



Inspectie Verkeer en Waterstaat

Jaarplan 2009

Inhoudsopgave

1	De richting van de Inspectie	9
2	Rail- en wegvervoer	11
2.1	Spoor	11
2.2	Tram en Metro	13
2.3	Busvervoer	14
2.4	Taxi	16
2.5	Goederenvervoer	18
3	Scheepvaart	21
3.1	Koopvaardij	21
3.2	Zeehavens	23
3.3	Visserij	24
3.4	Binnenvaart	25
4	Luchtvaart	29
4.1	Luchthavens en Luchtruim	30
4.2	Luchtvaartoperationele Bedrijven	32
4.3	Luchtvaarttechnische Bedrijven	34
5	Waterbeheer	37
6	Programma's en projecten	39
6.1	Taakstelling en uitplaatsing administratieve taken	39
6.2	Samenwerking met overige inspecties	39
6.3	Vervoer Gevaarlijke stoffen	40
6.4	Projecten Nederlandse Antillen en Aruba	41
6.5	Toezicht Weginfrastructuur	41
	Bijlage: overzicht kosten en opbrengsten	43



Voorwoord

Binnen de Inspectie zijn wij bezig de planning- en controlcyclus te verbeteren. Wij willen niet alleen toe naar een meerjarencyclus, maar vooral ook naar een meer resultaatgerichte planning en verantwoording. Daartoe moeten wij prestatie-indicatoren ontwikkelen voor bijvoorbeeld het nalevingsgedrag, de doorlooptijden in onze dienstverlening en de resultaten van onze inspecties. Dat vraagt ook aanpassingen in onze gegevenshuishouding.

Het is ook de bedoeling om de samenwerkingsverbanden met andere inspecties en handhavingsorganisaties in resultaatgerichte doelstellingen vorm te gaan geven. Daarmee wordt de transparantie voor de ondertoezichtstaanden vergroot en kan het afleggen van verantwoording inzichtelijker worden.

Beide trajecten vragen tijd en energie: schijnbaar bureaucratische activiteiten als het afstemmen van definities, het uitwisselen van informatie en het ontwikkelen van resultaatgerichte normatiek komen er niet vanzelf.

Wij zetten niettemin in op een eerste proeve bij het jaarplan en jaarverslag 2010.

Dit jaar vormen wij de huidige, relatief kleine, negen eenheden om naar vier nieuwe eenheden: IVW/Rail- en wegvervoer, IVW/Scheepvaart, IVW/Luchtvaart en IVW/Waterbeheer. Tegelijkertijd beogen wij een formatieve verschuiving te bewerkstelligen van ondersteunende stafactiviteiten naar het primaire proces.

Beide bewegingen zijn nodig om onze dienstverlening te vergroten, zowel naar de sector als naar passagiers en om de handhavingstekorten in de domeinen weg te werken. Ook de toenemende Europese verplichtingen kunnen wij dan beter opvangen.

In 2009 moet ook de uitbesteding van taken naar KIWA definitief vorm krijgen. De contractbesprekingen zijn nagenoeg afgerond, waardoor het mogelijk moet zijn de overdracht nog in het najaar van 2009 te realiseren. Dat biedt helderheid aan de sectoren en aan onze eigen medewerkers.

De komende tijd is er een van vele veranderingen, maar wij kunnen vertrouwen op de inzet, de grote deskundigheid en loyaliteit van onze medewerkers. Zij zorgen er immers voor dat de Inspectie een autoriteit kan blijven.

Jenny Thunnissen
Rob van Lint

1 De richting van de Inspectie

Het kabinet wil de rijksdienst vernieuwen. Deze behoefte aan vernieuwing werkt ook door in het toezicht door rijksinspecties en daarmee in het toezicht door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Tegen deze achtergrond wil de inspectie nog meer een essentiële speler in het toezicht zijn die als autoriteit erkend en herkend wordt door de burger, de branche, door medeoverheden en door collega-toezichthouders. In de periode 2009-2012 wil zij nog meer inspelen op wat leeft in de maatschappij en vooruitstrevend zijn in de dienstverlening en het toezicht. De technologische ontwikkelingen reiken de mogelijkheden aan om steeds adequater gebruik te maken van digitale middelen.

Het primaire proces van het toezicht is informatie verzamelen, analyseren, oordeelsvorming en interventie. Door het herkennen, voorkomen en verminderen van risico's draagt de Inspectie eraan bij de transportsystemen en het beheer van de watersystemen veilig en duurzaam te krijgen en te houden. De Inspectie van Verkeer en Waterstaat houdt toezicht door middel van systeemtoezicht, digitaal toezicht, objecttoezicht, handhavingscommunicatie en (gezamenlijke) acties.

De Inspectie wil een gedrag bij de ondertoezichtstaanden bevorderen dat past bij deze doelen. Centraal staat een benadering waarbij langs meerdere wegen wordt gewerkt aan het eigenlijke doel van de regelgeving, en niet louter de toets of het verbod of het gebod van de regelgeving wordt nageleefd. Daarbij past een pro-actieve opstelling en een werkwijze die is gebaseerd op gepast inlevingsvermogen.

De basishouding van de Inspectie daarbij is dienstverlening. Dit vraagt kennis van de omgeving, de belangrijke aspecten daarvan en de ontwikkelingen/veranderingen die zich aftekenen. Het opbouwen en onderhouden van een netwerk om op de hoogte te blijven en informatie te verstrekken is de basis. In de dienstverlening van de Inspectie klinkt daarnaast het respect voor burgers en ondernemingen onafgebroken door.

Informatieverstrekking en voorlichting beperken zich zeker niet tot in te voeren wet- en regelgeving en veranderingen in toezichtarrangementen. Voor alle stappen in het toezichtproces en voor alle onderdelen van de Inspectie is dienstverlening een permanent onderdeel van het takenpakket. Oogmerk is dat de ondertoezichtstaanden goed geïnformeerd zijn over de geldende voorschriften en toezichtkaders, dat serieus op hun opmerkingen wordt ingegaan en zo een stevige basis bij die ondertoezichtstaanden wordt gelegd voor het doordringen zijn van de eigen verantwoordelijkheid voor de naleving.

Gezien de wens om meer effect te bereiken en tegelijk de toezichtlast te verminderen moeten keuzes worden gemaakt. Daarbij zijn de volgende doelstellingen richtinggevend.

Toegevoegde waarde voor de samenleving

De oriëntatie van de inspectie verschuift van de sectoren naar de samenleving en het daarbij inspelen op belangen en perceptie van de samenleving. De burger wil gehoord worden en hij wil meer zicht op de feitelijke situatie rond veiligheid en waterbeheer en de verbetering daarvan. De Inspectie gaat de daadwerkelijke effecten van haar werk zichtbaarder maken.

Samenwerken en integreren

De Inspectie zet in op een goed afgewogen, afgestemd en doelmatig ingericht toezicht. Daarom positioneert zij zich als een essentiële speler op het vlak van transport- en waterveiligheid. De Inspectie neemt het voortouw in de vernieuwing van het toezicht, als specialist op één of meerdere onderdelen van een transport- of watersysteem of door een regiefunctie in een systeem op zich te nemen. De Inspectie werkt nauw samen met andere toezichthouders, onder meer als trekker voor wegvervoer, Schiphol en binnenvaart.

Uitgaan van vertrouwen, tenzij

De Inspectie wil minder vanuit wantrouwen en meer op basis van vertrouwen werken. De mate van naleving bepaalt de vorm van het toezicht. De Inspectie zal actief op zoek gaan naar de voor de doelgroepen meest passende vorm van toezicht. Wie het goed doet, heeft minder last van de Inspectie. Dit laat onverlet dat de Inspectie stevig zal handhaven waar het moet.

Actief naar beleid

De Inspectie als 'ogen en oren van de minister' gaat de kennis vanuit het toezicht meer gebruiken als impuls voor beleidsvorming bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Doel is een tijdige en duidelijke inbreng van de Inspectie in nationale én internationale beleidswijzigingen met betrekking tot toezicht. Zij wil - waar dat effectief en nuttig is - meer invloed organiseren in internationaal en vooral Europees-kader.

2 Rail- en wegvervoer

De Inspectie Verkeer en Waterstaat houdt toezicht op de veiligheid van het vervoer over de weg en het spoor. Daarbij gaat het om het vervoer van personen met de bus, het taxivervoer en het vervoer van goederen. Daarnaast houdt zij toezicht op de veiligheid van het vervoer van personen en goederen over het spoor en vervoer per tram en metro.

2.1 SPOOR

Taak

De Inspectie houdt toezicht op de spoorwegondernemingen (NS en overige personen- en goederenvervoerders), de inframanager ProRail, de overige in de sector actieve bedrijven (bv. de *notified bodies*, werkplaatsen en aannemers). Ook wordt toezicht gehouden op railvoertuigen en infrastructuur en op de in de sector werkzame personen met veiligheidstaken (bijvoorbeeld machinisten en baanwerkers). Dagelijks rijden er ca. 4800 treinen op ons hoofdspoornet.

De omgeving/ontwikkelingen

De Trendanalyse Spoorveiligheid van de inspectie beschrijft de ontwikkelingen op het gebied van veiligheid op het spoor. Deze worden getoetst aan de doelstellingen uit de kadernota railveiligheid. Hieruit blijkt dat de veiligheid van reizigers en overweggebruikers goed is. Voor baanwerkers is de veiligheid nog onvoldoende. De Inspectie is kenniscentrum voor spoorwegveiligheid en geeft de samenleving inzicht in de staat van de veiligheid op het spoor, via trendanalyses en rapportages van onderzoeken en inspecties.

Het aantal reiziger- en goederenvervoerders is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Het kabinet gaat uit van een jaarlijkse groei van 5% van het reizigervervoer. De spoorsector streeft naar de invoering van een spoorboekjesloze dienstregeling waarbij op de belangrijkste corridors 4 sprinter en 6 intercity's per uur zullen rijden. De hoeveelheid vervoerde goederen neemt op termijn sterk toe, mede door de groei van het vervoer over de Betuweroute. De intensievere benutting vraagt om goed toezicht op de veiligheid van het onderhoud.

De prioriteiten

De overkoepelende risicoanalyses, nalevingmetingen en beleidsprioriteiten leiden tot de volgende prioriteiten.

De meeste letsels onder reizigers in de trein zijn het gevolg van botsingen na STS-passages (STS=stoptonend sein). De doelstelling is het aantal STS-passages te halveren en het risico ervan met 75% terug te dringen. Uit periodieke rapportages blijkt dat deze ambities nog niet gehaald worden. Het systeem ATB Verbeterde Versie kan de verwezenlijking van deze ambitie dichterbij brengen.

Vervoerders en ProRail nemen maatregelen en de Inspectie bewaakt de voortgang, doet analyses en voert incidentonderzoek uit. In 2009 wordt het systeem ATB Verbeterde Versie operationeel op ruim 1000 seinen en in het meeste materieel. Dit moet leiden tot een afname van het aantal en het risico van STS-passages. De Inspectie bewaakt de voortgang van deze invoering en de effecten ervan op de STS-passages.

De meeste ontsparingen komen door onvoldoende veilige bereikbaarheid van de infrastructuur. ProRail kan de eigen voorschriften nog beter naleven. In 2008 heeft de Inspectie ProRail een last onder dwangsom opgelegd met als doel de beheersing van de veiligheid van wissels sterk te verbeteren. In 2009 ziet de Inspectie hier scherp op toe.

De baanwerkerveiligheid is structureel onvoldoende. De branche heeft het Normenkader Veilig Werken opgesteld dat moet leiden tot veiligere werkmethoden. De naleving van deze regels is prioriteit voor de Inspectie. Ook ziet de Inspectie toe op de verdere ontwikkeling van het onderhoudsrooster. Dit is een maatregel van de branche om structureel ruimte voor onderhoud te creëren in de dienstregeling.

De Inspectie houdt in 2009 toezicht op het testbedrijf van het zuidelijke deel van de HSL-Zuid (Rotterdam-Belgische grens) en op het proefbedrijf van het noordelijke deel. Zodra de HSL-Zuid van start gaat, houdt de Inspectie in de beginfase gerichte controles op de nieuwe systemen en procedures. Ook vragen de Betuweroute en de Havenspoorlijn aandacht. In 2009 worden nog enkele veiligheidszaken afgerond zoals het tunnelregime en de vrijgave van werkzones door middel van de Hand-Held Terminal. De Havenspoorlijn wordt omgebouwd naar 25 kV en voorzien van het nieuwe Europese treinbeveiligingssysteem ERTMS (European Rail Traffic Management System). Tijdens de ombouw blijft de lijn in gebruik omdat de Rotterdamse haven bereikbaar moet blijven. Tijdens de ombouw worden gebruiksscenario's toegepast, met verschillende treinbeveiligingsregimes. De Inspectie beoordeelt deze regimes.

De Betuweroute en HSL-Zuid zijn ook uitgerust met ERTMS. Op termijn zal het hele Nederlandse hoofdnets met ERTMS worden uitgerust. Bij de Betuweroute en HSL-Zuid blijkt dat de invoering gepaard gaat met comptabiliteitsproblemen en uitvoeringskeuzen. Bij inspecties wordt gecontroleerd of de treindienstleiders en machinisten op de juiste wijze met dit systeem om gaan.

In haar hoedanigheid van nationale spoorwegautoriteit maakt de Inspectie een Jaarverslag conform de ERA-vereisten. De Inspectie treedt bij de uitwerking van de EU-spoorregelgeving op als adviseur van de ERA. In technische werkgroepen werken we aan de ontwikkeling van gemeenschappelijke indicatoren, methoden en doelen voor spoorwegveiligheid en de interoperabiliteit van het Europese spoorwegnet. De Inspectie adviseert over de wijze waarop de Europese richtlijnen in de Nederlandse wetgeving wordt geïmplementeerd.

Verder speelt in 2009 de ERTMS-ontwikkeling via enkele Europese corridors. Nederland levert hier een actieve bijdrage, gezien het belang van deze corridors voor het internationale reiziger- en goederenvervoer.

De posterioriteiten

Gezien de positieve veiligheidsontwikkelingen en inspanningen van andere betrokken partijen zullen de onderwerpen vandalisme, rangeren (uitgezonderd rangeren op overwegen op industrieterreinen), snelheidoverschrijding, en brand (uitgezonderd in relatie tot tunnels) in 2009 posterioriteiten zijn.

Producten en activiteiten

In 2009 bestaat het programma uit de volgende producten en activiteiten:

DOMEIN SPOOR		
Omschrijving	Realisatie 2008	Gepland 2009
Vergunningen	339	303
Toezicht	4.563	3.739
Vooronderzoeken	985	800
Bedrijfsonderzoeken	79	75
Ongevalsonderzoeken	316	294
Inspecties Spoorvervoer	2.559	1.955
Inspecties Gevaarlijke Stoffen	624	615
Dienstverlening	335	350
(tel) vraagafhandeling Informatiecentrum *)	335	350

*) Naast de in de tabellen aangegeven aantallen domein-specifieke contacten van het Informatiecentrum worden ook ca. 10.000 algemene vragen en 1.700 vragen over gevaarlijke stoffen verwacht

2.2 TRAM EN METRO

Taak

De Inspectie houdt met inspecties en ongevalonderzoek toezicht op de veiligheid van het tram- en metrobedrijf. Het wettelijk kader is de Spoorwegwet 1875 met afgeleide en aanverwante regelgeving. Het toezicht richt zich op de veiligheid van nieuwe tram- en metrolijnen voordat deze in gebruik worden genomen, railvoertuigen, personeel en reizigers. Het doel is het voorkomen en beperken van letsel en schade in en door tram- en metroverkeer. Onder dit toezicht vallen de metronetten van Amsterdam (GVB) en Rotterdam (RET), de interlokale (snel)tramlijnen Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein (ConneXXion), Den Haag-Delft (HTM) en Amsterdam WTC-Amstelveen (GVB) en het Lightrailstelsel RandstadRail (RET en HTM).

De ontwikkelingen

Naast de grote projecten RijnGouweLijn en Noord-Zuidlijn zijn er nog enkele lightrail- of tramprojecten die zich in 2009 in de ontwerpfase bevinden zoals Zwolle – Kampen en de Hoekse Lijn. Er wordt gewerkt aan een nieuwe wet voor spoorwegen die niet tot het hoofdspoor behoren. Zolang het nieuwe wettelijke kader voor het toezicht op dit werkterrein er nog niet is, geldt dat het toezicht door de Inspectie zich beperkt tot een gedeelte van het lokale spoorvervoer. De inspectie heeft vastgesteld dat de exploitanten (=gemeenten) voor tramverbindingen die niet onder haar toezicht vallen geen extern toezicht hebben georganiseerd.

De prioriteiten

De provincie Zuid-Holland realiseert het lightrailproject RijnGouweLijn. Voor het bewijs van veiligheid volgt de provincie het Normendocument Veiligheid LightRail. De Inspectie beoordeelt, conform de gekozen aanpak, gedurende de verschillende fasen in de levenscyclus het bewijs van veiligheid. Daarbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de lessen van de ontsporingen bij RandstadRail, zoals die zijn getrokken uit het onderzoek van de Inspectie, TNO en door de Onderzoeksraad voor Veiligheid. De indienstelling van het eerste deel van de RijnGouweLijn is voorzien voor 2010.

Producten en activiteiten

In 2009 bestaat het programma uit de volgende producten en activiteiten:

DOMEIN TRAM/METRO		
Omschrijving	Realisatie 2008	Gepland 2009
Toezicht	65	27
Inspecties Tram/Metro	65	27

2.3 BUSVERVOER

Taak

Het toezicht van de Inspectie is gericht op het vergroten van de verkeersveiligheid door de naleving van wet- en regelgeving te verbeteren op het gebied van concurrentievoorwaarden, duurzaamheid van de markt en sociale omstandigheden in het wegvervoer. De Inspectie houdt in het bijzonder toezicht op rij- en rusttijden, veiligheidsvoorzieningen in de bus en de technische staat van de voertuigen.

De ontwikkelingen

Het toezicht van de Inspectie op het busvervoer wordt in 2009 gekenmerkt door verdere digitalisering van de werkprocessen en verdere samenwerking. Dit betekent optimalisering van de samenwerkingsverbanden met andere handhavingpartners en het verder vormgeven van digitale (risico) analyse, systeemtoezicht en auditing. Toezicht langs de weg verdwijnt overigens niet.

De samenwerking met de Arbeidsinspectie realiseert de Inspectie met name in controles binnen de branche van het besloten busvervoer.

Verder zal de Inspectie de gesprekken met de decentrale overheden (de concessieverleners) voortzetten om te komen tot duidelijke afspraken over de rol en verantwoordelijkheden van toezichthoudende partijen, mede in het kader van het veiligheidszorgsysteem.

Ontwikkelingen binnen busbedrijven hebben hun weerslag op de wijze van toezicht door de Inspectie. Zo blijven het gebrek aan aandacht voor en besparing op veiligheid door vervoerders een heikel punt. Onderzoeksrapporten uit 2007, de resultaten van de daarna uitgevoerde inspecties en de uitkomsten van de risicoanalyse en de nalevingsmeting zijn aanleiding om ook in 2009 scherp op de technische staat toe te zien.

Wat betreft het pendelvervoer is de naleving redelijk stabiel. Door reguliere controles verwacht de Inspectie aan de aangescherpte Europese controlenorm te voldoen (jaarlijkse percentuele verhoging van de verplichte aantallen keuringen conform de EU-verordening).

De prioriteiten

De verdere digitalisering van het toezicht heeft een hoge prioriteit. Daarbij richt de Inspectie zich op:

- de verdere ontwikkeling van (digitale) risicoanalyse;
- de verdere ontwikkeling van methodieken van nalevingsmeting;
- een nieuw handhavingbeleid in relatie tot digitaal inspecteren;
- het ontwikkelen van interventiestrategieën die aansluiten op digitaal inspecteren;
- en het borgen van een goede informatie-uitwisseling na uitplaatsing van de vergunningverlenende processen.

In navolging van het systeem van kentekenscanners voor het domein taxi zal de digitalisering voor busvervoer zich vooral richten op de koppeling van (digitale) gegevensbestanden en de invoering van kentekenscanners .

Het systeemtoezicht wordt in nauwe samenwerking met de branche verder ontwikkeld. In 2009 leidt dit tot afname van het aantal die overigens wel blijven bestaan als toezichtsvorm.

De Inspectie wil goed presterende, keurmerkhoudende bedrijven toelaten tot de zogenoemde 'Groene Weide'. Zo lang er geen negatieve signalen zijn, worden deze bedrijven niet meer onderworpen aan reguliere bedrijfsinspecties en tijdens transportinspecties zoveel mogelijk ontzien. Zij vallen dan onder het 'regime' van systeemtoezicht. Er zijn voor 2009 vijftien audits voorzien.

Wat betreft het openbaar busvervoer zal de Inspectie samen met de decentrale overheden specifiek aandacht besteden aan de technische staat van de voertuigen.

De Inspectie ontwikkelt het ongevalonderzoek verder. Sinds 2007 is dit een nieuwe taak voor de Inspectie voor wegvervoer. De "Pilot Ongevalonderzoek", een samenwerkingsverband tussen de Inspectie en de Regiopolitie Haaglanden, krijgt in 2009 een vervolg waarbij wordt bezien op welke wijze een landelijke implementatie mogelijk is. De Inspectie zal aanvullende afspraken maken met het Openbaar Ministerie over het verzamelen en uitwisselen van gegevens van ongevallen. Daarbij wordt toegewerkt naar een systematische melding van ongevallen aan de Inspectie.

Nederland zal zijn trekkersrol binnen de EU voortzetten. Ook zal de Inspectie uitvoering geven aan het internationale sanctieregister. Er wordt verder uitvoering gegeven aan de EU-controlenorm van 2% bij de controle op rij- en rusttijden.

De posterioriteiten

De Inspectie ziet in 2009 minimaal toe op het gebruik van de beperkte vergunning besloten busvervoer. Ook is door de hoge mate van zelfregulering door de busbedrijven met een Keurmerk een verdere intensivering van de inzet van de Inspectie niet nodig. Of afbouw mogelijk is, is afhankelijk van het aantal en de ernst van overtredingen in deze deelmarkt.

Producten en activiteiten

In 2009 bestaat het programma uit de volgende producten en activiteiten:

DOMEIN BUS		
Omschrijving	Realisatie 2008	Gepland 2009
Vergunningen	11.794	15.608
Toezicht	3.472	2.255
Bedrijfsinspecties	306	332
Integrale straatcontroles	3.003	1.625
Audits		15
Toetsing ondernemingsvergunning	163	283
Dienstverlening	4.429	5.000
(tel) vraagafhandeling Informatiecentrum	4.429	5.000

2.4 TAXI

Taak

Met het toezicht op het taxivervoer streeft de Inspectie naar een veilige, betrouwbare en vakbekwame taximarkt met eerlijke concurrentievoorwaarden. Om dit te bereiken wordt onder meer gecontroleerd op de naleving van de wettelijke rij- en rusttijden, de APK-keuring en de technische staat, een deugdelijke ritregistratie en het juiste gebruik van de taxivergunning. Er is een verschuiving van de aandacht naar de bedrijven in de taximarkt die het met de regels niet zo nauw nemen.

De ontwikkelingen

In 2008 is er een verkenning uitgevoerd naar de omvang van fraude met taximeters en kilometer-tellers. Uit deze verkenning, maar ook uit verschillende signalen uit de branche, van de FNV en van de Belastingdienst blijkt sprake van structurele fraude.

De inzet van digitale technieken levert een kwantitatieve en kwalitatieve bijdrage aan de doelstellingen om effectiever en efficiënter toezicht te houden. Een belangrijk aspect hierbij is de geplande invoering van de Boordcomputer Taxi.

De genomen stappen om het bestaande TX-keurmerk verder te ontwikkelen, krijgen een vervolg. Het TX-keurmerk is het landelijke kwaliteitskeurmerk voor het taxivervoer. De Inspectie is in gesprek met TX Keur over (de toepassing van) de criteria. Doelstelling is een certificeringssysteem met een nadrukkelijk onderscheidend vermogen, waardoor op houders van een keurmerk op een minder belastende wijze toezicht gehouden kan worden.

Hoewel de naleving aanzienlijk verbeterd is, blijkt uit risicoanalyses bij het rolstoelvervoer dat losliggende delen en de ondeugdelijke bevestiging van rolstoelen grote risico's opleveren voor de veiligheid.

De bestaande samenwerking met de Belastingdienst zet de Inspectie in 2009 voort binnen het project AXITAXI. Dankzij deze samenwerking komen vele fraudegevallen binnen de taxibranche aan het licht.

De prioriteiten

In 2009 heeft het verder vormgeven van digitalisering van het toezicht een hoge prioriteit. Koppeling van de eigen inspectiegegevens met gegevensbestanden van andere handhavingpartners is van groot belang om gedegen risicoanalyses te maken. Met een goede risicoanalyse aan de voorkant van het inspectieproces kan het toezicht efficiënter en effectiever worden. De invoering van de Boordcomputer Taxi en het breder inzetten van digitale kentekenherkenning heeft gevolgen voor de werkwijze van de Inspectie. Het optimaliseren van de inspectieprocessen krijgt nadrukkelijke aandacht. De inzet van digitale hulpmiddelen leidt tot een afname van het aantal integrale straatcontroles, die overigens als toezichtsvorm blijven bestaan.

Aan het G4-convenant 2008-2009 wordt uitvoering gegeven. Hiervoor zijn deelconvenanten met de verschillende regio's van politie afgesloten. In 2009 moet de controledruk op taxi's in de G4-gemeenten meer in balans worden gebracht met de rest van Nederland. Begin 2009 brengt de Inspectie een tussenevaluatie uit.

De technische staat van de taxi, voor zowel straattaxi als contractvervoer, heeft zijn weerslag op de veiligheid. Dit geldt zeker bij de 'kwetsbare groepen' als rolstoel- en leerlingenvervoer. De Inspectie zal de gerichte controles op deze doelgroepen daarom in 2009 voortzetten.

Daarnaast staat controle op de betrouwbaarheid van de straattaximarkt centraal. De inspectie maakt onderscheid in betrouwbaarheid naar de consument (tarieven) en betrouwbaarheid naar de overheid (verantwoording van ritgegevens). Zo worden er bedrijfsinspecties gehouden naar aanleiding van waarnemingen met digitale kentekenscanners, voor zowel straattaxi als contractvervoer. De aanpak van taxisonorders (illegale taxi-bedrijfjes) wordt aangescherpt.

De pilot digitaal inspecteren (onderzoek naar verplichte aansluiting van elke taxiondernemer bij een geschillen/klachtencommissie) wordt begin 2009 afgerond. De geleerde lessen zijn vervolgens input voor de verdere ontwikkeling van dit proces.

De posterioriteiten

Het handhaven op het gedrag van chauffeurs krijgt minder aandacht. Dit ligt meer op het werkterrein van de politie, van de branche zelf en van de gemeenten. De inspectie controleert ook minder op het gebruik van de juiste tarieven. Het toezicht hierop is zeer arbeidsintensief met een relatief lage 'opbrengst'. Wel zal de inspectie aandacht blijven besteden aan fraudebestrijding.

Producten en activiteiten

In 2009 bestaat het programma uit de volgende producten en activiteiten:

DOMEIN TAXI'S		
Omschrijving	Realisatie 2008	Gepland 2009
Vergunningen	25.472	19.647
Toezicht	10.518	7.347
Bedrijfsinspecties	345	332
Integrale straatcontroles	9.534	6.525
Audits		15
Toetsing ondernemingsvergunning	639	475
Dienstverlening	50.766	52.500
(tel) vraagafhandeling Informatiecentrum	50.766	52.500

2.5 GOEDERENVERVOER

Taak

Binnen het domein goederenvervoer (over de weg) is de Inspectie verantwoordelijk voor het toezicht op de transportveiligheid, duurzaamheid en het zorg dragen voor een goed functionerende vervoersmarkt. Zij werkt aan verbetering van de naleving van wet- en regelgeving ten aanzien van rij- en rusttijden, vervoer van gevaarlijke stoffen en overbelading. Daarnaast signaleert de Inspectie belangrijke ontwikkelingen en ontwikkelt zij kerngetallen over de veiligheid van het goederenvervoer.

De ontwikkelingen

In het goederenvervoer over de weg vallen jaarlijks nog veel doden. Het goederenvervoer is daarmee een belangrijk blijvend aandachtspunt in het kader van de verkeersveiligheid.

De toetredingsdrempel voor het goederenvervoer over de weg is laag. De geldende regelgeving is vooral Europees van herkomst; van het toezicht worden met name objectcontroles (bedrijfs- en weginspecties) verwacht. Risico's die in het goederenvervoer het meest de aandacht behoeven zijn het bedrijfsbeleid ten aanzien van rij- en rusttijden, het gedrag van de chauffeur, de veiligheidscultuur van de ondernemingen en de verschillen in toezicht binnen EU.

De prioriteiten

De Inspectie gaat in 2009 haar inzet op rij- en rusttijden, op overbelading en gevaarlijke stoffen integraal uitvoeren. Dit betekent dat bij iedere inspectie gekeken wordt naar alle relevante wetgeving. De Inspectie is verantwoordelijk voor de opzet en de afstemming van het gezamenlijke werkprogramma van alle inspectiediensten die in dit domein een rol hebben te vervullen. Een van de doelstellingen van de samenwerking is het terugdringen van inspectiedruk op de sector én focus op de probleemgebieden.

Belangrijke verandering in de wijze waarop toezicht wordt gehouden is het toepassen van systeemtoezicht voor het goederenvervoer over de weg. Bij systeemtoezicht wordt door middel van audits onderzocht in hoeverre een bedrijf haar processen beheerst. Communicatie en samenwerking met de sector zijn hierbij essentieel.

De Inspectie is zo in staat in samenwerking met andere toezichthouders haar toezichttaak doelmatiger en efficiënter te vervullen met minder last voor de ondertoezichtstaanden.

Door gebruik te maken van digitale inspectiemethoden (digitale tachograaf en Weigh-In-Motion) komen grote hoeveelheden informatie beschikbaar. Analyse daarvan vormt de basis voor nadere acties. Het toezicht op overbelading en rij- en rusttijden kan zo effectief en met minder inzet uitgevoerd worden.

Het toezicht in Europa is dominant repressief en kent een sterk uiteenlopende uitvoering; intensiteit en interventies variëren sterk. Harmonisatie van toezichtactiviteiten blijft uit het oogpunt van eerlijkheid en redelijkheid een aandachtspunt.

Naar verwachting treedt de wet wegvervoer goederen per 1 mei 2009 in werking. Hierin is de medeaansprakelijkheid van derden voor overbelading opgenomen. Het handhavingsbeleid wordt hierdoor verbreed. De Inspectie werkt hierbij samen met beleidspartners en met de branche.

In 2008 is de proef met LZV's (Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie) voor onbepaalde tijd verlengd om ervaring op te doen ten aanzien van de in de ontheffing genoemde veiligheidsaspecten. Het handhavingsbeleid met betrekking tot overbelading, met name waar het gaat om de LZV's, wordt samen met de beleidspartners in 2009 verder uitgewerkt.

De Inspectie gaat een breder terrein van verkeersveiligheid verkennen en onderzoeken in hoeverre zij hier een grotere rol moet spelen. Gebleken is dat bij ongevallen op de weg vaak vrachtwagens zijn betrokken. Het is nog niet te zeggen in hoeverre dat te maken heeft met een gebrek aan naleving van de wet- en regelgeving. Onderzoek moet uitwijzen of en zo ja in hoeverre die relatie bestaat.

De posterioriteiten

Thema-acties gevaarlijke stoffen worden beëindigd en deelname aan de Vliegende Brigade Vuurwerk wordt afgebouwd. Dit laatste is geen kernverantwoordelijkheid van de Inspectie. Toezicht op gevaarlijke stoffen en vuurwerk wordt geïntegreerd in de inspecties van andere aspecten. Wel worden bedrijfsaudits gevaarlijke stoffen uitgevoerd omdat deze interventie beter aansluit bij het toezicht op gevaarlijke stoffen.

In 2008 is de sector actief benaderd om het kennisniveau betreffende de beveiligingsvoorschriften (beveiligingsplan) te vergroten. In 2009 wordt daarom slechts gecontroleerd op aanwezigheid van het beveiligingsplan bij transportondernemingen en niet op de inhoud ervan.

Ook worden het aantal weginspecties op overbelading verminderd en nemen de bedrijfsinspecties op dit aspect toe. Deze werkwijze is effectiever gebleken terwijl een lagere toezichtslast voor het transporterend bedrijfsleven wordt gerealiseerd.

Producten en activiteiten

In 2009 bestaat het programma uit de volgende producten en activiteiten:

DOMEIN GOEDERENVERVOER		
Omschrijving	Realisatie 2008	Gepland 2009
Vergunningen	59.384	65.024
Toezicht	17.467	20.000
Bedrijfsinspecties	1.542	3.000
Weginspecties	15.925	16.000
Meldingen radioactief	1.247	1.000
Dienstverlening	37.665	39.000
(tel) vraagafhandeling Informatiecentrum	37.665	39.000

3 Scheepvaart

Omdat in de scheepvaart relatief weinig ongevallen plaatsvinden, kan de sector getypeerd worden als een relatief veilige sector. Een kanttekening is op zijn plaats bij arbeidsveiligheid. Deze laat soms sterk te wensen over, vooral bij laden en lossen. De samenleving is kritisch over de koopvaardij en de beleving is niet altijd positief. Olierampen en dumping van afvalstoffen uit het verleden en schade aan het milieu dragen daar aan bij en hebben effect op de regelgeving gehad. De uitstoot van schadelijke stoffen in de lucht is eveneens onderwerp van discussie en leidt tot nieuwe, extra regelgeving. Deze toenemende aandacht voor duurzaamheid werkt door in het toezicht van de Inspectie.

3.1 KOOPVAARDIJ

Taak

De Inspectie houdt toezicht op het schip, de reder, de bemanning, de lading (in het bijzonder gevaarlijke stoffen) en de bedrijfsvoering. De sector is in staat en bereid zijn verantwoordelijkheid te nemen en werkt aan verbetering van de kwaliteits- en veiligheidsmanagementsystemen. Gezien het hoge nalevingsniveau, past de Inspectie meer systeemtoezicht toe. De wijze waarop de Inspectie haar toezicht binnen het domein koopvaardij uitvoert is beschreven in het Toezichtarrangement Koopvaardij.

Ontwikkelingen

De zeevaart is een internationaal georiënteerd en gereguleerd domein waar nog nauwelijks sprake is van nationale beleidsvrijheid in regelgeving. Op basis van de vlag is de nationaliteit van een schip het primaire aangrijpingspunt voor de Inspectie. Het internationale karakter van de zeevaart is echter evident: reders, scheepswerven, onderhoudsbedrijven, klassebureaus en verzekeraars opereren wereldwijd en zijn vaak niet in Nederland gehuisvest. De Inspectie kiest daarom voor een actieve houding richting internationale handhavingspartners voor het verhogen van naleving. Voor het verbeteren van de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van regelgeving is de Inspectie actief naar de International Maritime Organization (IMO) en in het bijzonder de EU en haar toezichthouders, met daarbij een goede en vroegtijdige afstemming met beleid.

In de Europese context stuurt de European Maritime Safety Agency (EMSA) aan op het steviger positioneren van de Maritime Authorities. Door versterking van de regiefunctie, het verder ontwikkelen van systeemtoezicht en professionaliseren en het in stand houden van haar kennisniveau moet de Inspectie deze functie voor Nederland gaan vervullen.

Ter uitvoering van de motie Poppe/Boelhouwer hebben de betrokken inspectiediensten (Arbeidsinspectie, Inspectie Verkeer en Waterstaat, Voedsel en Waren Autoriteit en VROM-Inspectie) en de Douane op 26 augustus 2008 een convenant getekend, dat de basis vormt voor de handhavings samenwerking in de toekomst. Doel van de samenwerking is een grotere effectiviteit en efficiëntie van het toezicht op de naleving van de regelgeving voor importcontainers met gevaarlijke gassen te realiseren. In het convenant zijn afspraken gemaakt over de wijze waarop de te controleren containers geselecteerd worden, het doorgeven van toezichtinformatie aan andere inspectiediensten en het eventueel ter beschikking stellen van de toezichtinformatie om de risicoanalyse te actualiseren. Dit alles binnen de bestaande wettelijk taken en verantwoordelijkheden van de betrokken inspectiediensten. Deze specifieke taak is bekend onder de naam "Operatie Tegengas".

De Inspectie organiseert haar inzet in het domein waarbij een afweging gemaakt wordt tussen verplicht gestelde inspecties en inspecties op basis van risico-analyse. In 2007 is bij een risicoanalyse een top 5 samengesteld van 'ongewenste gebeurtenissen':

- doden en zwaargewonden onder passagiers op Nederlandse zeeschepen;
- schade aan milieu door Nederlandse zeeschepen;
- doden en zwaargewonden op de wal als gevolg van zeeschepen
- (iedere poging tot) een terroristische aanslag met, of op een Nederlands of buitenlands schip;
- schade aan milieu door buitenlandse schepen in Nederlandse wateren.

De prioriteiten

De Inspectie voert de verplicht gestelde handhavende inspecties uit. Hierbij gaat het enerzijds om verplichte inspecties op basis van EU-wetgeving, zoals de circa 1500 inspecties in het kader van de Wet Havenstaatcontrole (inspectie van 25% van de buitenlandse schepen in Nederlandse havens) en inspecties van zogeheten havenontvangstinstallaties.

Tevens voert de Inspectie certificerende inspecties en –taken uit op basis van aanvragen vanuit de sector. Daarnaast spelen de inspecties op gegaste containers en ARBO-inspecties op Nederlandse schepen een belangrijke rol.

Voor de aan marktpartijen uitbestede certificerende taken houdt de Inspectie toezicht op de kwaliteit en prestaties van deze partijen via systeemtoezicht door bedrijfsaudits aangevuld met objectcontroles. Bij deze overdracht is kennisbehoud bij de Inspectie een voortdurend punt van aandacht.

Veiligheidsmanagement door de reder in combinatie met systeemtoezicht is in 2009 een belangrijk onderwerp. Via het veiligheidsmanagementsysteem (International Safety Management Code, ISM) geven reder en bemanning invulling aan de naleving van de veiligheid in de koopvaardij en het voorkomen van ongevallen. De kwaliteit van het systeem wordt geborgd door reders en klassenbureaus, waarbij de Inspectie toezicht uitoefent op deze partijen.

Analyse van ongevallencijfers op het terrein van de arbeidsveiligheid laat zien dat de menselijke factor een belangrijke oorzaak van ongevallen is. De naleving van de bemanningseisen moet verbeterd wanneer er sprake is van extra taken. Ook moet het gebruik van bepaalde werktuigen -zoals luikenwagens- worden verbeterd. Het toezicht op arbeidsomstandigheden wordt door de Inspectie in samenwerking met de Arbeidsinspectie nader ingevuld.

De Inspectie zal in 2009 circa 400 milieu-inspecties uitvoeren in het kader van vlaggenstaat- en het havenstaattoezicht, dit mede naar aanleiding van haar rapportage over 2007 over de belangrijkste bevindingen op milieugebied.

Wat betreft de gegaste containers zullen per jaar 1000 containers worden gecontroleerd op gassing met bestrijdingsmiddelen.

Nederland beschikt over een vloot van ongeveer 70 zeegaande traditionele zeilschepen. Voor deze historische- of traditionele schepen richt de Inspectie zich in 2009 op een internationaal geaccepteerde certificering om het behoud van deze deelsector zeker te stellen. Door inspecties en advies zal de Inspectie zich in 2009 inzetten om deze certificering te waarborgen. Het internationaal certificeren van de bruine vloot leidt voor de havens waar deze vloot verblijft tot de verplichting te voldoen aan de Wet Havenstaatcontrole (International Ship and Port Facility Security Code, ISPS). Ook hierop zal de Inspectie toezicht houden.

De Inspectie voert 350 inspecties per jaar uit op het sjoeren van containers uit het oogpunt van veiligheid. Deze inspecties worden uitgevoerd tijdens de inspecties van gevaarlijke stoffen aan boord om de toezichtlast te verminderen.

De posterioriteiten

De nog resterende certificerende taken worden uitbesteed aan de markt waarbij de Inspectie systeemtoezicht zal uitoefenen op marktpartijen. Het gaat daarbij om certificerende inspecties op passagierschepen, om de certificering van telecommunicatie-apparatuur voor de koopvaardij en de binnenvaart, om de certificering non-conventie-schepen en om de registratie van plezierjachten.

De Inspectie gaat haar toezichhoudende taak wat betreft het schoonmaken van tankers (de zogenaamde Prewash-inspecties) overdragen aan de havenbedrijven.

Het toezicht op de Wet Pleziervaartuigen wordt minimaal ingevuld door thema-acties tijdens de Hiswa en het handhavend optreden naar aanleiding van klachten. Onderzocht wordt wel of de naleving deze keuze structureel rechtvaardigt. Er wordt geen bijdrage meer geleverd aan het tweedelijns toezicht op Rijkswaterstaat wegens het ontbreken van een direct veiligheidsrisico.

Producten en activiteiten

In 2009 bestaat het programma uit de volgende producten en activiteiten:

DOMEIN KOOPVAARDIJ (incl. Zeehavens)		
Omschrijving	Realisatie 2008	Gepland 2009
Vergunningen	22.819	18.020
Toezicht	6.658	6.610
Vlaggestaatcontroles	1.037	1.010
Port State Control inspecties	1.697	1.735
Toezicht op klasse		50
Regulier toezicht gevaarlijke stoffen	2.700	1.878
Thematisch toezicht gevaarlijke stoffen	1.224	1.937
Dienstverlening	17.052	17.500
(tel) vraagafhandeling Informatiecentrum	17.052	17.500

3.2 ZEEHAVENS

Taak

De Inspectie houdt toezicht in het domein zeehavens en richt zich daarbij op de organisaties waarvan de zeevaartgerelateerde activiteiten op de wal moeten voldoen aan wet- en regelgeving en waarvan het toezicht is opgedragen aan de Inspectie. Het toezichtarrangement Zeehavens beschrijft de inrichting en werkwijze van het toezicht in het domein Zeehavens.

Ontwikkelingen

De Inspectie houdt sinds begin 2005 interbestuurlijk toezicht op de naleving van de Havenbeveiligingswet en de EU-verordening 725/2004 door de landinwaarts gelegen havengemeenten. In totaal betreft het circa 30 havenfaciliteiten in heel Nederland waarbij soms sprake is van slechts een zeer beperkt aantal scheepsbewegingen op jaarbasis. Omdat Nederland door internationale verplichtingen de zogeheten "Bruine Zeilvloot" van circa 70 Nederlandse traditionele zeilschepen ook onder de SOLAS-conventie (Safety of Life at Sea) brengt en daarmee ISPS, komen hier in 2009 mogelijk nog circa 10 havenfaciliteiten bij. De Inspectie onderzoekt in 2009 of samenwerking met de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid mogelijk is. Voor de havens van Rotterdam en Amsterdam is een samenwerkingsverband van coördinerende toezichthouders opgezet (Directeurenoverleg Zeehavens).

De prioriteiten

De inspectie zal in 2009 interbestuurlijk toezicht uitbreiden in het kader van de Havenbeveiligingswet als gevolg van ISPS-certificering bruine vloot. Daarnaast gaat veel aandacht uit naar het toezicht op gegaste containers.

3.3 VISSERIJ

Taak

De Inspectie is de enige toezichthouder die certificeert en toezicht houdt op de technische staat van de schepen. Veel regelgeving wordt in Europees en internationaal verband ontwikkeld, maar er is een zekere vrije ruimte op nationaal niveau. De Inspectie wendt haar invloed aan om regeldruk te verminderen en de kwaliteit van de regelgeving te verhogen.

De ontwikkelingen

In de visserij vallen relatief veel doden en er gebeuren meer ernstige ongelukken dan in de koopvaardij. De huidige economische situatie en de verlagingen van visquota in de visserij resulteren in bezuinigingen op bemanning en onderhoud. Tevens is een verschuiving merkbaar van de inzet van grotere naar kleinere schepen.

De branche bestaat uit een beperkt aantal grote bedrijven en veel kleinere bedrijven; veelal een maatschap of een BV. In veel gevallen is er sprake van schipper-eigenaren met één schip. Op de grote(re) schepen lijkt sprake van een voldoende veiligheidscultuur, maar aan boord van kleinere schepen kan dit beter.

De prioriteiten

De Inspectie geeft in 2009 voorrang aan certificerende taken voor de visserij en aan veiligheid. Deze prioriteit volgt uit het rapport 'Als het getij verloopt' en betekent dat samen met de beleidspartners, collega-toezichthouders en branche gewerkt wordt aan de modernisering van certificering en handhaving door de Inspectie in de visserij.

De Kustwacht zal in 2009 namens de Inspectie 200 inspecties op bemanningen van vissersvaartuigen volgens het Handhavingsplan Noordzee uitvoeren. De Inspectie zal eind 2009 de nieuwe situatie beschrijven in haar Toezichtarrangement Visserij.

Op het vlak van duurzaamheid worden in 2009 zogeheten CFK-inspecties verricht in samenwerking met de VROM-Inspectie. Het beleidsdoel is de uitstoot van voor de ozonlaag schadelijke gassen en broeikasgassen in koelinstallaties op schepen geleidelijk te verlagen tot een jaarlijks lekverlies van minder dan vijf procent per schip in 2011. Het gemiddelde lekverlies van het domein visserij in 2007 was 20 procent. De Inspectie voert daarom in 2009 ongeveer 70 inspecties uit gericht op koelmiddelen.

Producten en activiteiten

In 2009 bestaat het programma uit de volgende producten en activiteiten:

DOMEIN VISSERIJ		
Omschrijving	Realisatie 2008	Gepland 2009
Vergunningen	1.316	1.563
CFK-Inspecties (comb. Certificerende.inspecties)	82	70
Dienstverlening		
(tel) vraagafhandeling Informatiecentrum	28	30

3.4 BINNENVAART

Taak

De Inspectie is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de wet- en regelgeving in de binnenvaart. Het toezicht heeft betrekking op de veiligheid van scheepsloading en bemanning. Klassenbureaus en particuliere instellingen voeren al voor een belangrijk gedeelte van de uitvoerende taken uit, waarbij de Inspectie toezicht houdt op deze instellingen. Verder wikkelt de inspectie incidenten af met binnenschepen voor zover het de lading, het schip en/of de bemanning betreft (onder meer het eventueel intrekken van het certificaat). Ook houdt zij toezicht op de Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart (SAB), keuringsinstellingen, klassenbureaus/particuliere instellingen en voert zij medische (her)keuringen uit.

Omgeving

De binnenvaart is een betrekkelijk veilige sector. De menselijke factor speelt veelvuldig een rol bij het ontstaan van incidenten. De binnenvaart wordt niet direct geassocieerd met onveiligheid, maar bij een ongeval waarbij waterverontreiniging speelt of passagiers zijn betrokken, of bij een ongeval met gevaarlijke stoffen kan al snel een andere beleving ontstaan.

De Inspectie heeft vastgesteld dat de kwaliteit van nieuwbouwcasco's vanuit China regelmatig onvoldoende blijkt. Daarnaast raakt de Inspectie ook steeds meer betrokken in de advisering van de verduurzaming van de binnenvaart. Voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van de waterstofboot.

De prioriteiten

De Inspectie is voornemens de certificerings- en meettaken van bestaande en nieuwbouwschepen in de binnenvaart over te dragen aan geaccrediteerde marktpartijen die zij mandateert via aanwijzing. De Inspectie blijft hierbij eindverantwoordelijk.

De Inspectie richt zich steeds meer op risicogebaseerd toezicht, systeemtoezicht, toezicht op klassenbureaus en particuliere instellingen en op ongevalonderzoek. Dit zal nadrukkelijk uitwerking krijgen in het toezicht op de nieuwe Binnenvaartwet (inwerkingtreding per 1 juli 2009). De samenwerking met Rijkswaterstaat wordt versterkt.

In overeenstemming met de toezegging aan de Tweede Kamer werkt de Inspectie (mee) aan het masterplan "nieuwe kennis en kennisbehoud". Voor de Inspectie betekent dit nieuwe werkvormen en verantwoordelijkheden.

De afgelopen jaren heeft de Inspectie de zogenoemde Kennistafels georganiseerd. In de Kennistafels worden de trends en risico's besproken met vervoerders en verladers in de binnenvaart, verzekeringsmaatschappijen, handhavers, opleidingsinstellingen en vaarwegbeheerders. Afsproken is dat de Inspectie samen met te het bedrijfsleven de belangrijkste veiligheidsrisico's analyseert en maatregelen treft om de veiligheid in de binnenvaart te vergroten. In 2009 krijgen deze overleggen een structureel vervolg in de vorm van het Comité voor de binnenvaart-veiligheid. De Inspectie zal het secretariaat voeren. De belangrijkste doelstelling van dit comité is de continue verbetering van het veiligheidsbewustzijn en het tot stand brengen van een volwassen veiligheidscultuur. In 2009 zal de Inspectie per deelmarkt selectief toezicht houden en inspecteren.

Omdat de menselijke factor een grote rol speelt bij het ontstaan van incidenten, gaat de Inspectie een onderzoek verrichten naar vermoeidheid bij schippers. Ook zet de Inspectie zich in dit verband onverminderd bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in voor het gebruik van één taal bij de communicatie in de binnenvaart.

Wat betreft het thema gevaarlijke stoffen zal als onderdeel van de intentieverklaring Kreekrak in 2009 onder meer een herhalingsactie worden uitgevoerd. In 2009 zijn de uitkomsten van het werken volgens de methode van het systeemtoezicht en de herhalingsactie onderwerp van evaluatie.

Voor incidentmanagement in de binnenvaart heeft de Inspectie een piketdienst ingericht. In 2009 gaat de Inspectie de samenwerking met partners bij het incidentenmanagement verder stroomlijnen. Het ongevalonderzoek wordt ook in 2009 voortgezet. De Inspectie richt zich hierbij op achterliggende oorzaken en structurele veiligheidstekorten.

De Inspectie breidt het samenwerkingsverband met Korps landelijke politiediensten, dienst Waterpolitie, Zeehavenpolitie Rotterdam, Rijkswaterstaat en de Havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam in 2009 voor op de volgende terreinen verder uit:

- 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 veiligheidsmanagementsystemen.

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

De posterioriteiten

Op de volgende punten zal de inzet van de Inspectie afnemen of anders worden ingericht:

- bedrijfsmatige en reguliere inspecties (wordt risicogebaseerd ingevuld);
- inspecties op de bulkvaart (gevolgen van incidenten zijn hier relatief klein; de politie richt zich op het handhaven van vaar- en rusttijden);
- audits op erkende deskundigenorganisaties;
- medisch advies Binnenvaart (wordt gecombineerd met soortgelijke taken in de zeevaart)

Producten en activiteiten

In 2009 bestaat het programma uit de volgende producten en activiteiten:

DOMEIN BINNENVAART		
Omschrijving	Realisatie 2008	Gepland 2009
Vergunningen	15.912	12.065
Toezicht		
Incidentmanagement en ongevalsanalyse	214	360
Thema acties	4	4
w.o. thema-gebonden inspecties	214	220
Dienstverlening		
(tel) vraagafhandeling Informatiecentrum	22.974	23.800

4 Luchtvaart

Algemeen

Met name in de grote commerciële burgerluchtvaart is de veiligheidscultuur diep geworteld. Veiligheidsbewustzijn en uitgebreide kwaliteitszorg zijn gemeengoed. Dit hangt samen met het besef dat de gevolgen van een ongeval zeer groot kunnen zijn.

De luchtvaart is bij uitstek een internationaal georiënteerde sector en ook de regelgeving komt vrijwel uitsluitend in internationaal verband tot stand. Mondiaal speelt de International Civil Aviation Organization (ICAO) hierbij een belangrijke rol, in Europees verband neemt het belang toe van de Europese toezichthouder European Aviation Safety Agency (EASA). Beïnvloeding van het internationale beleid bij de totstandkoming ervan is dan ook een belangrijk aandachtspunt.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat is voor de burgerluchtvaart de nationale toezichthouder. Zij wil haar regiefunctie verder uitbreiden. Ze houdt toezicht op het gehele transportsysteem: luchtvaartuigen, lading, bemanning, luchtvaartondernemingen en ook luchthavens en verkeersleiding. Voorts heeft zij ook toezichtverantwoordelijkheid op de hoogte van de bebouwde omgeving rond vliegvelden. Naast veiligheid als primair aandachtspunt heeft de inspectie in de luchtvaart ook taken op het gebied van duurzaamheid, bijvoorbeeld op het gebied van de geluidsnormen.

De luchtvaart kent een hoge toetredingsdrempel, die hoofdzakelijk in Europees verband door EASA wordt vormgegeven. Veiligheidsmanagementsystemen zijn in wereldwijde en Europese regels vastgelegd. Door deze strenge voorwaarden en een hoog veiligheidsbewustzijn en daarmee een hoog nalevingsniveau van de sector is systeemtoezicht in deze sector al breed geïmplementeerd.

In de groeiende kleine luchtvaart is een veiligheidscultuur minder aanwezig. Daarom moet deze sterker worden aangesproken op de eigen verantwoordelijkheid. Voorlichting is hierbij een belangrijk instrument. De vliegveiligheidscampagne voor de kleine luchtvaart wordt gecontinueerd en het 5-jarig jubileum van de uitreiking van de General Aviation Safety Award wordt georganiseerd.

Luchtvaartbrede prioriteiten 2009

Ten aanzien van de luchtvaartketen als geheel heeft de Inspectie in 2009 de volgende speerpunten.

- Gezamenlijke implementatie van een kwaliteitssysteem en data-analyse en uitvoering van het Corrective Action Plan van de ICAO-audit*

In 2008 heeft ICAO in Nederland (exclusief de overzeese gebieden) een audit verricht. Uit de rapportage is gebleken dat de bijdrage van de overheid aan de luchtvaartveiligheid goed is. De audit heeft tot verbeterplan (een zogeheten corrective action plan) geleid dat in 2009 door de Inspectie wordt uitgevoerd.

De eis voor het hebben van een Safety Management Systeem en een State Safety Program (SMS/SSP) geldt sinds 1 januari 2009. Bij de regie wordt EASA gevolgd.

De eerste belangrijke bouwsteen voor de doorgroei naar een SMS/SSP is een kwaliteitssysteem. Daarom gaat de Inspectie in 2009 onverminderd verder met de implementatie van een kwaliteitsmanagementsysteem. Het implementeren van een kwaliteitsbeleid met duidelijk omschreven en meetbare kwaliteitsdoelstellingen heeft hierbij hoge prioriteit.

De tweede belangrijke bouwsteen voor een SMS/SSP is een goede data-analyse. Daarom zet de Inspectie in 2009 in op een verdere ontwikkeling (van verzamelen naar analyseren) van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) naar een volwaardige trend-monitoring functie.

- 2 *De invloed van Nederland op EASA-regelgeving versterken*
Binnen Europa is in de afgelopen jaren de regelgeving voor luchtwaardigheid omgezet naar EU (EASA) regelgeving. Voor operaties, luchthavens, luchtruim en luchtverkeersdienstverlening is deze omzetting net begonnen of gaat deze in de komende jaren plaatsvinden. Een onwenselijke trend is dat de EASA-regelgeving meer reguleert dan de Inspectie Verkeer en Waterstaat wenselijk c.q. noodzakelijk acht. Er is daarom spanning ontstaan tussen het nationale overheidsbeleid en het Europese beleid. De Inspectie zal daarom in samenwerking met de beleidsmakers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat een strategie ontwikkelen hoe zij de Nederlandse visie op toezicht optimaal binnen Europa kan uitdragen.

- 3 *Vergroten van de samenwerking en een doelgroepbenadering*
Toezichtactiviteiten worden, daar waar mogelijk, nog beter op elkaar afgestemd om zowel de efficiëntie als de effectiviteit te vergroten. De samenwerking met andere overheidsinstellingen kan een belangrijke bijdrage leveren aan een doelmatiger toezicht. De wijze van toezicht wordt meer afgestemd op specifieke doelgroepen. Wat dit betreft zet de Inspectie in op synergievoordelen binnen het overheidstoezicht. Dit gebeurt onder andere door samenwerking met andere (rijks)toezichthouders. Deze samenwerking zorgt voor regie van het toezicht op de systeeminterfaces van het domein Schiphol. De inspanningen zijn gericht op een efficiëntere en effectievere samenwerking tussen alle (rijks)toezichthouders en opsporingsdiensten op en rondom het toezichtdomein Schiphol.

4.1 LUCHTHAVENS EN LUCHTRUIM

Taak

Door vergunningverlening, inspecties en analyse van incidenten houdt de Inspectie toezicht op de inrichting en uitrusting van en de veiligheid op de Nederlandse luchtvaartterreinen. Daarnaast ook op de naleving van de milieunormen door de sectorpartijen, de aanwezigheid van obstakels nabij luchthavens, het naleven van de slottijden op de luchthaven Schiphol, de kwaliteit en de veiligheid van luchtvaartnavigatiedienstverleners en de veiligheid in het Nederlandse luchtruim en de vakbekwaamheid van de luchtverkeersdienstverleners. De Inspectie fungeert als de National Supervisory Authority (NSA) volgens de Europese Single Sky (SES) regelgeving. De Inspectie ziet toe op de naleving van de regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht en op luchthavens.

Ontwikkelingen

Belangrijke doelstelling van de regelgeving Single European Sky (SES) II is dat Lidstaten de zogenoemde Functional Airspace Blocks (FABs) uiterlijk eind 2012 hebben geïmplementeerd. Dit SES-II pakket behelst onder meer een versterking van de positie van de NSA's als autonome aanspreekpunten voor de Europese Commissie betreffende sturing van en toezicht op de verleners van luchtvaartnavigatiediensten. Samen met de autoriteiten en luchtverkeersleidingsorganisaties van België, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland zal Nederland een FAB ontwikkelen.

In het kader van EASA-verordening neemt de Europese Commissie momenteel initiatieven om de reikwijdte van EASA met luchthavens en luchtvaartnavigatiediensten uit te breiden. In 2009 zal hierover naar verwachting formele besluitvorming plaatsvinden door de Transportraad. Met de uitbreiding wordt binnen Europa een uniform niveau van veiligheid nagestreefd.

Ook nationaal is de wetgeving in ontwikkeling. Op grond van de Regeling Burger- en militaire luchthavens (RBML) die in 2009 in werking zal treden, zullen provincies luchthavenregelingen moeten vaststellen. De inspectie wordt daarbij betrokken.

De ICAO-audit heeft geresulteerd in bevindingen over het toezicht op militaire luchthavens met burgermedegebruik. Met de Militaire Luchtvaart Autoriteit is afgesproken om in 2009 deze militaire luchtvaartterreinen te certificeren. Momenteel blijft certificatie van kleine civiele luchtvaartterreinen achter omdat dit op vrijwillige basis geschiedt.

De prioriteiten

De door EUROCONTROL geïdentificeerde grootste risico's voor Europa zijn:

- runway incursions (ongeautoriseerd gebruik van de banen op het vliegveld);
- airspace infringements (ongeautoriseerd gebruik van het gecontroleerde luchtruim);
- loss of air-ground communication (verlies van contact tussen vliegtuig en verkeersleiding);
- level bust (een afwijking van meer dan 100 meter ten opzichte van de toegewezen vlieghoogte).

De nieuwe generatie windturbines is extreem hoog waardoor een gevaar voor de luchtvaart kan ontstaan. Door toenemende bebouwing zal de Inspectie in toenemende mate adviserend en corrigerend optreden.

Naar aanleiding van een bijna botsing in het luchtruim van Schiphol bij convergent baangebruik zal de inspectie in 2009 scherper toezien op de invoering van veiligheidverbeterende maatregelen ter voorkoming van soortgelijke incidenten.

Als gevolg van bevinding van de ICAO-audit zal de Inspectie in samenwerking met de LVNL en Defensie ervoor zorgen dat wat betreft de aeronautische informatie wordt voldaan aan de ICAO-voorschriften

Daarnaast zal de Inspectie samen met betrokken partijen tot aanvaardbare oplossingen komen voor vogelbeheersing rondom Schiphol. Hiertoe wordt een project gestart met als doel initiatieven te ontwikkelen die de kans op vogelaanvaringen zullen verminderen. In eerste instantie wordt er een deelproject gestart dat is gericht op grauwe ganzen. Later komen er ook deelprojecten voor meeuwen, duiven, eenden en weidevogels.

Zoals vermeld in het visiedocument 'Regiemodel Toezicht Schiphol' geeft de Inspectie in 2009 wat betreft veiligheid invulling aan de zogeheten interface problematiek op Schiphol. Zij doet dit door het opbouwen van 'Inspectie intelligence' in combinatie met een probleemgerichte aanpak. Belangrijke element hierbij is het verzamelen van inspectie-informatie en het in kaart brengen van bedreigingen en veiligheidsrisico's.

Verder zal de Inspectie in het kader van de beleidsontwikkeling adviseren over onder andere de volgende onderwerpen:

- de ruimtelijke toekomstopties voor de mainportontwikkeling van Schiphol en een vernieuwd ontwerp en gebruik van het Nederlandse luchtruim door luchtverkeer van en naar Schiphol;
- de uitvoering van de Luchtvaartnota en medewerking geven bij de ontwikkeling van de vernieuwde Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid;
- de uitwerking van een nieuw milieustelsel voor geluid voor Schiphol in de periode 2012-2020 met de nadruk op een nadere uitwerking van het toekomstige handhavingsbeleid en sanctie-instrumentarium;
- de verdere uitwerking van de zoneringsinterne veiligheid luchthavens en de invoering van de RBML;
- de nadere uitwerking van en de invoering van de afspraken die gemaakt worden (zijn) aan de Alderstafel;
- de ontwikkeling (inter)nationale regelgeving gevaarlijke stoffen.

De posterioiteiten

Als gevolg van de prioritering is er geen of minder aandacht voor de volgende activiteiten.

- in het kader van het Schipholdossier vinden geen werkzaamheden meer plaats met betrekking tot nieuwe externe veiligheidscontouren ten behoeve van de ruimtelijke ordening. Dit behoort tot de beleidstaak van VROM.
- de beoordeling van vliegoperationele aspecten in relatie met emissie in het kader van het systeem van verhandelbare emissierechten zal niet worden uitgevoerd ondanks vraag hiernaar door de sector. Het Ministerie van VROM is verantwoordelijk voor de operationalisering hiervan;
- minimale uitvoering van de veiligheidsinspecties Luchtvaartterreinen Noordzee, de veiligheidsinspecties luchtruim en de veiligheidsinspecties Twente en Eindhoven.

Producten en activiteiten

In 2009 bestaat het programma uit de volgende producten en activiteiten:

DOMEIN LUCHTHAVENS EN LUCHTRUIM		
Omschrijving	Realisatie 2008	Gepland 2009
Vergunningen	2.393	1.325
Toezicht	1.328	1.061
Veiligheidsinspecties luchtvaartterreinen	60	80
Inspecties grondafhandeling	40	40
Rapportages naleving milieuregels	43	43
Inspecties op gecertificeerde ANSP's	8	8
Inspecties Gevaarlijke Stoffen	1.177	890
Dienstverlening	714	750
(tel) vraagafhandeling Informatiecentrum	714	750

4.2 LUCHTVAARTOPERATIONELE BEDRIJVEN

Taak

De Inspectie ziet toe op luchtvaartoperationele bedrijven. Hiertoe behoren naast luchtvaartmaatschappijen, General Aviation, opleidingsinstellingen, flight simulator trainingsorganisaties, exameninstellingen en examinatoren en medische keuringsinstanties. Verder maken ook de luchtvaardenden (piloten en boordwerktuigkundigen) deel uit van het domein. Ten slotte beoordeelt de Inspectie de veiligheid van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die op Nederlandse vliegvelden landen.

Ontwikkelingen

De afgelopen jaren is het passagiers- en vrachtvervoer via de Nederlandse luchthavens gestaag gegroeid. De prognose is dat deze groei in 2009 stagneert. De inspectie verwacht dat mede daardoor de winstmarges van veel luchtvaartmaatschappijen verder onder druk komen te staan. Dit kan veiligheidsrisico's met zich meebrengen, waardoor deze ontwikkeling nauwlettend moet worden gevolgd.

Er is een toenemende aandacht voor een juiste afhandeling van klachten over het omgaan met mensen met een mobiliteitsbeperking, instapweigering en vertraging en annulering van vluchten door luchtvaartmaatschappijen.

De Inspectie bevordert dat de uitvoering van vluchten in het Nederlandse luchtruim en met Nederlandse luchtvaartuigen veilig en milieuverantwoord is. De Inspectie stelt zich ten doel het toezicht zo in te richten dat de kans op ongevallen en ernstige incidenten steeds kleiner wordt. Zij biedt –naast haar eigen verantwoordelijkheden hierbij- aan de expert- en informatierol te vervullen.

Het te ontwikkelen beleid met betrekking tot general aviation zal ook in 2009 hernieuwde aandacht vragen. De recreatieve luchtvaart is na een uitvoerig programma gedurende de afgelopen twee jaren met betrekking tot de zogenaamde micro light aircrafts, nu minder in het centrum van de aandacht.

De prioriteiten

De Inspectie voert in 2009 op basis van risico-analyse het auditprogramma uit op de AOC-houders (Air Operator Certificate) en opleidingen. Objecttoezicht is aan de orde bij SAFA - inspecties (Safety Assessment of Foreign Aircraft) of vloeit voort uit bevindingen bij audits van Nederlandse AOC-houders.

De Inspectie werkt mee aan de totstandkoming van en de becommentariëring en de implementatie van de Europese regels op het vlak van brevettering van vliegend personeel en vliegoperaties. Het toezicht op de naleving van de regels voor instapweigering en vergoeding wordt in 2009 voortgezet.

De posterioriteiten

- ongevallenonderzoek;
Ongevallenonderzoek vindt plaats door de Onderzoeksraad voor de Veiligheid en de KLPD. De voor de Inspectie van belang zijnde gegevens uit de onderzoeken worden door deze organisaties aan de Inspectie overgedragen.
- het toezicht op de recreatieve luchtvaart;
De maatregelen die de Inspectie heeft genomen naar aanleiding van ongevallen en incidenten in de recreatieve luchtvaart blijken effect te hebben.
- ISO-certificatie:
In eerste instantie wordt een volledig functionerend kwaliteitssysteem geïmplementeerd. ISO-certificatie volgt later.
- AOC-rondvluchten: (“versnelde” afgifte van vergunningen);
Gebleken is dat voor AOC-rondvluchten geen volledige zware toelatingsprocedure gevolgd hoeft te worden. Een lichte administratieve procedure is hier voldoende zonder dat dit afbreuk doet aan de veiligheid.
- toezicht op kleine luchtvaartvertoningen;
De veiligheidssituatie maakt dit mogelijk. De vergunning wordt omgezet in meldingsplicht.
- Actief toezicht op de verplichting van reisbureaus om op het ticket de naam van de luchtvaartmaatschappij te vermelden. De inspectie blijft het gedrag van de luchtmaatschappijen op dit punt wel volgen.

Producten en activiteiten

In 2009 bestaat het programma uit de volgende producten en activiteiten

Omschrijving	Realisatie 2008	Gepland 2009
Vergunningen	39.587	28.168
Toezicht	629	580
Inspecties VtV-AOC	101	85
Inspecties SAFA-, SAGA- en SANA	340	290
Inspecties vluchtnabootser en opleidingsinstellingen	157	170
Inspectie security	14	15
Inspectie Denied Boarding Compensation/PRM	14	10
Inspecties geneeskundige instanties	3	10
Dienstverlening	13.447	14.800
Klachtenbehandeling Denied Boarding	0	800
(tel) vraagafhandeling Informatiecentrum	13.447	14.000

4.3 LUCHTVAARTTECHNISCHE BEDRIJVEN

Taak

Vanuit nationale en internationale (ICAO en EU) wetgeving is de Nederlandse overheid verantwoordelijk voor het bevorderen van de luchtwaardigheid van in Nederland geregistreerde luchtvaartuigen en in Nederland uitgevoerde technische werkzaamheden. De internationale regelgeving stelt niet alleen eisen aan de uit te voeren toelatings- en toezichtactiviteiten, maar ook aan de organisatie, werkwijze en procedures van de Inspectie zelf.

De Inspectie verstrekt in dit kader vergunningen aan bedrijven en personen, inspecteert de werking van het luchtvaartveiligheidssysteem en intervenueert om de werking hiervan te verbeteren.

Daarnaast rapporteert zij nationaal en internationaal over de resultaten van het toezicht. Ook adviseert zij de EASA over de in Nederland ontworpen luchtvaartproducten en doet voorstellen en neemt acties om het veiligheidssysteem te verbeteren.

Ten slotte faciliteert de inspectie ook de examencommissie voor technisch personeel en de crisiscoördinatie.

Ontwikkelingen

Onderwerpen met het hoogste risico zijn:

- de invoering Part M en Part 66 voor General Aviation verloopt traag en resulteert in veel extra werk voor de Inspectie. Part M betreft de verplichting van de luchtvaartmaatschappij om het onderhoud aan te sturen, Part 66 betreft de eisen die worden gesteld aan het verkrijgen van een vliegtuigonderhoudsbevoegdheid. Daarbij maakt de sector maar beperkt gebruik van de mogelijkheden, waardoor de kans groot is dat de overheid structureel meer taken op zich moet nemen;
- de menselijke factor vormt een belangrijke oorzaak voor incidenten en ongevallen. Het gevaar bestaat dat dit risico gezien de economische ontwikkelingen toeneemt;
- kwaliteitssystemen van bedrijven vormen de (verplichte) motor van een goed veiligheidssysteem. De nalevingsmeting laat zien dat de naleving van eisen (kernbepalingen) gerelateerd aan het kwaliteitssysteem het laagst zijn.

De prioriteiten in 2009

De hoogste prioriteit heeft de uitvoering van de wettelijke taken, daarnaast hebben prioriteit het implementeren van het visiedocument en het verbeteren van analysemethodieken. De belangrijkste projecten zijn het professionaliseren van risicoanalyse voor systeem- en producttoezicht en het ontsluiten van gegevens voor analyse en onderzoek.

De Inspectie besteedt daarnaast in 2009 aandacht aan de omschakeling naar EU-regelgeving en probeert invloed uit te oefenen op de ontwikkeling van Europese regelgeving. Zij bouwt de samenwerking met de Militaire Luchtvaart Autoriteit, en het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen verder uit. De samenwerking met buitenlandse luchtvaartautoriteiten wordt gecontinueerd.

De inspectie implementeert in 2009 het Jaarplan CSI: nalevingsbevorderende communicatie Luchtvaart 2009. Deze is gebaseerd op de in 2008 ontwikkelde Communicatiestrategie Lucht 2009-2012(aanpak).

De posterioriteiten

De inspanning voor buitenlandse onderhoudsbedrijven is gestopt op verzoek van EASA (kostenreductie bij EASA).

De omvang van de bijdrage aan de ontwikkeling van nieuwe wetgeving wordt afhankelijk gesteld van beschikbare kennis en capaciteit. Prioriteit wordt gelegd bij de uitvoering van de toezichtstaken. De inzet op de ontwikkeling van een SMS/SSP wordt afgestemd op de vaststelling van de veiligheidsdoelen eind 2009. Dit is mogelijk omdat de eisen die EASA aan het SMS/SSP stelt eerst in 2010 van kracht worden.

Producten en activiteiten

In 2009 bestaat het programma uit de volgende producten en activiteiten:

DOMEIN LUCHTVAARTTECHNISCHE BEDRIJVEN		
Omschrijving	Realisatie 2008	Gepland 2009
Vergunningen	7.163	6.587
Toezicht	169	309
Productinspecties	43	80
Thema inspecties	14	27
niet geplande inspecties (afroep)	112	85
Inspecties overig		117
Dienstverlening	594	600
(tel) vraagafhandeling Informatiecentrum	594	600

5 Waterbeheer

Taak

De Inspectie draagt bij aan een optimale bescherming van Nederland tegen water en de versterking van gezonde (internationale) stroomgebieden. De Inspectie doet dit door inspectieonderwerpen te kiezen die hoog scoren in het Risicobeeld Waterbeheer. Er is geconcentreerde aandacht voor onderwerpen die grote risico's met zich meebrengen of in een eerder inspectieonderzoek niet voldoende zijn bevonden. Voor 2009 zijn er wat dat betreft geen ingrijpende wijzigingen ten opzichte van de voorgaande jaren.

De omgeving

De risico's van overstromingen (hoogwaterveiligheid) scoren hoog in de ogen van de samenleving. In het waterbeheer gaat het om het voorkomen van bedreigende situaties, waarbij maatschappelijk vitale functies dreigen uit te vallen: onbetrouwbare dijken, teveel of te weinig water op een bepaalde plek, vervuilde activiteiten op verkeerde plaatsen, bouwen op plekken waardoor het risico van overstromingen toeneemt. Ook meer algemeen geldt dat door klimaatverandering en de daarmee samenhangende wens naar meer duurzaamheid het waterbeheer in Nederland de komende jaren onverminderd in de belangstelling staat. Dit leidt onder meer tot een toenemende vervlechting van waterbelangen met ruimtelijke ordening, natuur en milieu als onderdeel van de totale fysieke leefomgeving en vraagt om een domeinoverschrijdende aanpak. Dit heeft ook gevolgen voor de samenwerking tussen de diverse betrokken toezichthouders.

De regelgeving zal ook op waterbeheergebied meer en meer internationaal georiënteerd worden en meer dan nu zullen Europese regelgeving en internationale (rapportage)verplichtingen gaan bepalen welke randvoorwaarden zullen gelden. Dit heeft gevolgen voor de werkwijze van de inspectie.

Eind 2009 moeten op grond van de Kaderrichtlijn Water de eerste stroomgebiedbeheerplannen aan de Europese Commissie worden aangeleverd vanuit de lidstaten. Ook moeten de lidstaten voldoen aan de bijbehorende informatieplicht. Soortgelijke verplichtingen vloeien voort uit de EU richtlijn overstromingsrisico's. De inspectie zal in nauw overleg met de beleidspartners nagaan welke vorm van toezicht op deze processen de meeste toegevoegde waarde heeft.

Eigen verantwoordelijkheid van bedrijven en instanties staat centraal. De Inspectie stimuleert hen om deze verantwoordelijkheid op te pakken. Tevens is er een trend naar vereenvoudiging van wet- en regelgeving. Zo wordt overgegaan op meer algemene regels en worden minder maatwerk(vergunningen) geleverd.

De prioriteiten

Voor 2009 geeft de Inspectie binnen de thema's hoogwaterveiligheid, waterkwantiteit en waterkwaliteit voorrang aan de volgende zaken. Naast de controle op de toetsing van de dijken in het kader van de Wet op de Waterkeringen draagt de Inspectie bij aan de organisatie van de rampenbeheersing in geval van hoog water en overstromingen. Daarnaast ligt het accent op het bewaken van het waterbelang in ruimtelijke ontwikkelingsplannen en de planvorming in het licht van de waterkwaliteit. De inspectie controleert de uitvoering van de afspraken uit het Nationaal Bestuursakkoord Water.

De Inspectie onderzoekt in 2009 ook hoe afspraken minimaal moeten worden geborgd teneinde te voldoen aan internationale verplichtingen, zoals de Europese richtlijn inzake overstromingsrisico's.

Met behulp van vooronderzoeken wordt binnen een thema bepaald of en welke maatregelen moeten volgen. Dit kan een diepgaand inspectieonderzoek zijn maar dit kan ook resulteren in een beleidsadvies of inspectiekader. Voor een deel van de onderwerpen zullen de vooronderzoeken reeds in 2008 gestart zijn en voor een deel zullen de inspectieonderzoeken doorlopen in 2010. De inschatting is dat er voor 2009 12 inspectieonderzoeken inclusief rapportage zullen worden afgerond en 130 vergunningen moeten worden afgegeven. De exacte invulling van deze inspectieonderzoeken is als gevolg van deze werkopbouw nu nog niet weer te geven.

Gezien het belang van water in de leefomgeving is samenwerking met andere inspecties als VROM-Inspectie en de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid een natuurlijke zaak. Als er mogelijkheden zijn om inspectieonderzoeken te combineren dan worden deze aangegrepen. Zo wordt de toezichtlast voor de ondertoezichtstaanden zo laag mogelijk gehouden. Ook wordt actief gezocht naar andere mogelijkheden die de samenwerking versterken.

Producten en activiteiten

In 2009 bestaat het programma uit de volgende producten en activiteiten:

DOMEIN WATERBEHEER		
Omschrijving	Realisatie 2008	Gepland 2009
Vergunningen	191	130
Toezicht	15	12
Inspecties overig	15	12

6 Programma's en projecten

6.1 TAAKSTELLING EN UITPLAATSING ADMINISTRATIEVE TAKEN

Een aantal taken wordt uitgeplaatst en verricht door een marktpartij. Het gaat daarbij met name om sterk administratief gerichte handelingen rond de uitgifte van vergunningen. Inmiddels is via een tenderprocedure een partij gevonden die deze taken zal gaan uitvoeren: Kiwa, een onafhankelijke organisatie met als kernactiviteiten certificatie en onderzoek. De Inspectie ziet erop toe dat zij de kennis op dit terrein behoudt om verantwoordelijk te kunnen blijven. In 2009 wordt de taakoverdracht aan Kiwa een feit.

Dit alles speelt zich af tegen de achtergrond van de personeelsreductie die het kabinet wil doorvoeren bij de rijksdienst met als oogmerk een kleinere maar effectievere overheid. Voor de Inspectie vertaalt dit zich in een personeelsreductie van 20 procent.

6.2 SAMENWERKING MET OVERIGE INSPECTIES

De Inspectie vervult een voortrekkersrol in de samenwerking met andere inspecties in de volgende domeinen:

Schiphol

Hier wordt samengewerkt met: de Arbeidsinspectie, de provincie Noord Holland, de gemeente Haarlemmermeer, de Koninklijke Marechaussee, de nationaal Coördinator Terrorismebestrijding, de Voedsel en Waren Autoriteit en de Belastingdienst Douane.

Onnodige toezichtlast wordt gereduceerd door meer risicogericht inspecteren, het coördineren van informatiestromen en het beter digitaal uitwisselen van inspectiegegevens van of over bedrijven. In 2009 worden inspectieplannen nauwer op elkaar afgestemd en worden thematische inspecties gemeenschappelijk voorbereid en uitgevoerd. Ook faciliteert de Inspectie in 2009 de website en het meldpunt toezichtlasten. Hierdoor kunnen bedrijven gemakkelijker informatie verkrijgen of in contact komen met de samenwerkende toezichthouders.

Wegvervoer

De samenwerking tussen (rijks)inspectiediensten, het Korps landelijke politiediensten en de Douane bij het wegvervoer (bus, taxi en goederenvervoer) is gericht op vergroting van de effectiviteit, specifieke aandacht voor slechter presterende bedrijven en het terugdringen van de inspectiedruk. Elementen van de samenwerking zijn gezamenlijke risicoanalyses, een gezamenlijk werkprogramma, informatie-uitwisseling en taakoverdracht.

Binnenvaart

Samengewerkt wordt er met het Korps landelijke politiediensten, de Dienst Waterpolitie, de Zeehavenpolitie Rotterdam, Rijkswaterstaat en de Havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam. In 2009 wordt gewerkt aan het afstemmen van inspectieprogramma's voor gezamenlijk inspecteren, geïntegreerde risicoanalyses en stroomlijning van de informatievoorziening.

Zeehavens Rotterdam en Amsterdam

In 2007 hebben de betrokken overheden en bedrijven gezamenlijk geconcludeerd dat voor de verlaging van de toezichtslast in de havens voor de verschillende aspecten een coördinerend toezichthouder nodig is. In januari 2008 is het programma Vernieuwing Toezicht Zeehavengebieden Rotterdam en Amsterdam van start gegaan. De deelnemende partijen zijn: Douane, Havenmeesters van Rotterdam en Amsterdam, de Zeehavenpolitie, de Koninklijke Marechaussee, het Korps landelijke politiediensten, de VROM-Inspectie, de Arbeidsinspectie, de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat en de Voedsel en Waren Autoriteit

De algemene coördinatie is opgedragen aan het Directeurenoverleg Zeehavens waarin alle hierboven genoemde instanties deelnemen. De Inspectie neemt het voorzitterschap en secretariaat van dit directeurenoverleg voor zijn rekening. In 2009 zal de samenwerking verder worden ingevuld in nauw overleg met de betrokken bedrijven zoals vertegenwoordigd in de Nationale Havenraad.

6.3 VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN

Het is de taak van de Inspectie om erop toe te zien dat al het vervoer van gevaarlijke stoffen op een maatschappelijk verantwoorde wijze plaats vindt. Op basis van de risicoanalyse van het vervoer van gevaarlijke stoffen spitst het toezicht van de Inspectie zich steeds meer toe op de knooppunten van het vervoer. Dit is mede bedoeld om de toezichtslast te verminderen.

De accenten van dit toezicht komen te liggen op het multimodaal toezicht en toezicht in de keten. Het Meerjarenprogramma gevaarlijke stoffen geeft de kaders voor het toezicht(beleid) van de Inspectie op het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het meerjarenprogramma is een verdere uitwerking van de visie op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit levert de volgende producten op voor 2009: signaalrapportages, ontheffingverlening, (inter)nationale inzet en samenwerking, monsterneming van gevaarlijke stoffen en een toezichtarrangement gevaarlijke stoffen

Door middel van reguliere inspecties wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen gevolgd. Op basis van voornoemde (beleids)ontwikkelingen en ontwikkelingen in het toezicht zal de Inspectie reguliere en domeinoverstijgende thema-acties gaan uitvoeren. De volgende domeinoverstijgende thema-acties staan gepland voor 2009:

- ladingdocumenten;
- security van gevaarlijke stoffen;
- stuwage en segregatie van gevaarlijke stoffen;
- het hebben van een veiligheidsadviseur en een veiligheidscultuur;
- en het opvolgen van operationele instructies.

Daarnaast worden in 2009 op basis van risicoanalyses de volgende domeinspecifieke thema-acties uitgevoerd:

- passagiersbagage in de luchtvaart;
- druppellekkages in het spoordomein en het laten staan van wagens met gevaarlijke stoffen;
- het vastzetten van lading in containers, gegaste lading, ongedeclareerde lading en tankcontainers in de koopvaardij;
- en Kreekraksluizen (intentieverklaring en documenten) in de binnenvaart.

6.4 PROJECTEN NEDERLANDSE ANTILLEN EN ARUBA

De BES-eilanden (Bonaire, Sint Eustatius en Saba) worden een openbaar lichaam binnen het Nederlandse staatsbestel in de zin van artikel 134 van de Grondwet. Het Land Nederlandse Antillen zal feitelijk ophouden te bestaan. Deze wijziging in de staatkundige structuur van de BES-eilanden heeft tot gevolg dat de Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat de volledige verantwoordelijkheid heeft voor VenW-aangelegenheden op de BES-eilanden. Op 1 september 2008 is de Projectorganisatie Koninkrijk van Verkeer en Waterstaat gestart. Het projectteam wordt aangestuurd door de Inspecteur-Generaal. Het is 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. Vanaf 2006 wordt er met de Nederlandse Antillen en Aruba samengewerkt in "Versterkingsprojecten Maritiem Bestuur". De samenwerking heeft een looptijd van vijf jaar. De projecten worden gefinancierd door de beschikbare ontwikkelingsfondsen (SONA en FDA). De belangrijkste activiteiten zijn het opstellen van wetgeving, beleidsadvisering en het trainen van het betrokken personeel.

In het huidige project worden eveneens activiteiten verricht ten behoeve van de ontwikkeling van de toekomstige landen Curaçao en Sint Maarten die in 2011 de status van apart land binnen het Koninkrijk krijgen.

In 2009 komt het plan van aanpak Maritiem tot uitvoering.

De opzet van een Regionaal Service Centre op de BES-eilanden markeert de start van de voorbereidende activiteiten. Een kwartiermaker Maritiem maakt inmiddels gebruik van dit centrum. Er zal verder een 'Maritiem Overleg Platform' in 2009 worden ingericht, waarin de bestaande en beoogde landen van het Koninkrijk formeel gaan samenwerken.

Ondersteuning wordt in 2009 gegeven aan de Regiegroep Samenwerking Luchtvaart. Deze bestaat uit de directeuren Luchtvaart van de drie Landen en ziet toe op de voortgang die in de samenwerking wordt geboekt.

Verder wordt uitvoering gegeven aan het Plan van Aanpak beheersing risico's toekomst luchtvaart. Dit plan voorziet in het instellen van werkgroepen. De onderwerpen die hierbij naar voren komen zijn onder andere infrastructuur luchthavens, luchtverkeersleiding, toezicht, luchtvaartpolitiek, meteorologie, gevaarlijke stoffen, security, luchtvaartverbindingen.

6.5 TOEZICHT WEGINFRASTRUCTUUR

In 2008 heeft de Inspectie in samenwerking met Rijkswaterstaat twee pilot-audits uitgevoerd op het terrein van de Weginfrastructuur. In 2009 geeft de Inspectie hier een vervolg aan door het inrichten van systeemtoezicht. De inrichting en werkwijze van het toezicht wordt samen met Rijkswaterstaat de komende maanden nog verder uitgewerkt.

Doel van de ontwikkeling van het systeemtoezicht door de Inspectie op het domein Weginfrastructuur is het waarborgen van de veiligheid van het Hoofdwegennet in Nederland.

In 2009 wordt systeemtoezicht inhoudelijk en procesmatig doorontwikkeld, is er een risicoanalyse en zijn er op basis van deze risicoanalyse verscheidene audits met steekproeven (reality checks).

Bijlage: overzicht kosten en opbrengsten

Financiën Jaarplan 2009 (bedragen * € mln)	
Opbrengst departement VenW conform begroting 2009	68,3
Opbrengst uit tarieven	20,8
Totale baten	89,1
Kosten Jaarplan 2009 *)	107,5

*) Bij Voorjaarsnota zullen voorstellen worden gedaan voor aanvullende financiering van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.



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.