroute buiten dienst kunnen nemen voor werkzaamheden.

Er kwam uitstel van de omschakeling naar ERTMS op de Havenspoorlijn, onderdeel van de Betuweroute. ERTMS is een gestandaardiseerd Europees systeem voor de veiligheid op het spoor. Dit uitstel maakte een tijdelijk beveiligingsregime noodzakelijk. De Inspectie ging akkoord met een regime waarbij op het traject Kijfhoek-Pernis de treinen met ingeschakelde ATB-EG (automatische treinbeïnvloeding eerste generatie) maximaal 40 km/u mochten rijden. Uit inspecties bleek dat dit regime goed werd nageleefd.

1.2 TRAM EN METRO

DOMEIN TRAM/METRO			
Omschrijving	2007 realisatie	2008 jaarplan	2008 realisatie
Toezicht	9	7	65
Inspecties Tram/Metro	5	5	64
ongevalonderzoek	4	2	1

Het toezicht in het domein tram en metro verliep volgens planning. In 2008 stapte de Inspectie over op een nieuwe telmethodiek. Waar in het Jaarplan van 2008 een thema-inspectie als één inspectie werd geteld, werden bij de realisatie alle inspecties binnen deze thema-inspectie geteld. Vandaar het afwijkende aantal in het overzicht.

Naleving vertrekprocedure metro's

De Inspectie hield een thema-inspectie op het vertrekproces van metro's. Daarbij lette zij op de uitvoering van maatregelen om het risico van inklemming van passagiers tegen te gaan. Bestuurders van metro's controleerden vóór vertrek nog steeds onvoldoende of de deuren gesloten waren. De deurbeveiliging functioneerde ook niet in alle gevallen. Dit vergrootte de kans dat passagiers tussen de deuren kwamen en werden meegetrokken.

In vergelijking met een inspectie uit 2005 verbeterde de naleving met 17,5%. De Inspectie vindt een naleving van 65,6% echter nog altijd te laag.

Ongevallenonderzoek metro Amsterdam

De Inspectie stelde vast dat een fout in de beveiliging op 7 april 2008 de ontsporing veroorzaakte van een metro in Amsterdam. Binnen het Gemeentelijk Vervoerbedrijf (GVB) en de gemeente Amsterdam bestond onvoldoende aandacht voor de veiligheidszorg van het metrosysteem. Het GVB paste het beveiligingssysteem aan en trof verdere maatregelen ter verbetering van de calamiteitenbestrijding.

Op 3 december 2008 ontspoorde opnieuw een metrostel. Deze ontsporing werd niet veroorzaakt door een beveiligingsfout. Het onderzoek naar dit incident kon niet in 2008 worden afgerond.

Beoordeling uitbreiding en aanpassing RandstadRail

De Inspectie zag in 2008 toe op de ontwikkeling van de veiligheidsnormering en de toepassing ervan in de praktijk voor het gebruik van het lightrailmaterieel (spoorligging). Dit is nodig om ontsporingen te voorkomen. De Inspectie beoordeelde de veilige uitvoering van de toekomstige uitbreiding en aanpassingen. Daarbij ging het om de aansluiting op het metronet van Rotterdam en het eindpunt van de RandstadRail Erasmuslijn bij Den Haag CS. Voor dit laatste adviseerde de Inspectie niet door te gaan met de variant van de gemeente Den Haag. Dit advies werd overgenomen en er werd besloten tot het uitwerken van een andere variant.

1.3 BUSVERVOER

DOMEIN BUS			
Omschrijving	2007 realisatie	2008 jaarplan	2008 realisatie
Vergunningverlening	15.111	10.759	11.794
Toezicht	3.145	3.112	3.543
Bedrijfsinspecties	436	300	306
Integrale straatcontroles	2.510	2.500	3.003
Overige inspecties	128	210	71
Toetsing ondernemingsvergunning	71	102	163
Dienstverlening		5.800	4.429
Informatiecentrum		5.800	4.429

De hogere realisatie op vergunningverlening is het gevolg van meer afgegeven passen voor de digitale tachograaf.

In het toezicht werden meer integrale straatcontroles uitgevoerd dan geraamd. De Inspectie voerde deze extra controles uit naar aanleiding van klachten en zij zette meer capaciteit in op het risicovervoer bij stremmingen in het openbaar vervoer.

Het aantal vragen dat door het Informatiecentrum werd behandeld was lager dan verwacht.

De vraagomvang was vanwege de start van het inspectieloket Wegvervoer te hoog geraamd.

Speerpunten waren het verbeteren van de technische staat van de bussen en het vergroten van de naleving van de rij- en rusttijden.

Technische staat bussen en de rij- en rusttijden (besloten busvervoer)

Tijdens reguliere wegcontroles en thema-acties zoals het wintersport- en zomerbuspendelvervoer zag de Inspectie toe op de technische staat van de vervoermiddelen. Er werden ondeugdelijke bussen aangetroffen, veelal buitenlandse.

De Inspectie controleerde 506 voertuigen en bij 89 constateerde zij in totaal 147 overtredingen.

De meeste overtredingen betroffen de rij- en rusttijden. Het overtredingspercentage in 2008 (82,8%) was veel hoger dan dat van 2007 (71,6%).

De technische staat verbeterde. Het nalevingspercentage steeg van 92,6% naar 97,5%. Opvallend is overigens dat met name bussen uit België in de fout gingen.

Ook uit controles van touringcars bij pretparken en evenementen, waaronder ook schoolreisvervoer, bleek een verbetering van de technische staat. De Inspectie inspecteerde 523 bussen en constateerde 147 overtredingen. 19,7% betrof de technische staat en 61,2% de rij- en rusttijden, tegen 21,9% en 61,2% in 2007. De technische inspecties voerde de Inspectie samen met het Korps landelijke politiediensten en de Rijksdienst voor het Wegverkeer uit.

Dankzij de communicatie vooraf van de samenwerkende organisaties en de verhoogde handhaving-

Erratum

Op pagina 12 van het Jaarverslag 2008 onder "Technische staat bussen en de rij- en rusttijden (besloten busvervoer)" staan in de tweede alinea abusievelijk verkeerde cijfers. De juiste tekst met de juiste cijfers moet zijn:

"De Inspectie controleerde 360 pendelbussen en bij 51 constateerde zij in totaal 97 overtredingen. De meeste overtredingen betroffen de rij- en rusttijden. Het overtredingspercentage in 2008 (14,2%) was iets hoger dan dat van 2007 (13,9).

druk anticipeerden vervoerders op de technische controles. Zo werden bussen voorafgaand aan het hoogseizoen massaal APK-gekeurd.

Technische staat van bussen in het openbaar vervoer

De Inspectie voerde een verkennend onderzoek uit naar de veiligheid van het openbaar vervoer (OV) en zij besprak dat met de decentrale overheden en vervoerbedrijven. Naar aanleiding daarvan volgden twee grote onderzoeken bij OV-busbedrijven.

Daarnaast voerde de Inspectie eind 2007 in samenwerking met de Rijksdienst voor het Wegverkeer technische inspecties uit op bussen van de vervoersbedrijven.

Uit de onderzoeken en inspecties bleek dat vervoerders over het algemeen voldeden aan de eisen voor materieel. De Inspectie ging, mede naar aanleiding van incidenten en signalen uit het veld, door met steekproeven.

Vervoerders gaven aan dat ze geneigd zijn aan het einde van de concessieperiode het onderhoud uit te stellen in afwachting van een volgende concessie. De Inspectie adviseerde decentrale overheden in hun concessie afspraken te maken over een structureel en integraal veiligheidssystem. Ook bleek dat aan onderaanneming door derden risico's zijn verbonden. De vervoerders zeiden zich hiervan bewust te zijn.

Naast het genoemde onderzoek verrichtte de Inspectie naar aanleiding van klachten technische controles bij een OV-bedrijf. Zij keurde tien van de 78 bussen van vijf jaar en ouder af en 25 bussen onderwierp zij aan een nadere technische keuring.

1.4 TAXI

DOMEIN TAXI			
Omschrijving	2007 realisatie	2008 jaarplan	2008 realisatie
Vergunningverlening	22.148	24.466	25.472
Toezicht	9.917	11.266	12.332
Bedrijfsinspecties	398	300	345
Integrale straatcontroles	8.363	9.500	9.534
Overige inspecties	584	716	1.814
Toetsing ondernemingsvergunning	572	750	639
Dienstverlening		54.000	50.766
Informatiecentrum		54.000	50.766

De hogere productie bij vergunningverlening was vooral het gevolg van de hogere afgifte van vergunningsbewijzen Taxi.

De productie in het toezicht was in 2008 hoger dan geraamd. Dat kwam met name doordat naast het traditionele toezicht meer gebruik gemaakt werd van digitale inspectiemethoden. Een nieuw geautomatiseerd systeem koppelde gegevensbestanden van onder meer de Kamer van Koophandel, de Rijksdienst voor het Wegverkeer en de Belastingdienst aan de databestanden van de Inspectie. Hierdoor werd het mogelijk gedegen risicoanalyses uit te voeren en taxiondernemers op afstand te controleren op wettelijke verplichtingen. Bijvoorbeeld op het terrein van APK, keuringen van de taxameter en vergunningen.

Ook verrichtte de Inspectie meer 'overige inspecties'. Dit betrof vooral voorlichting, verhoren en onderzoeken naar aanleiding van klachten. Zij behandelde ook meer aanvragen voor TX-keur, vooral voor de regio Amsterdam en Eindhoven. TX-keur is het officiële landelijke taxikeurmerk. Speerpunten in 2008 waren de veiligheid van aanbesteed taxivervoer, een strenge aanpak van straattaxi's en de verlenging van het samenwerkingsconvenant met de vier grote steden.

Veiligheid rolstoelvervoer

De Inspectie controleerde streng op het vervoer van rolstoelgebruikers. In 2008 werden 865 van de naar schatting 5.985 rolstoelbusjes gecontroleerd. Bij 127 voertuigen werden in totaal 150 overtredingen aangetroffen. Nadat in 2007 de rolstoelvervoercontroles zijn opgenomen in het reguliere inspectieprogramma is het aantal overtredingen met ruim 20% gedaald. Verbeteringen ten opzichte van 2007 hadden voornamelijk betrekking op het vastzetten van de rolstoel (27%) en het (juist) gordelgebruik (21%). Overtredingen op losliggende voorwerpen in het rolstoelbusje namen echter met ruim 16% toe. Het gebruik van het vierpunts-systeem, een bevestigingssysteem voor een rolstoel, nam toe ($\pm 19\%$) door de aanschaf van voertuigen met nieuwe systemen.

Streng aanpak straattaxi's

In het grootschalige landelijke project Axitaxi werkte de Inspectie samen met de Belastingdienst, met als doel het terugdringen van belastingfraude, uitkeringsfraude en fraude met betrekking tot de vervoerswetgeving inzake taxi's.

De Inspectie onderwierp 2.937 taxi's aan een transportinspectie. 52% bleek in overtreding te zijn, met name door het niet of onjuist gebruiken van de werkmap en de taxameter. In 58% van de gevallen trad de Inspectie waarschuwend op, 42% kreeg een boete. In 4% legde de Inspectie een maatregel of bestuursdwang op. Met behulp van risicoanalyse selecteerde de Inspectie 132 taxiondernemingen voor een onderzoek samen met de Belastingdienst, waarvan de uitkomsten in 2009 bekend worden.

Het verpachten van vergunningen was een veel voorkomende overtreding. Voorlopig onderzoek wees uit dat verpachting vooral voorkwam binnen de groep zelfstandigen zonder personeel. Deze groep in Amsterdam telde 141 ondernemers met in totaal 813 vergunningbewijzen, een zeer hoog aantal voor dergelijke kleine ondernemingen. In overleg met het Openbaar Ministerie, de Belastingdienst en het Sociaal Fonds Taxi onderwierp de Inspectie deze groep aan bedrijfsonderzoeken.

Verlenging convenant G4

De Inspectie verlengde het convenant met de vier grote steden (G4 = Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht) tot 2010. De Inspectie verplichtte zich samen met de regiopolitie en het Korps landelijke politiediensten om in de periode 2008/2009 in de G4 6.100 taxiconroles per jaar uit te voeren. In 2008 vonden 6.775 controles plaats. Controles van de politie en verhoogde inzet van de speciale inspectieauto die kentekens scant leidden tot een hoger aantal inspecties dan geraamd.

Doel van de samenwerking was en is om de kwaliteit van het straattaxivervoer in de G4 te verbeteren. Er zijn in het convenant zes indicatoren waarvoor het nalevingspercentage 95% moet zijn. Voor vijf van de zes was dat het geval. Het gaat om 'ondernemersvergunning', 'vergunningbewijs', 'chauffeurspas', 'taxikeuring' en 'klachtenkaart'.

Op de indicator 'tarieven' was de naleving 90%. De naleving van rij- en rusttijden lag op 70%, maar dit was geen indicator uit het convenant. Overtredingen op dit punt hadden vooral betrekking op administratieve overtredingen zoals het correct bijhouden van de rittenstaat.

Met de politiekorpsen uit Rotterdam, Den Haag en Utrecht sloot de Inspectie overeenkomsten om medewerking te waarborgen voor toezicht en handhaving.

Buitenlandse taxi's

Vanuit de branche en de politiek kwamen veel klachten en vragen over het vervoer door Duitse taxi's op Nederlands grondgebied. Met oneerlijke concurrentie tot gevolg. De precieze omvang van dit vervoer was niet duidelijk. De Inspectie besprak de problematiek met de Duitse overheid en de Duitse brancheorganisatie. Dit zou moeten leiden tot afname van ongewenst en onwettig gedrag.

Taxi-keurmerk

De Stichting TX-keur telde in 2008 ruim 1.400 erkende bedrijven die in totaal 16.000 taxi's inzetten. Bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer stonden in totaal 35.710 Nederlandse taxi's geregistreerd. Uit onderzoek van TNO naar de kwaliteit van taxidienstverlening in de vier grote steden bleek dat er geen verschillen waren tussen keurmerktaxi's en niet-keurmerktaxi's als het gaat om wettelijke overtredingen. Keurmerktaxi's scoorden een 7,6 en de niet-keurmerktaxi's een 7,3 op het punt van kwaliteit. Het keurmerk bleek dus onvoldoende onderscheidend vermogen te bezitten om de toezichtlast van deze bedrijven te verlagen. Voor de ontwikkeling van het toezicht en de belangen van de branche zou dit wel gewenst zijn.

De Inspectie voerde 7.000 controles uit en de Stichting trok keurmerken in als niet aan de voorwaarden werd voldaan.

De Inspectie controleerde op de eis om als taxiondernemer te voorzien in de behandeling van geschillen. 1431 van de 2.931 gecontroleerde ondernemingen bleken niet aangesloten te zijn bij een geschillencommissie. De Inspectie schreef ze aan en 980 taxiondernemers meldden zich alsnog aan bij een geschillencommissie.

Regelgeving boordcomputer taxi

Het kabinet stemde in met enkele wijzigingen van het Besluit personenvervoer 2000, het Arbeidstijdenbesluit vervoer, het Voertuigreglement en het Reglement rijbewijzen die de invoering van de boordcomputer taxi (BCT) mogelijk maken. De boordcomputer taxi registreert digitaal ritgegevens en rij- en rusttijden. Hierdoor neemt de toezichtlast af en wordt de kans op foutieve registratie kleiner. Door betere en meer volledige controle krijgt oneerlijke concurrentie minder kans.

In overleg met de sector werkte de Inspectie in 2008 de onderliggende regelgeving uit. De Europese Commissie stemde in met de gewijzigde specificaties van de BCT.

1.5 GOEDERENVERVOER

DOMEIN GOEDERENVERVOER			
Omschrijving	2007 realisatie	2008 jaarplan	2008 realisatie
Vergunningverlening	85.944	52.424	60.631
Toezicht	20.793	19.547	21.087
Bedrijfsinspecties	1.356	1.232	1.621
Weginspecties	13.579	15.015	15.925
Overige inspecties	5.858	3.300	3.620
Dienstverlening		43.500	37.665
Informatiecentrum		43.500	37.665

Het hogere aantal vergunningen dat werd afgegeven was vooral het gevolg van het hogere aantal aanvragen voor digitale tachograafpassen. De verwachte afname van het aantal aanvragen na de piek in 2007 was iets lager dan verwacht.

De software om rij- en rusttijden te controleren op basis van gegevens uit de digitale tachograaf was nog niet beschikbaar. Hierdoor zijn er minder (omvangrijke) onderzoeken naar arbeidstijden uitgevoerd. De vrijgekomen capaciteit werd ingezet op extra onderzoeken naar overbelading en enkele thema-acties (chauffeursonderzoeken en startersonderzoeken). De productie in aantallen was hoger omdat deze onderzoeken minder tijd vergen.

Het aantal vragen dat door het Informatiecentrum werd behandeld was lager dan verwacht.

De vraagomvang was vanwege de start van het inspectieloket Wegvervoer te hoog geraamd.

Speerpunten van de Inspectie voor het goederenvervoer over de weg waren in 2008 onder meer de invulling van het handhavingsbeleid voor het transport van gevaarlijke stoffen, de ontwikkeling van toezicht op veiligheidsprocessen bij bedrijven (systeemtoezicht) en de verdere uitwerking van de samenwerking met andere inspectiediensten.

Vervoer gevaarlijke stoffen in tankwagens

De Inspectie besteedde naar aanleiding van het rapport van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV) 'Tankautobranden met gevaarlijke stoffen' extra aandacht aan het vervoer van gevaarlijke stoffen met tankwagens. De OVV deed de aanbeveling om beter inzicht te krijgen in de betrouwbaarheid van stofgegevens op de voorgeschreven (oranje) ladingidentificatieborden aan de buitenzijde van het voertuig en vervoerdocumenten. Het overtredingspercentage van de gecontroleerde gevaarlijke stoffentransporten nam in 2008 af ten opzichte van 2007 (van 21,4% naar 19,1%). Het overtredingspercentage bij tankvervoer bleek over het algemeen lager dan bij het stukgoedvervoer.

Monsterneming

Enkele inspecteurs kregen een speciale opleiding om monsters te nemen van gevaarlijke stoffen. Zij namen twintig monsters. Uit het onderzoek bleek dat in elf gevallen de Wet vervoer gevaarlijke stoffen was overtreden. Hierop trad de Inspectie in één geval strafrechtelijk op en paste zij in tien gevallen een bestuurlijke sanctie toe, zoals bestuursdwang, verplicht ompakken, aanpassen vervoerdocumenten, opleggen last onder dwangsom. Op basis van deze eerste resultaten concludeerde de Inspectie dat monsterneming een waardevol instrument is bij het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Systeemtoezicht goederenvervoer over de weg

De Inspectie stelde in overleg met vervoerders en brancheorganisaties een auditstatuut op waarin werkwijze en systeemcriteria voor systeemtoezicht worden toegelicht met het oog op de introductie van systeemtoezicht in 2009.

De risicoanalyse die de Inspectie in 2007 en 2008 heeft uitgevoerd vormde de basis voor de keuze van bedrijven waar systeemtoezicht toegepast gaat worden. Bedrijven die hun processen beheersen, krijgen minder weg- of bedrijfsinspecties.

Bij systeemtoezicht wordt door middel van audits onderzocht in hoeverre een bedrijf zijn processen beheerst. Voor goederenvervoer over de weg gaat het specifiek om de processen die gerelateerd zijn aan de wet- en regelgeving waar de Inspectie op toeziet: rij- en rusttijden, overbelading en het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Samenwerking inspecties

De ondertoezichtstaande bedrijven hadden minder last van toezicht door de samenwerking tussen de Inspectie Verkeer en Waterstaat, de VROM-Inspectie, de Arbeidsinspectie, de Voedsel en Waren Autoriteit, de Algemene Inspectiedienst (AID), het Korps landelijke politiediensten en de Douane. Zo droeg de Inspectie Verkeer en Waterstaat de controle van de rij- en rusttijden van chauffeurs in het veevervoer over aan de AID. Deze gebruikte de gegevens uit de tachograaf al voor controle op dierenwelzijn. Omdat de AID ook de rij- en rusttijden van de chauffeur meenam in de controle daalde de toezichtlast voor deze sector. Doordat de AID meer veevervoerders controleerde dan de Inspectie deed werden ook meer veevervoerders op rij- en rusttijden gecontroleerd zonder dat de inspectiedruk toenam.

De samenwerking was ook gericht op het gezamenlijk ontwikkelen van een risicoanalyse voor het gehele domein wegvervoer. De Inspectie stelde samen met de VROM-Inspectie een geïntegreerde risicoanalyse in het afvalstoffentransport op.

Samen met de Douane werd een proefproject systeemtoezicht uitgevoerd door bij hetzelfde bedrijf controle te houden. De Inspectie en de Douane kregen zo meer inzicht in elkaars werkwijze om te komen tot een integrale methodiek van systeemtoezicht.

Rij- en rusttijden vrachtwagens

Het percentage overtredingen bij aangehouden vrachtwagens lag met 29% in 2008 aanzienlijk hoger dan in 2007 (24%) en 2006 (21%). Deze stijging was toe te schrijven aan de wijze van controle op de arbeidstijdenwetgeving. Sinds 1 mei 2006 was voor nieuwe voertuigen de digitale tachograaf verplicht. Het aandeel van voertuigen dat daarmee is uitgerust steeg gestaag.

De digitale tachograaf maakte kleine overtredingen op een eenvoudige wijze inzichtelijk voor de controleurs, in tegenstelling tot de oude analoge tachograaf en maakt het de Inspectie mogelijk sneller en eenvoudiger adequaat toezicht uit te oefenen.

Overbelading

Van de in 2008 gewogen voertuigen is 33% in overtreding door overbelading. Dat betekende een daling ten opzichte van de in 2007 geconstateerde overtredingen (52%). Dat jaar was uitzonderlijk door gerichte inspecties op charters (beroepsvervoer in opdracht van een andere beroepsvervoerder). In 2008 werden de controles uitgebreid naar andere deelsectoren. De aanvulling met bedrijfsinspecties leidde vaker dan in 2007 tot overtredingen en boetes.

In 2008 werden 891 bedrijfsonderzoeken uitgevoerd met betrekking tot overbelading. Dit waren bedrijfsbezoeken bij ondernemingen waarvan de wagens frequent als te zwaar beladen waren geregistreerd bij de weglussen in de weg. De Inspectie maakte afspraken met deze bedrijven om overbelading in de toekomst te voorkomen.

Initiatief tot Europees meldpunt onredelijke boetes

De uitvoering en handhaving van Europese rij- en rusttijden met de digitale tachograaf in het goederenvervoer over de weg liep ook in 2008 in de EU-lidstaten ver uiteen. Onredelijk hoge boetes waren soms het gevolg. De Inspectie sprak hierover met brancheorganisaties en nam het initiatief tot de oprichting van een Europees meldpunt, ondergebracht bij Euro Contrôle Route, het samenwerkingsverband van Europese inspectiediensten. De Europese Commissie juichte het Nederlandse initiatief toe.

Fraude met digitale tachograaf

De toenemende fraude met de digitale tachograaf met bijvoorbeeld magneten vereiste extra aandacht. De Inspectie nam deel aan de Europese expertgroep tegen fraude en zei toe dat Nederland in 2009 een internationale masterclass over het terugdringen van fraude zal organiseren.

2 Scheepvaart

In 2008 heeft de Inspectie meer aandacht besteed aan de kwaliteit van de Nederlandse vlag. Deze inzet zal bijgedragen hebben aan het verlaagde aantal aanhoudingen van Nederlandse schepen in buitenlandse havens. Verder bleek dat de certificerende taken goed door de klassebureaus worden uitgevoerd en andere landen toonden waardering voor de wijze waarop de Inspectie toezicht houdt op de klassebureaus. De samenwerking van de Inspecties in de zeehavens maar ook daarbuiten kreeg in 2008 gestalte en resulteerde in gezamenlijke acties. Het beeld van de algemene naleving van milieuregels in de zeevaart bleef ongewijzigd maar op onderdelen is verbetering van de naleving noodzakelijk. Dat laatste gaat zeker op voor de naleving van de regels over arbeidsomstandigheden.

De Inspectie kon na de instemming van de Tweede Kamer met het visiedocument de overdracht van certificerende taken in de binnenvaart naar klassebureaus gaan voorbereiden. De samenwerking van inspecties in de binnenvaart werd uitgebreid en gestroomlijnd. Zo kreeg overleg met de branche dat vanaf 2004 via gesprekken in kennistafels had plaatsgevonden een formele status door de start van het Comité voor de Binnenvaartveiligheid (CBV). De kans op ongevallen door miscommunicatie in de binnenvaart wordt in de toekomst kleiner als in internationaal verband verdere steun wordt gegeven aan het voorstel dat de Inspectie vorig jaar heeft gedaan tot invoering van een gemeenschappelijke taal in de binnenvaart.

2.1 KOOPVAARDIJ EN ZEEHAVENS

DOMEIN KOOPVAARDIJ			
Omschrijving	2007 realisatie	2008 jaarplan	2008 realisatie
Vergunningverlening	21.364	16.430	22.819
Toezicht	5.304	6.327	6.658
Vlaggestaatcontroles	911	1.000	1.037
Regulier toezicht gevaarlijke stoffen	2.712	2.140	2.700
Thematisch toezicht gevaarlijke stoffen	4	1.359	1.224
Port State Control inspecties	1.677	1.828	1.697
Dienstverlening		19.000	17.052
Informatiecentrum		19.000	17.052

De toename van het aantal verleende vergunningen werd vooral veroorzaakt door een grotere vraag naar scheepscertificaten, vaarbevoegdheidsbewijzen en monsterboekjes. De toename van de vaarbevoegdheidsbewijzen en de monsterboekjes in de zeevaart werd veroorzaakt door zowel de uitbreiding van de vloot als een grotere mobiliteit van werknemers als gevolg van de personeels-schaarste. Ook de verscherpte controle van monsterboekjes in buitenlandse havens droeg bij aan de groei van het aantal aanvragen.

Het aantal Port State Control inspecties lag lager dan vooraf gepland maar ons land voldeed aan de afgesproken omvang van de inspecties in het kader van Paris MOU.

De speerpunten in het uitvoeringsplan 2008 waren onder meer de naleving van milieueisen, het transport van gevaarlijke stoffen, de invoering van systeemtoezicht op klassebureaus en de uitwerking van de samenwerking van inspecties in de zeehavens.

Vlag- en havenstaattoezicht

De kwaliteit van de Nederlandse koopvaardijvloot is af te lezen uit de plaats die de Nederlandse vlag inneemt op de 'White list'. Deze wordt samengesteld op basis van de resultaten van de Port State Control inspecties van het Paris MOU. Door de uitkomsten van de eigen (vlaggestaat) inspecties en de aanhoudingen van Nederlandse schepen in andere landen (Port State inspecties) goed te analyseren en de resultaten met de reders te bespreken moet de Nederlandse vlag weer terug naar de top-10. Deze aanpak heeft in 2008 geleid tot een lichte daling van het aantal inhoudingen in het buitenland. In totaal zijn 33 schepen aangehouden; 3 minder dan in 2007. De belangrijkste redenen zijn tekortkomingen aan brandbluspompen, oliefiltersystemen in de machinekamers en vaarbevoegdheidsbewijzen van officieren. Er vonden geen aanhoudingen plaats om redenen van security. In de voorgaande jaren was dat wel een belangrijke aanhoudingsgrond. Medio 2009 wordt de nieuwe rangorde op de white list bekend gemaakt en wordt duidelijk of deze aanpak al tot een hogere plaats op de white list heeft geleid.

Naleving van milieu-eisen

In 2008 zijn 1.768 Nederlandse en buitenlandse schepen gecontroleerd op de meldplicht en afgifte van afval ter voorkoming van waterverontreiniging. Gelijktijdig werd ook gecontroleerd op zwavelhoudende brandstof, het gebruik van zware olie als brandstof op Nederlandse en buitenlandse schepen en aangroeiwerende verf (anti-fouling) op Nederlandse schepen. Er werden 274 overtredingen geconstateerd, een marginale verbetering ten opzichte van 2007. Uitzondering daarop was de meldingsplicht door Nederlandse schepen, die met 34% fors steeg. Samen met de VROM-Inspectie zijn 149 koopvaardij schepen, 9 passagierschepen, en 82 vissersschepen geïnspecteerd op lekverlies van koelvloeistoffen. In 11% respectievelijk 67% en 37% blijken de lekverliezen hoger dan de norm.

Het niveau van naleving op de milieuwetgeving blijkt echter over het algemeen redelijk tot goed en ongeveer gelijk als in 2007 al is op onderdelen verbetering noodzakelijk.

Toezicht op vervoer gevaarlijke stoffen

De Inspectie sloot een convenant af met de Arbeidsinspectie, de Voedsel en Waren Autoriteit, de VROM-Inspectie en de Douane voor samenwerking in het toezicht op de naleving van de regelgeving voor importcontainers met gevaarlijke gassen. Als onderdeel van het convenant gaat de Inspectie jaarlijks 1.000 containers controleren op gassing met bestrijdingsmiddelen.

Bij een thema-inspectie bezocht de Inspectie 48 vervoerders, rederijen, afzenders, expediteurs en ontvangers van gevaarlijke stoffen die met roll-on roll-off trailers worden vervoerd. Het doel was te achterhalen wat de oorzaak van het hoge overtredingspercentage in het ro-ro-vervoer was en wat de Inspectie daar aan zou kunnen doen. Gebleken is dat het vooral gaat om gebrek aan kennis van wetgeving vooral van de International Maritime Dangerous Goods-code en een gebrek aan controle van de afzender van de lading voor vertrek. Ruim 66% was al begonnen met het verbeteren van het bedrijfsproces, zoals het aanpassen van werkinstructies, het opleiden van personeel en stoppen met het vervoeren voor een bepaalde klant. Na de bedrijfsinspecties zegde 90% van de bedrijven toe aanpassingen door te gaan voeren. De Inspectie zal voorlichting geven, eisen stellen aan het opleidingsniveau van behandelaars van vervoer gevaarlijke stoffen en meer bekendheid geven aan de website (inspectieloket) en het informatiecentrum van de Inspectie voor voorlichting, informatiebladen en objectvergunningen.

Ook het vastzetten van (gevaarlijke) lading in het roll-on-roll-off vervoer is onderzocht. Daaruit bleek dat in 42% van de gevallen de gevaarlijke lading niet goed werd vastgezet of verkeerd was geplaatst in opleggers aan boord van ferryschepen. De Inspectie zal dit aandachtspunt in haar uitvoeringsprogramma voor de komende jaren herhalen.

De Inspectie controleerde samen met de Douane en de VROM-Inspectie 732 containers met vuurwerk. Het ging om inspecties van documenten, scans en/of fysieke inspecties. Bij 29 containers bleek de classificatie niet goed. Twee containers bevatten illegaal vuurwerk.

Het aantal uitgevoerde inspecties was hoger dan gepland, omdat door maatregelen van de Chinese overheid rond de Olympische Spelen meer vuurwerk via Rotterdam werd overgeslagen.

Toezicht op klassenbureaus

Door het houden van bedrijfsaudits en systeemtoezicht heeft de Inspectie nagegaan of de klassenbureaus hun certificerende werkzaamheden goed uitvoeren. De Inspectie heeft vastgesteld dat de prestaties van de klassenbureaus over het algemeen goed zijn, net als in 2007. Zij hebben hun kwaliteitssystemen op orde en zijn goed georganiseerd. Verbeterpunt vormde de lokale implementatie van wereldwijd geldende nationale eisen. De Inspectie heeft in EMSA-verband (European Maritime Safety Agency) een presentatie aan de overige landen gegeven over de wijze waarop zij het toezicht op de klassebureaus heeft ingericht. Binnen de EU loopt de Inspectie hiermee voor op andere lidstaten. EMSA en andere lidstaten ontvingen de Nederlandse aanpak positief.

Samenwerking inspectiediensten in havens van Rotterdam en Amsterdam

In 2008 is de samenwerking van toezichthouders in de zeehavens Rotterdam en Amsterdam van start gegaan. Doel van de samenwerking is de toezichtslast voor havenbedrijven en reders te verlagen. De Inspectie vervulde het voorzitterschap van het hiervoor ingestelde Directeurenoverleg Zeehavens en droeg zorg voor de ondersteuning van het overleg. Daarnaast nam de Inspectie deel aan de afstemming binnen de domeinen 'schip' en 'lading'. Voor zeehavens is de kwantitatieve toezichtslast beperkt. Wel kan er beter worden samengewerkt en afgestemd. De focus daarvoor ligt op informatie-uitwisseling, gezamenlijke inspectieprogramma's en gezamenlijke risicoanalyses. Voor het aspect lading hebben de deelnemende toezichthouders een convenant gesloten. In 2009 zullen concrete na te streven doelen worden afgesproken.

Samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam, het Korps landelijke politiediensten, de Zeehavenpolitie Rotterdam-Rijnmond, en het Havenbedrijf Amsterdam leidde er in 2008 ook toe dat de Inspectie 33 inspecties op het reinigen van tankers uitvoerde. In alle gevallen werd aan de eisen voldaan.

De Inspectie heeft samen met de toezichthouders van Haven Amsterdam en Port of Rotterdam, de VROM-Inspectie, DCMR Milieudienst Rijnmond, de Dienst Milieu en Bouwtoezicht Amsterdam en de provincie Noord-Holland het draaiboek handhaving afvalstoffen zeescheepvaart getoetst. Doel van het draaiboek is het voorkomen van illegale lozingen, milieuvervuiling en gezondheidsrisico's bij het vervoeren, aanbieden, bewerken en verwerken van afvalstoffen van zeeschepen. Dit mede naar aanleiding van de ervaringen met het schip de Probo Koala. Het functioneren van het draaiboek, het bevoegd gezag, de regelgeving en de communicatie zijn onderzocht. Geconcludeerd werd dat toepassing van het draaiboek resulteert in beter naleefgedrag van ondertoezichtstaanden, betere samenwerking tussen toezichthouders en betere beheersing van de risico's.

Naleving ARBO-regels

De Inspectie voerde op 182 schepen inspecties uit op naleving van de ARBO-regels. Ook werd vervolgonderzoek uitgevoerd naar veiligheid, werkomstandigheden en werkbelasting van de bemanning. Er werden 304 gebreken op 117 schepen vastgesteld, met de meeste overtredingen op organisatorische aspecten. Zo zijn in 66 gevallen de risico- inventarisatie en -evaluatie verouderd of afwezig. Ook wordt de bemanning niet goed voorgelicht over het veilig gebruik van gereedschap en persoonlijke beschermingsmiddelen. De Inspectie concludeerde dat de naleving van ARBO-regels op Nederlandse zeeschepen moet verbeteren.

Toezicht op beveiliging schip en haven

De naleving van de International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-code) op Nederlandse schepen liet in 2008 een forse verbetering zien ten opzichte van 2006-2007. De Inspectie inspecteerde 211 Nederlandse schepen (29% van de vloot). Het doel van de inspecties was een beter inzicht te krijgen in de naleving van de ISPS-code en het vergroten van het security-bewustzijn.

De belangrijkste tekortkomingen bleken:

- niet of onvoldoende toegangscontrole houden (7,6%);
- niet of onvoldoende scheepsbeveiligingsoefeningen houden (4,3%);
- ontbreken van een compleet Continuous Synopsis Record (toelichting toevoegen)(3,3%);
- geen gekwalificeerde Ship Security Officer aan boord (1,4%);
- geen origineel geldig International Ship Security Certificate kunnen tonen (0,5%).

Overtredingen moesten direct of binnen een bepaalde termijn worden verholpen.

Bijdragen aan totstandkoming van internationale wet- en regelgeving

In 2008 werd in EU-verband een politiek akkoord bereikt over de richtlijnen voor het derde maritieme veiligheidspakket. De Inspectie werkte in een vroeg stadium, samen met beleidsmakers en branchevertegenwoordigers, mee aan de handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid van deze regelgeving. Verder was de Inspectie actief in werkgroepen binnen Paris MOU, de EMSA (European Maritime Safety Agency) en de IMO. Dit resulteerde onder andere in een uitrustingsverplichting vanaf 2012 voor een elektronische zeekaart en een verplichting voor het op lange afstand volgen van de zeescheepvaart. Dit laatste wordt vanaf 2009 in fasen ingevoerd.

Ongevalonderzoek

De Inspectie voerde een onderzoek uit naar de gronding van het zware ladingschip Zhen Hua 10 op 2 februari tijdens windkracht 9 tot 11 met hoge golven. Het schip vervoerde een aantal grote havenkranen en trok veel belangstelling vanaf de kust. De Inspectie concludeerde dat de gekozen ankerplaats weinig ruimte gaf om gronding te voorkomen toen het schip begon te drijven. Aanvaringen werden echter door die locatie juist voorkomen.

Het dossier met aanbevelingen werd, zoals de Schepenwet dat voorschrijft, aangeboden aan de Raad voor de Scheepvaart. Deze besloot een nader onderzoek in te stellen.

2.2 VISSERIJ

DOMEIN VISSERIJ			
Omschrijving	2007 realisatie	2008 jaarplan	2008 realisatie
Vergunningverlening	1.761	2.409	1.316
Toezicht			
thema-inspectie koelmiddelen			82
Dienstverlening		2.200	28
Informatiecentrum		2.200	28

Het lagere aantal verleende vergunningen is het gevolg van een vermenging van de informatie met koopvaardij; per saldo zijn in koopvaardij en visserij samen meer vergunningen verleend.

In 2008 werd de behandeling van vragen in het domein Visserij vrijwel volledig buiten de inschakeling van het Informatiecentrum gerealiseerd. De vragen die op die wijze werden behandeld werden niet geregistreerd.

Ondanks het algemene beeld dat de milieuregels in de scheepvaart goed tot redelijk worden nageleefd zijn er op onderdelen verbeteringen nodig. Zo bleek bij een gezamenlijke inspectie met VROM van de lekverliezen van koelmiddelen bij 82 vissersschepen dat 37% niet aan de norm voldeed.

2.3 BINNENVAART

DOMEIN BINNENVAART			
Omschrijving	2007 realisatie	2008 jaarplan	2008 realisatie
vergunningverlening	12.353	12.381	15.912
toezicht	775	305	361
Incidentmanagement en ongevalanalyse	91	0	112
Inspecties bedrijven	443	100	120
Inspecties Gevaarlijke Stoffen	241	200	237
Thema acties		5	4
Waaronder totaal aantal inspecties			214
dienstverlening		14.500	22.974
Informatiecentrum		14.500	22.974

De toename van scheepscertificaten is voor een groot deel het gevolg van de groei van de binnenvaartvloot. In het toezicht is in 2008 het accent verschoven van bedrijfsonderzoek naar het incidentmanagement en ongevalonderzoek. Het inspectieprogramma is daarnaast volgens de raming gerealiseerd.

De toename van het aantal door het Informatiecentrum behandelde vragen werd vooral veroorzaakt door de toename van vragen over de afgifte van scheepscertificaten en vragen over de afhandeling van lopende aanvragen.

De speerpunten in 2008 voor het domein Binnenvaart waren de overdracht van certificerende taken naar marktpartijen, de samenwerking met andere inspecties, het incidenten en ongevalonderzoek en het transport van gevaarlijke stoffen.

Taakoverdracht certificering en meting

De Tweede Kamer stemde in met het visiedocument Taakoverdracht Binnenvaart. Kern daarvan is dat de taken op het gebied van meten, keuren en certificeren in de toekomst door klassebureaus en private instellingen wordt uitgevoerd. In de zeevaart gebeurt dat al. De Inspectie houdt toezicht op de juiste uitvoering. De taakoverdracht stelt de Inspectie in staat meer aandacht te besteden aan andere veiligheidsthema's in de binnenvaart, zoals incidentanalyses, ongevalsonderzoek, thematische controleacties en trendanalyses. De Inspectie werkte daarna aan de verdere voorbereiding van de overdracht. Kennisoverdracht en kennisbehoud zijn belangrijke aandachtspunten in het transitietraject.

Samenwerking inspecties bij vervoer over water

Het Comité voor de Binnenvaart Veiligheid (CBV) is in 2008 formeel van start gegaan. Het comité richt zich op het beheersen van de top 5 risico's in de binnenvaart met een focus gericht op de menselijke factor bij het voorkomen van incidenten. Hiermee werd een formele basis gegeven aan het overleg met de branche in de kennistafels waarmee de inspectie in 2006 van start is gegaan.

De Inspectie heeft de samenwerking met het Korps landelijke politiediensten, de Dienst Waterpolitie, de Zeehavenpolitie Rotterdam, Rijkswaterstaat en de Havenbedrijven van Rotterdam en

Amsterdam verder uitgewerkt. Dit leidde tot:

- afgestemde inspectieprogramma's voor gezamenlijk inspecteren;
- het opzetten van geïntegreerde risicoanalyses;
- stroomlijning van de informatievoorziening;
- nader onderzoek naar de wenselijkheid van een inspectieloket (website) voor de Binnenvaart;
- opzetten van veiligheidsmanagementsysteem.

In 2009 worden de samenwerkingsdoelen concreet gemaakt en worden projecten gestart om hier invulling aan te geven.

Incidentmanagement en ongevalsonderzoek

De Inspectie heeft met de Onderzoeksraad Voor Veiligheid, het Korps landelijke politiediensten, de Dienst Waterpolitie, de Zeehavenpolitie en Rijkswaterstaat overeenkomsten afgesloten om het ongevalsonderzoek in de binnenvaart te verbeteren. De overeenkomsten bevatten concrete afspraken over de registratie en het doorgeven van meldingen, de informatie-uitwisseling en taakverdeling. De afspraken moeten leiden tot een snellere bekendheid van incidenten bij alle partijen en een afgestemd optreden. Uit onderzoek van de Inspectie bleek dat de regelgeving voor het melden van incidenten met gevaarlijke stoffen door de schipper onduidelijk is. De Inspectie heeft voorgesteld om de regelgeving op dit punt aan te passen.

In 2008 is de inspectie 112 keer (op lokatie) bij de afwikkeling van een incident of ongeval betrokken geweest.

Toezicht op vervoer gevaarlijke stoffen

Op grond van onderzoek bij 43 van de 57 ondernemingen in de binnenvaart die actief zijn in de overslag van gevaarlijke stoffen stelt de Inspectie vast dat de voorgeschreven vluchtwegen voldoen. Twee ondernemingen hebben uiteindelijk een last onder dwangsom opgelegd gekregen. Bij alle andere ondernemingen wordt aan de eisen ten aanzien van vluchtwegen voldaan.

Risicogebaseerde thema-inspecties

De Inspectie controleerde zeventig schepen in het zand- en grindvervoer op de plaats van het ijkmerk en concludeerde dat het ijkmerk in het zand- en grindvervoer voldoet. Door merken te verplaatsen, lijkt het alsof een schip meer lading kan vervoeren. Als het daadwerkelijk wordt overbeladen, komt de stabiliteit in gevaar. Bij 10% van de schepen stonden de ijkmerken niet goed.

Tijdens de thema-actie 'brandslangen binnenvaartschepen' controleerde de Inspectie 72 schepen. De inspectie richtte zich op de naleving van de eisen voor de uitrusting van binnenvaarttankschepen tijdens het laden en lossen van gevaarlijke stoffen. Met een nalevingspercentage van 85% wordt het doel van 90% niet gehaald. De actie toonde aan dat de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (ADNR) niet specifiek genoeg is over de eisen aan brandblusinstallaties tijdens het laden en lossen. De Inspectie is met het bedrijfsleven in gesprek gegaan om de kennis over brandveiligheid van de schippers te verhogen.

De Inspectie heeft op basis van 46 inspecties in de periode 2007-2008 geconstateerd dat de schippers in het containervervoer vaak niet op de hoogte zijn van de wijze waarop ze de stabiliteit van hun containerschip kunnen waarborgen en controleren. Dit kan gevolgen hebben voor de veiligheid van de scheepsbemanning, tot stremming van het scheepvaartverkeer door verlies van containers of zelfs tot het kapseizen van schepen. Veel van de schippers hebben voorafgaand aan de reis geen stabiliteitsberekening gemaakt of hebben niet de juiste berekening gemaakt. Volgens de nieuwe Binnenvaartwet die per 1 juli 2009 van kracht wordt moeten alle schippers vooraf een juiste stabiliteitsberekening maken. Aanleiding voor het onderzoek was het kapseizen van het containerschip 'Ferox' bij de Rozenburgsesluis in september 2006. Deze bleek niet te voldoen aan

de stabiliteitseisen. De Inspectie is begonnen met het actief benaderen van de schippers en hun organisaties ter verhoging van het kennisniveau op dit punt.

Bijdrage aan nieuwe regelgeving

De Inspectie heeft in de Centrale Commissie voor de Rijn- en binnenvaart gepleit voor een gemeenschappelijke voertaal. Het voorstel werd positief ontvangen. Miscommunicatie behoort tot de Top 5 van risico's in de binnenvaartsector. Er wordt regelmatig gevaren met bemanningsleden die de Nederlandse taal niet machtig zijn. Dat kan in noodgevallen tot verwarring en niet-adequaat handelen leiden.

3 Luchtvaart

In de burgerluchtvaart is het veiligheidsbewustzijn hoog. Het kwaliteitsgericht denken en werken van de organisaties die deel uitmaken van de keten is daarbij essentieel. Ook de Inspectie is een van die spelers en wordt daarom zelf ook regelmatig tegen het licht gehouden. Dit past in het streven om de kwaliteit op niveau te houden en waar nodig te verbeteren.

De kwaliteit van het werk van de Inspectie werd over het algemeen als goed bestempeld. De internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO gaf Nederland in 2008 een goede beoordeling. Het invoeren van een kennismanagementsysteem om de opleidingseisen en het opleidingsniveau van medewerkers te kunnen bewaken droeg daaraan bij. Voor de verbeterpunten stelde de Inspectie een plan op en voert dat uit.

Ook EASA (European Aviation Safety Association) toonde zich tevreden over de kwaliteit van de Inspectie en de manier waarop de regelgeving werd geïmplementeerd. Het gaat daarbij om het niveau van technische scholen en de eisen aan technisch onderhoudspersoneel.

De invoering en bewaking van de luchtruim- en verkeersleidingregelgeving werd beoordeeld door Europese collega-luchtvaartautoriteiten. De samenwerkende landen België, Duitsland, Luxemburg en Nederland die toezicht houden op het Maastricht Upper Area Control maakten indruk met de samenwerking en ook met de formele inbedding hiervan. De Europese Commissie ziet dit als voorbeeld voor samenwerking van nationale luchtvaartautoriteiten in heel Europa. De collegiale beoordeling kwam voort uit de ontwikkeling van een Single European Sky.

3.1 LUCHTHAVENS EN LUCHTRUIM

DOMEIN LUCHTHAVENS EN LUCHTRUIM			
Omschrijving	2007 realisatie	2008 jaarplan	2008 realisatie
Vergunningverlening	3.412	1.457	2.393
Toezicht	2.126	1.676	1.328
Veiligheidsinspecties luchtvaartterreinen	70	55	60
Inspecties grondafhandeling	40	40	40
Rapportages naleving milieuregels	42	43	43
Inspecties op gecertificeerde ANSP's ¹	0	8	8
Inspecties Gevaarlijke Stoffen	1.974	1.530	1.177
Dienstverlening		1.500	714
Informatiecentrum		1.500	714

Het hogere aantal afgegeven vergunningen is vooral veroorzaakt door het meetellen van het aantal niet-tarifieerbare brevetten. In het Jaarplan is deze categorie niet in de planning opgenomen. Door een verschuiving in de capaciteitsplanning zijn minder inspecties gevaarlijke stoffen uitgevoerd.

¹ ANSP = Air Navigation Service Provider

De speerpunten in 2008 waren onder andere de nationale en internationale ontwikkelingen in regelgeving en toezicht, de invoering van de Regeling Burger- en Militaire Luchthavens (RBML), runway incursions, veiligheid Noordzee-operaties en ongeautoriseerde crossings.

Inspecties luchtvaartterreinen

De Inspectie signaleerde dat door toenemende bebouwing rond luchthavens en de bouw van extreem hoge objecten de hoogtebeperkingen te kort schieten om het starten en landen onbelemmerd te laten verlopen. Met name windturbines, waarbij hoogtes van 180 meter geen uitzondering meer zijn, kunnen operationele problemen opleveren. De Inspectie drong op grond van de evaluatie van het Schipholbeleid aan op het verlagen van de maximaal toegestane bouwhoogte rondom Schiphol en de regionale luchthavens naar honderd meter. Ook stelde de Inspectie voor het gebied met hoogterestricties uit te breiden van zes naar tien kilometer rondom de luchthaven.

De Inspectie controleerde of er geen bouwkransen door de wettelijk gestelde obstakelvlakken steken rondom de luchthaven Schiphol. Deze vlakken zijn vastgesteld om grondapparatuur voor een veilige navigatie van vliegtuigen niet te verstoren en botsingen te voorkomen. Voor tijdelijke objecten, zoals hijskransen, die boven een vastgesteld vlak uitsteken, is een ontheffing van de Inspectie nodig. Het overtreden van de regels voor obstakelvlakken is vaak een gevolg van onbekendheid. De Inspectie gaat daarom gemeenten, waar de bedrijven hun bouwvergunningen aanvragen, vragen over de ontheffingsplicht te informeren.

De Inspectie hield op de kleinere luchthavens een veldinspectie. Daarbij werden alle luchtvaarttechnische activiteiten bekeken. De inspecties hadden vooral een preventieve werking door de zichtbaarheid ervan. Daarnaast bleek dat het interventie-instrumentarium van de Inspectie voor dit deel van de sector te kort schiet.

Normering voor grondafhandeling

De Inspectie nam deel aan de ontwikkeling van normen voor grondafhandelaren. Dit is een initiatief van de International Air Transport Association met als uitgangspunt een betere borging van de vliegveiligheid door bijvoorbeeld vermindering van vliegtuigschades op het platform. Dit resulteerde in een handboek, waarin staat beschreven waaraan grondafhandelingsorganisaties moeten voldoen om gecertificeerd te worden. Ongeveer zestig bedrijven wereldwijd zijn gecertificeerd. Op Schiphol kunnen in de toekomst alleen nog maar gecertificeerde grondafhandelaren toetreden of actief blijven. Door deze aanpak kan de Inspectie in de toekomst het toezicht op grondafhandelingsactiviteiten bij de luchthaven leggen. Dat vermindert de toezichtlast. De Inspectie ziet daar vervolgens op toe.

Milieu Schiphol

Het aantal ongeplande vluchten tijdens de nachtelijke uren in het winterseizoen 2007/2008 liep op Amsterdam Airport Schiphol met 68% terug ten opzichte van het jaar daarvoor. Het aantal overtredingen in de nacht in het zomerseizoen ging terug van 364 in 2007 naar 35. De Inspectie schreef zes luchtvaartmaatschappijen aan wegens slotmisbruik. De Inspectie concludeerde dat het in 2007 geïntroduceerde handhavingssysteem succesvol is.

Het toezicht op het naleven van de milieubepalingen Schiphol valt in twee delen uiteen.

De handhaving van grenswaarden en regels zoals vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en het toezicht op het proces voor de levering van milieugegevens aan de Inspectie.

De belangrijkste bevindingen in de handhaving van de grenswaarden en regels zijn:

- overschrijding van de grenswaarden voor de geluidbelasting in drie handhavingpunten. De Inspectie beraadt zich op maatregelen.
- geen overschrijding van de grenswaarden voor het totale volume geluid, het externe veiligheidsrisico en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken.

- geen overtreding van de regels voor het baan- en luchtruimgebruik door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

Schiphol en LVNL leveren de milieugegevens aan op basis waarvan de Inspectie handhaaft.

De Inspectie houdt toezicht op de betrouwbaarheid van deze gegevens op basis van de eisen in de Regeling Milieu-informatie Schiphol. De Inspectie stelde vast dat de geleverde gegevens op een beheerste wijze tot stand zijn gekomen en derhalve betrouwbaar zijn.

Supranationaal toezicht

De European Aviation Safety Association bepaalt dat het toezicht op luchtverkeersdienstverlening (zoals de Luchtverkeersleiding Nederland, het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) en het KNMI) georganiseerd moet worden in een National Supervisory Authority. In Nederland is deze ondergebracht bij de Inspectie. Samen met Duitsland, België en Luxemburg werd het gezamenlijke toezicht op het MUAC vormgegeven. Voor het eerst in Europa gaf de Inspectie samen met de andere landen structureel invulling aan supranationaal toezicht in de luchtvaart.

Gevaarlijke stoffen per luchtpost

In een aansluitende periode van twee weken controleerde de Inspectie vierhonderd postpakketten op ongeautoriseerd vervoer van gevaarlijke stoffen. Er werd in één geval een zending met gevaarlijke stoffen aangetroffen met een verhoogd risico voor de luchtvaartveiligheid. De Inspectie maakte tegen de verzender proces-verbaal op. In tien gevallen was de hoeveelheid gevaarlijke stoffen zo gering, bijvoorbeeld in flesjes parfum, dat er nauwelijks sprake was van risico. Op basis van vervolgonderzoek in 2009 beoordeelt de Inspectie of dit thema blijvend aandacht verdient.

Samenwerking inspecties op Schiphol

De samenwerking van de inspecties op Schiphol leverde de eerste resultaten op. Een belangrijk resultaat van de samenwerking tussen de Douane, Koninklijke Marechaussee en Inspectie was dat de luchthaven zelf het toezicht op de vliegtuigopstelplaats kan doen. Dat vermindert de directe toezichtlasten. Er zijn vanaf 2008 nog maar maximaal twee reguliere rijksinspecties per jaar bij bedrijven, behoudens de verplichte (inter)nationale controles op safety, security en grensbewaking.

Vorbereiding regeling Burger- en militaire luchthavens

De Inspectie zette de kennisoverdracht aan provincies voort. Daarbij gaat het onder meer om vergunningverlening aan luchthavens en tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van terreinen die geen luchthaven zijn. De kennisoverdracht loopt vooruit op de werking van het wetsvoorstel Regeling Burger- en Militaire Luchthavens (RBML). In december nam de Eerste Kamer het wetsvoorstel RBML aan. Naar verwachting treedt de nieuwe wet halverwege 2009 in werking. Voor de provincies gaat het om een nieuw onderwerp en is de luchtvaartsector nog een onbekende gesprekspartner.

Luchtruimschendingen

In de periode 2007/2008 nam in de omgeving van de luchthaven Maastricht Aachen Airport het ongeautoriseerd binnenvliegen van gecontroleerd luchtruim toe. De Inspectie stelde vast dat de oorzaak lag in coördinatieproblemen tussen de Nederlandse en Belgische luchtverkeersleiding. Na het oplossen van die problemen nam het aantal 'infringements' af. De Inspectie werkte mee aan het Europese actieplan 'prevention airspace infringements'. Daarin staan zo'n negentig aanbevelingen ter verbetering van de veiligheid. In een nationaal programma gaf de Inspectie invulling aan deze aanbevelingen en maakte afspraken met de Luchtvaartpolitie en de Luchtverkeersleiding Nederland over de handhaving en de intensivering van de voorlichting in de vliegveiligheids campagne voor de kleine luchtvaart.

Runway incursions

Nederlandse luchthavens gebruiken geen eenduidige interpretatie van de ICAO-definitie voor runway incursions (een vliegtuig, voertuig dat of persoon die zich onterecht op een start- of

landingsbaan begeeft). Dat bleek uit onderzoek dat de Inspectie verrichtte onder regionale luchtvaartterreinen. Ook de classificatie van de ernst is niet eenduidig. Daardoor was de omvang van het probleem niet vast te stellen. De Inspectie nam actie op nationaal en Europees niveau en zal de nationale richtlijn (2009) inbrengen in internationaal verband.

Vliegen boven Noordzee

De Inspectie rapporteerde over de invoering van dertien veiligheidsverbeterende maatregelen boven de Noordzee. Ze deed dit als voorzitter van de Taskforce Noordzee. Een maatregel was bijvoorbeeld de verbetering van de infrastructuur voor meteoberichtgeving op de Noordzee. De installatie van automatische weerstations voorziet het KNMI van data om specifieke Noordzee luchtvaartmeteo-berichten op te stellen. Nieuwe radiozendinstallaties verbeteren de radiocommunicatie tussen vliegers en luchtvaarnavigatiedienstverlener sterk. Luchtvaartuigen zijn nu praktisch in het gehele Noordzee gebied verzekerd van radiocontact met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). In 2008 begon de installatie van apparatuur op mijnbouwinstallaties en op de wal die LVNL beter in staat stelt de posities van luchtvaartuigen te bepalen. In 2010 moet dit operationeel zijn.

General Aviation Safety Award

De General Aviation Safety Award 2007 ging naar Bart de Vries. De Vries, in het dagelijkse leven vlieger bij de KLM, kreeg de prijs voor zijn deskundige, energieke en enthousiaste bijdrage aan het verbeteren van de vliegveiligheid binnen de historische luchtvaart. Voorbeeld daarvan is het ontwikkelen van een kwaliteitshandboek met regels voor passagiersvervoer en een daarbij behorend auditprogramma. De General Aviation Safety Award is een initiatief van de Inspectie. De prijs wordt sinds 2004 ieder jaar toegekend aan personen of organisaties die een bijzonder positieve bijdrage leveren aan de vliegveiligheid in de kleine luchtvaart.

Gebruik transponder

De Inspectie stuurde 344 waarschuwingsbrieven naar Nederlandse eigenaren en houders van luchtvaartuigen voor de handhaving van het juiste gebruik van de mode S-transponder. Het grootste deel daarvan zit in de commerciële luchtvaart. Vijf keer schreef de Inspectie een waarschuwingsbrief en er volgden gesprekken met recidivisten in de kleine luchtvaart. De Inspectie behaalde de doelstelling van maximaal 4% overtreders die met de Luchtverkeersleiding Nederland is bepaald. In 2009 wordt de actie uitgebreid naar de buitenlandse vliegtuigen.

3.2 LUCHTVAARTOPERATIONELE BEDRIJVEN

DOMEIN LUCHTVAART OPERATIONELE BEDRIJVEN			
Omschrijving	2007 realisatie	2008 jaarplan	2008 realisatie
Vergunningverlening	38.798	30.109	39.587
Toezicht	708	595	629
Inspecties VtV-AOC ²	194	85	101
Inspecties SAFA ⁻³ , SAGA ⁻⁴ en SANA ⁵	340	335	340
Inspecties vluchtnabootser en opleidingsinstellingen	149	140	157
Inspectie security	13	15	14
Inspectie Denied Boarding Compensation/PRM ⁶	12	10	14
Inspecties geneeskundige instanties	0	10	3
Dienstverlening		10.000	13.447
Informatiecentrum		10.000	13.447

Het hogere aantal afgegeven vergunningen werd vooral veroorzaakt door de afgifte van meer medische verklaringen. Bij het opstellen van het jaarplan werd er van uitgegaan dat de medische instanties zelf de verklaringen zouden gaan afgeven. Dit bleek later niet het geval. Ook werden er meer theorie-examens afgenomen. Dit is waarschijnlijk nog een nasleep van de economische groei. De toename van het aantal behandelde vragen door het Informatiecentrum werd veroorzaakt door de toename van vragen over de afgifte van brevetten.

De speerpunten in 2008 waren de Europese ontwikkelingen in regelgeving en toezicht en de invoering van Europese regels voor melding incidenten.

Toezicht op luchtvaartmaatschappijen

Het niet of niet voldoende functioneren van kwaliteitssystemen vroeg veel aandacht. Een van de 23 onder toezichtstaande luchtvaartmaatschappijen in ons land kreeg verhoogde aandacht en voerde tweewekelijks overleg met de Inspectie over de implementatie van een goed kwaliteitssysteem. De Inspectie gaf een AOC-vergunning (air operator certificate) af aan deze maatschappij voor slechts een halfjaar in plaats van de standaard twee jaar. Meerdere bedrijven schoten tekort in het realiseren van een voldoende functionerend kwaliteitssysteem. Veel kleine bevindingen uit inspecties waren daarop terug te voeren. De bedrijven stelden een verbeterplan op en de Inspectie zag toe op de uitvoering hiervan.

Om een AOC (air operator certificate) te verkrijgen, moet een bedrijf een economische vergunning hebben. Voor instandhouding van deze vergunning sturen bedrijven ter beoordeling van de Inspectie een overzicht van hun financiële situatie. Uit de beoordeling van de Inspectie kwam naar voren dat de economische crisis invloed had op luchtvaartmaatschappijen. Dit had nog geen gevolgen voor het verstrekken van de economische vergunningen. Wel keek de Inspectie extra kritisch naar de aangeleverde informatie. In het toezicht let de Inspectie nauwkeurig op wijzigingen in investeringen die voor de veiligheid van belang zijn, zoals bijvoorbeeld trainingen en onderhoud.

2 VtV-AOC = Vergunning tot Vluchtuitvoering Air Operator Certificate

3 SAFA = Safety Assessment Foreign Aircraft

4 SAGA = Safety Assessment General Aviation

5 SANA = Safety Assessment National Aircraft

6 PRM = Persons with Reduced Mobility

SAFA-inspecties

De Inspectie voerde 257 inspecties uit op geselecteerde buitenlandse vliegtuigen in het kader van het programma Safety Assessment on Foreign Aircraft (SAFA). In 13% van de gevallen werd aan alle voorschriften voldaan. In 34% van de gevallen moest eerst een herstel plaatsvinden om weer te kunnen vertrekken. Dit was een hoog percentage ten opzichte van voorgaande jaren.

Compensatieregeling reizigers

Zo'n duizend klachten over 'denied boarding compensation' kwamen bij de Inspectie binnen. Het gaat daarbij om compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij langdurige vertraging, instapweigering of annulering van vluchten. Ongeveer de helft daarvan werd geregistreerd als vermeende overtreding. Dit is een flinke toename ten opzichte van 2007, die mede toe te schrijven was aan een grotere bekendheid van de regels bij het publiek. Aan de interventies van de Inspectie gaven de luchtvaartmaatschappijen over het algemeen goed gehoor. Verder bleek dat 80% van het afhandelingspersoneel van luchtvaartmaatschappijen en afhandelingsbedrijven goed kon uitleggen waar een passagier recht op heeft en in welke situatie. Het kennisniveau was dus redelijk.

Overgang van JAA- naar EU-vergunning

Voor het uitvoeren van luchtvaartoperaties is geen JAA-vergunning (Joint Aviation Authority) meer nodig, maar een EU-vergunning. Dit geldt voor zowel kleine als grote commerciële luchtvaartmaatschappijen. Ook rondvluchtbedrijven vallen onder deze verordening, daar waar dit eerst nationaal mocht worden geregeld. Voor deze bedrijven met vastevleugeltoestellen is dit ingrijpend omdat de nationale regelgeving 'lichter' is. De Inspectie gaf uitstel tot 1 april 2009. De Inspectie kwam met een 'standaard handboek' tegemoet aan deze bedrijven om de overgang te vergemakkelijken.

Analyse luchtvaartvoorvallen

De Inspectie maakte het eerste jaarverslag van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen en stuurde dat naar de Tweede Kamer. In samenwerking met de sector begon de Inspectie met het vaststellen van parameters die maatgevend zijn voor het niveau van veiligheid. De kwaliteit van de database moet verbeteren en daarvoor is eenduidigheid van codering nodig. De Inspectie zocht daarvoor (inter)nationale afstemming. Maar ook de digitale aanlevering van meldingen en de compleetheid van de informatie in de meldingen moeten beter.

3.3 LUCHTVAARTTECHNISCHE BEDRIJVEN

DOMEIN LUCHTVAARTTECHNISCHE BEDRIJVEN			
Omschrijving	2007 realisatie	2008 jaarplan	2008 realisatie
Vergunningverlening	6.235	7.692	7.163
Toezicht	573	167	169
Product- en thema-inspecties	573	152	169
Inspecties personen		15	0
Dienstverlening		1.500	594
Informatiecentrum		1.500	594

Het lagere aantal verleende vergunningen was vooral te wijten aan het geringere aantal aanvragen voor kleine wijzigingen in EASA-certificatie met name voor keuring van Mode S-transponders. Zweefvliegtuigen en ballonnen konden gaan werken met draagbare apparatuur of komen alleen in luchtruim waar de mode-S verplichting niet van kracht is.

De wijzigingen in (totaal) aantallen vergunningen en inspecties ten opzichte van 2007 zijn voor het belangrijkste deel het gevolg van het verschuiven van audits die in 2007 tot inspecties werden gerekend naar vergunningverlening. Deze audits maken namelijk een onderdeel uit van het verlenen van vergunningen. De inspecties op personen werden in het jaarplan ten onrechte opgenomen als aparte inspecties. Deze inspecties maken onderdeel uit van vergunningverlening.

Eén van de speerpunten in 2008 was het vergroten van het kennisniveau van gebruikers van geavanceerdere toestellen binnen de recreatieve luchtvaart.

Veiligheid micro light aircraft

Vertegenwoordigers uit de kleine luchtvaart, de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart en de Aircraft Owners and Pilots Association, stelden in samenspraak met de Inspectie gedragscodes op. Het gaat daarbij om de 'gedragscode general aviation' en de 'gedragscode voor het onderhoud door vlieger- eigenaren' voor micro light aircraft (MLA). Daarmee wordt de bewustwording bij MLA-vliegers voor de eigen verantwoordelijkheid voor vliegveiligheid vergroot.

Vliegverbod Zodiac XL

De Inspectie besloot dat er tot nader order niet meer mocht worden gevlogen met de Zenair Zodiac CH601 XL. Dit was het gevolg van het ongeval met een sportvliegtuigje op 14 september op het Markermeer ter hoogte van Hoorn. Daarbij kwamen twee inzittenden om. In Nederland zijn twaalf XL's geregistreerd. De inspectie verleende technische ondersteuning aan het onderzoek van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid waarin werd vastgesteld dat het vliegtuig neerstortte doordat de rechtervleugel omhoog vouwde. Wereldwijd zijn tenminste zeven ongevallen bekend met deze toestellen waarbij een of beide vleugels bezweken. Er zijn indicaties dat de maximale sterkte van het luchtvaartuig onvoldoende is om de normale lasten tijdens het vliegen te dragen; het verdere onderzoek loopt nog.

Certificering nieuwe luchtvaartuigen

De Inspectie leidde, in overleg met de European Aviation Safety Association (EASA), het internationale project om te komen tot deze regelgeving voor Rotary Unmanned Aerial Systems tot 600 kg. Hierbij zijn wereldwijd veertien landen betrokken. Aanleiding was een certificeringsaanvraag voor dit type luchtvaartuig en het feit dat regelgeving ontbreekt.

De Inspectie voerde ook op verzoek van de EASA het certificeringstraject uit van een motorvoertuig dat omgebouwd kan worden tot een autogyro. De Commissie Noordzij, die aan de hand van een aantal praktijkcasussen onderzoekt of en welke regels noodzakelijk zijn en innovatie stimuleren, koos dit als voorbeeldcasus. Na het voorbereidende werk in 2008 kan de proef in 2009 in praktijk worden gebracht.

4 Waterbeheer

De Inspectie draagt op het vlak van waterbeheer bij aan de beleidsonderwerpen een veilig, klimaatbestendig en bewoonbaar Nederland, gezonde en veerkrachtige watersystemen en vlot en veilig verkeer over water. Hier werd in 2008 uitwerking aan gegeven door het uitvoeren van inspectieonderzoeken al dan niet in samenwerking met andere inspecties, verkenningen, risicoanalyses en handhaving en vergunningverlening voor de eigen werken van Rijkswaterstaat.

Daarnaast zijn door de Inspectie meerdere handhaafbaarheidstoetsen op nieuwe en gewijzigde regelgeving uitgevoerd. Te noemen vallen onder meer het advies over de Stroomgebied beheersplan (SGBP) dat door het departement is overgenomen en heeft geleid tot betere en meer leesbare ontwerp SGBP's. Het advies over de handhaafbaarheid van het Waterbesluit heeft ertoe geleid dat de informatievoorziening ten behoeve van de toezichtrol van de Inspectie is geborgd.

Omschrijving	Realisatie 2007	jaarplan 2008	realisatie 2008
Vergunningverlening	187	120	191
Toezicht	15	15	15
Inspectie-onderzoeken en kaders	15	15	15

De stijging van het aantal afgegeven vergunningen werd veroorzaakt door de compliance assistance en de toename van vergunningplichtige activiteiten door Rijkswaterstaat.

Speerpunten in het uitvoeringsplan 2008 waren onder meer het toezicht op de hoogwaterveiligheid en het waterkwaliteitbeheer.

Toezicht op hoogwaterveiligheid

In het toezicht op de hoogwaterveiligheid stelde de Inspectie samen met de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (IOOV) een toetsingskader op dat gebaseerd is op de ervaringen van de Taskforce Management Overstromingen, de ervaringen vanuit het veld en de lessen uit de nationale oefenweek. Er werd ook een toetsingskader voor beheerdersoordelen van C-keringen en een digitaal rapportageformat opgesteld waarmee het mogelijk wordt dat het percentage dijkvakken waarvoor nog geen oordeel gegeven kan worden substantieel lager kan worden in de derde toetsronde.

Onderzoek naar de inrichting en werking van de calamiteitenorganisatie van Rijkswaterstaat toonde aan dat er verbeteringen zijn bereikt op het gebied van planvorming en preparatie. Aandachtspunt bleek het daadwerkelijk doorvoeren van verbeteringen die voortkomen uit oefeningen en evaluaties. Rijkswaterstaat heeft deze aanbeveling verwerkt in een nieuw verbeterplan.

De naleving van Rijkswaterstaat van de bepalingen in de Wet op de waterkering bleek verbeterd door de aanpak van eerder geconstateerde risico's. Belangrijke aanbeveling hierbij was dat de leggers van de primaire waterkeringen op orde gebracht moeten worden om verantwoord beheer en onderhoud uit te kunnen voeren. Naar verwachting zal dit begin 2009 gerealiseerd zijn.

Toezicht op waterkwaliteitbeheer

Bij de naleving van de waterkwaliteitseisen constateerde de Inspectie dat de drie onderzochte provincies Friesland, Noord-Holland en Gelderland onvoldoende gebruik maken van de watertoets en hun regietaak actiever moeten invullen om het rijksbeleid uitgevoerd te krijgen in de regio.

Daarbij werd ook gekeken naar de uitvoering van onderhoudsbaggerwerk en rioleringswerken.

De Inspectie constateerde in het kader van het meerjarige toezichtprogramma dat samen met de VROM-Inspectie wordt uitgevoerd dat er sprake was van achterstand bij de waterbeheerders in de implementatie van de Europese IPPC-richtlijn. De resultaten van het onderzoek werden aan de Tweede Kamer gemeld.

Een andere conclusie van de Inspectie in het toezicht op de waterbeheerder betrof het gemis aan maatregelen om afwentelingen van verontreiniging benedenstrooms te voorkomen. Het voorkomen van afwenteling is juist één van de belangrijke uitgangspunten in het Europese en Nederlandse waterbeleid.

De waterbeheerders reageerden alert op de verontreiniging van het oppervlakte water door blusschuim tijdens een incident op 12 juli 2008 op Schiphol.

De Inspectie heeft na verdere analyse voorstellen gedaan voor verbetering van het inzicht in de herkomst, de risico's en de afstroomroutes van mogelijk incidentele afvalstromen. Dit speelt vooral bij de vergunningverlening en handhaving van grote complexe inrichtingen. Bij afvalverwerkers moet het acceptatie- en verwerkingsbeleid in de vergunningen scherper worden geformuleerd.

De Inspectie oordeelde op basis van twee onderzoeken dat het toezicht van waterkwaliteitsbeheerders op de uitvoering van (water)bodemactiviteiten onvoldoende is gegarandeerd. Ondanks het nieuwe Besluit bodemkwaliteit blijft de bodemregelgeving complex voor zowel het bevoegd gezag als de bodemintermediairs. Deze laatsten blijken te falen in het aantonen van een juiste uitvoering van partijkeuringen grond en bagger. De VROM-Inspectie is gevraagd de ontwikkelingen in de normering van bodemactiviteiten nauwlettend in de gaten te houden.

Ten behoeve van het verantwoord storten en verwerken van bagger in rijkswateren stelde de Inspectie samen met Rijkswaterstaat het 'uitvoeringskader voor waterbodempwerken in rijkswateren' op. Aanleiding vormde de sterk gewijzigde wet- en regelgeving voor waterbodempwerken. Het kader beschrijft hoe Rijkswaterstaat en de Inspectie invulling geven aan de uitvoering en samenhang tussen het Besluit bodemkwaliteit, de Wet bodembescherming en de Circulaire en Handleiding Sanering Waterbodems om zo tot een eenduidige uitvoeringspraktijk te komen.

5 Bedrijfvoering

Baten		Lasten	
Begroting	Realisatie	Begroting	Realisatie
98.113	104.477	98.113	108.773

Toelichting op de baten

De baten van de Inspectie bestonden voor € 79,9 mln. uit een vergoeding van het ministerie voor werkzaamheden die de Inspectie voor haar verrichtte. Het gaat om vergunningverlening en handhaving.

Het verschil van € 6,4 mln. tussen ontwerpbegroting en de realisatie is het gevolg van nieuwe taken die na het opstellen van de begroting aan de Inspectie zijn toegewezen. De financiering hiervan is in de aanvullende begrotingen opgenomen. Naast enkele kleinere posten betreft dit voor € 5,5 mln. aan extra gerealiseerde activiteiten en voor € 0,5 mln. geormerkte middelen die in 2007 op de balans gereserveerd waren voor onder andere samenwerking inspecties, externe veiligheid en het G4-convenant.

De baten bestonden verder uit opbrengsten uit derden door tarieven die de Inspectie in rekening bracht voor vergunningen, certificaten en overige bewijzen. Deze baten bedroegen € 23,2 mln. De vraag uit de markt bleef achter ten opzichte van de begroting, waardoor er € 1,1 mln. minder aan opbrengsten was. Verder waren er in totaal € 1,4 mln. aan bijzondere baten.

Toelichting op de lasten

De lasten van de Inspectie bestaan uit de personele en materiële kosten.

De personele kosten vielen hoger uit dan begroot. Dit had vooral te maken met de CAO-loonstijging (€ 1,5 mln.) en een gemiddeld iets hogere bezetting (969 fte) dan gefinancierd (962 fte).

De werkelijke materiële kosten waren eveneens hoger dan begroot vanwege hogere kosten voor inhuur. Deze hebben vooral betrekking op middelen voor de uitvoering van het Informatieplan en ICT, die als aparte bijdrage aan de Inspectie beschikbaar worden gesteld. Deze hadden betrekking op middelen voor het project Boordcomputer Taxi.

Informatieverwerking en ICT

De Inspectie stelde in 2008 het Informatieplan 'Op weg naar een informatiegestuurde inspectie' voor de periode 2008-2010 op. Het plan geeft richting aan de ICT-activiteiten van de Inspectie en bevat 44 projecten die bijdragen aan de doelstellingen van de Inspectie. Tien projecten zijn in 2008 afgerond. Zo werd met de aansluiting op de Europese voertuigenregistratie (domein Rail) voldaan aan een wettelijke verplichting die het mogelijk maakt beter informatie te kunnen delen. Door ondersteuning met ICT van een aantal inspectieprocessen binnen het domein Lucht kunnen gegevens sneller en vollediger beschikbaar worden gesteld en zijn er minder administratieve handelingen nodig. De uitwisseling van informatie met VROM voor het toezicht op de waterbodempkwaliteit leidde tot minder toezichtslasten. De afgifte van monsterboekjes (domein Scheepvaart) via een digitaal aanvraagformulier en een sterk verbeterd afgifteproces leidde tot betere dienstverlening aan de sector.

Voorlichting en dienstverlening door het Informatiecentrum

De Inspectie beschikt over een Informatiecentrum waar burgers en bedrijven terecht kunnen met vragen en klachten. Dit kan telefonisch, per e-mail of sms. In 2008 werd 84% van de 159.713 binnengekomen vragen direct door medewerkers van het Informatiecentrum beantwoord. De overige vragen bleken zeer specifiek te zijn en werden na doorgeleiding door vakdeskundigen beantwoord. De gemiddelde wachttijd bij binnenkomende telefoongesprekken bedroeg 25 seconden. De gemiddelde duur van een telefoongesprek daalde van 3 minuten naar 2,5 minuut. Een extern bureau onderzocht de bereikbaarheid en de kwaliteit van het Informatiecentrum. Het Informatiecentrum haalde in deze eerste meting een score van 7,8. Voor de buitenlandse contacten werd de mogelijkheid geïntroduceerd om in het telefonische keuzemenu te kiezen voor het Engels.

Afhandeling van klachten

In 2008 zijn er 43 klachten bij de Inspectie geregistreerd en afgehandeld. Van deze 43 klachten zijn 3 klachten niet-ontvankelijk verklaard. In slechts één geval is door een klager aangegeven dat hij niet tevreden is met de wijze waarop zijn klacht is afgehandeld. Het merendeel van de geregistreeerde klachten had betrekking op het gedrag van een medewerker van de Inspectie, het niet (tijdig) ontvangen van gevraagde informatie, certificaten of vergunningen, of de wijze van afhandeling van een gedaan verzoek. Daarnaast waren er klachten met betrekking tot informatie vermeld op de site van de Inspectie, de wijze van afhandeling van een bezwaarschrift, geluidsoverlast van nieuwe treinen, de wijze van de totstandkoming van een rapportage, de procedure met betrekking tot een medische keuring bij de vernieuwing van een rijbewijs en de wijze van de totstandkoming van een testresultaat.

Bevordering ontwikkeling en mobiliteit medewerkers

De Inspectie stelde een nieuwe strategie voor het personeelsbeheer vast. Deze strategie zal in fasen worden uitgewerkt, waarbij de aandacht in eerste instantie vooral uitgaat naar de ontwikkeling en de mobiliteit van de medewerkers. Doel is de medewerkers voor te bereiden op de veranderingen in hun werk, zoals het meer risicogebaseerd inspecteren, meer systeemtoezicht, gezamenlijke inspecties en verbetering van de dienstverlening. Onderdeel vormt een integraal opleidingsplan dat in 2008 is opgesteld en in uitvoering is genomen. Het plan gaat uit van de behoeften vanuit de organisatie en de eisen die de vernieuwing van het toezicht stelt. De Inspectie nam ook deel aan de ontwikkeling van opleidingen samen met andere rijksinspecties. Mobiliteit is van belang omdat de Inspectie kleiner en anders wordt. Er vervallen taken en bestaande taken veranderen. Op het gebied van kennismanagement werd voor de domeinen Luchtvaart en Scheepvaart de strategische kennisbehoefte in kaart gebracht. Dit inzicht werd gebruikt om afspraken te maken met medewerkers in het kader van resultaat en kwaliteitsgericht werken. Bij de meeste organisatieonderdelen was het ziekteverzuim zo laag dat speciale acties niet nodig bleken. Op een beperkt aantal plaatsen in de organisatie werd het ziekteverzuim met gerichte acties aangepakt. Rode draad hierbij is de aandacht voor wat de medewerker wel kan en niet op wat hij of zij niet kan. Zo worden medewerkers meer verantwoordelijk voor hun eigen inzet gemaakt.



6 Taakstelling en uitplaatsing taken

De Inspectie heeft besloten om gedeeltelijk invulling te geven aan de opgelegde personele taakstelling van 20% door het uitplaatsen naar de private markt van een aantal vergunningverlenende taken. Dit betreft de vergunningen met een laag niveau van discretionaire bevoegdheid. Deze uitplaatsing werd in 2008 openbaar aanbesteed en van de aanbieders werd Kiwa N.V. als het meest geschikte bedrijf geselecteerd. De rechter stelde na ingesteld beroep vast dat die selectie zorgvuldig door de Inspectie is uitgevoerd. Met Kiwa zijn daarna contractbesprekingen gestart die nog doorlopen in 2009.

De uitplaatsing werd verbonden aan een reorganisatietraject. Daarbij is het uitgangspunt dat aan de taken verbonden personeel op basis van vrijwilligheid overgaat naar Kiwa. Het voornemen en de uitwerking is besproken met de ondernemingsraad en met de vakbonden vertegenwoordigd in het georganiseerd overleg. De ministeriële verantwoordelijkheid voor de uitgeplaatste taken blijft bestaan. Dit betekent dat de Inspectie toeziet op de uitvoering van de taken.

7 Nederlandse Antillen en Aruba

Aparte organisatie voor de veranderingen binnen het Koninkrijk

Het ministerie besloot tot de inrichting van een 'projectorganisatie Koninkrijk' binnen de Inspectie. Het project is naast reguliere VenW-activiteiten op de Nederlandse Antillen en Aruba, ook belast met de voorbereiding van de Nederlandse VenW-activiteiten binnen de nieuwe staatkundige structuur. De activiteiten hebben betrekking op luchtvaart en scheepvaart, maar ook op meteorologie, water en personenvervoer. Een belangrijk onderdeel vormt de wijziging in de staatkundige structuur van de BES-eilanden (Bonaire, Sint Eustatius en Saba). Deze heeft tot gevolg dat de Nederlandse minister van VenW vanaf de transitiedatum de volledige verantwoordelijkheid heeft voor alle VenW-aangelegenheden op deze drie eilanden. Dit omvat ook het toezicht op de naleving van wet- en regelgeving in de lucht- en zeevaart. Nederland wenst de noodzakelijke wet- en regelgeving zo vast te stellen en te implementeren dat de nieuwe status voor de BES-eilanden per 1 januari 2010 in kan gaan.

Verbetering luchtvaartveiligheid

De Internationale Burgerluchtvaart Organisatie (ICAO) onderzocht de luchtvaartveiligheid in het Koninkrijk. De huidige drie landen binnen het Koninkrijk werden daarbij apart beoordeeld. Voor de Nederlandse Antillen constateerde de ICAO dat er een redelijk systeem was opgezet voor wet- en regelgeving, maar dat het vooral ontbrak aan uitvoeringsprocedures en implementatie. Een belangrijke oorzaak hiervoor was volgens de ICAO-onderzoekers een tekort aan gekwalificeerd toezichtpersoneel bij de Directie Luchtvaart van de Nederlandse Antillen.

De samenwerking met de luchtvaartdirecties van de Nederlandse Antillen en Aruba staat vooral in het teken van de voorbereiding van de staatkundige veranderingen. In 2008 werd gestart met het in kaart brengen van de feitelijke situatie van de luchtvaart op de BES-eilanden. Vervolgens is een deelplan Luchtvaart BES-eilanden opgesteld. Het plan is erop gericht deze eilanden te laten voldoen aan alle minimale internationale veiligheidsnormen (ICAO) en mogelijkheden te bieden voor de ontwikkeling van de luchthavens in de toekomst.

Versterking van het maritieme bestuur en het toezicht

De Inspectie leverde binnen het 'Versterkingsproject Maritiem Bestuur' met de Nederlandse Antillen een aantal bijdragen die in 2008 leidden tot de volgende belangrijkste resultaten:

- de Landsverordening Maritiem Beheer van de Nederlandse Antillen trad voor het grootste deel in werking;
- een quick-scan ter voorbereiding van de nieuwe staatkundige structuur. Dit om vast te stellen welke activiteiten moeten worden uitgevoerd om een maritieme administratie op Sint Maarten te kunnen realiseren;
- een advies over de vaststelling van de interne zeegrenzen tussen Curaçao en Bonaire en tussen Sint Maarten en Saba in verband met de invoering van de nieuwe staatkundige structuur;
- adviezen voor verbetering naar aanleiding van een vrijwillige audit door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) naar het functioneren van de Directie Scheepvaart en Maritieme Zaken (DSMZ) van de Nederlandse Antillen;
- een aanvulling van het elektronische kwaliteitssysteem van de DSMZ. Medewerkers van DSMZ volgden cursussen en trainingen die de Inspectie verzorgde en er vonden werksessies plaats over de herziening van de tarieven en de tariefregelingen.

Ook voor Aruba werden in het tweede jaar van het 'Versterkingsproject Maritiem Bestuur' een aantal werkzaamheden verricht die leiden tot:

- diverse Landsverordeningen en nieuw opgeleide inspecteurs om de inspecties op grond van deze nieuwe regelgeving uit te voeren;
- een Havenregeling die ingevoerd kan gaan worden.

Maritieme zaken op de BES-eilanden

In het licht van de komende staatkundige veranderingen is een voorstel ontwikkeld voor de opbouw van een kleine maritieme inspectie-eenheid op de BES-eilanden. Samen met het ministerie van VROM is onderzocht wat de gevolgen zijn van de staatkundige veranderingen voor de NUSTAR olieterminal (Sint Eustatius). Hierbij is ook naar de situatie van de BOPEC terminal op Bonaire gekeken. Waar mogelijk werd de situatie van de scheepvaart in het onderzoek betrokken.

De Inspectie verstreekte na de orkaan Omar samen met Rijkswaterstaat technische adviezen voor het herstel van de schade aan de havens en stelde verbeterplannen op.



Contactinformatie

Bezoekadres

Nieuwe Uitleg 1
2514 BP Den Haag

Postadres

Postbus 90653
2509 LR Den Haag

Telefoon

088 489 0000 (ivw0000)

Fax

070 456 24 24

Internet

www.ivw.nl

E-mail

informatiecentrum@ivw.nl

De Inspectie heeft behalve in Den Haag vestigingen in
Hoofddorp, Lelystad, Rotterdam en Utrecht.