



Inspectie Verkeer en Waterstaat  
*Ministerie van Infrastructuur en Milieu*

Jaarverslag 2010

# Inspectie Verkeer en Waterstaat

# voorwoord

Dit is het publicitaire jaarverslag van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft het afgelopen jaar verder geïnvesteerd in de ontwikkeling van risicogestuurd toezicht. Met ondertoezichtstaanden die gemotiveerd zijn om hun verplichtingen goed na te leven, wil de inspectie handavingsconvenanten (horizontaal toezicht) sluiten. In 2010 sloot de inspectie ook daadwerkelijk een aantal convenanten af. De inspectie startte ook met een programma om bedrijven die frauderen harder aan te pakken. In 2010 was de aandacht vooral gericht op het beroepsgoederenvervoer waar het aantal fraudes met de digitale tachograaf lijkt toe te nemen, en op de opsporing van illegale taxichauffeurs.

Over het jaar 2010 heeft de inspectie voor het eerst een rapport 'toezichtsignalen' aan de minister uitgebracht. De inspectie zal deze rapportages jaarlijks gaan uitbrengen. Een van de aanbevelingen is om in een aantal gevallen te komen tot verplichte aanlevering van ict-gegevens, zodat de inspectie meer digitaal kan gaan inspecteren. Dat is niet alleen effectiever – er is dan een volledig beeld van alle ondertoezichtstaanden – maar ook efficiënter. Dat laatste is ook nodig om de gevolgen van de diverse taakstellingen te kunnen opvangen.

Ondanks de toenemende druk van de taakstellingen heeft de inspectie haar resultaten ten opzichte van de planning vrijwel geheel gerealiseerd. Waar dat niet zo is, is dat het gevolg van beleidswijzigingen in het jaar, waarbij mogelijkheden om de toezichtlasten te verminderen, zijn meegewogen. Dat is vooral te danken aan de inzet en loyaliteit van de medewerkers die – overtuigd van het maatschappelijk nut van hun werk – heel veel werk hebben verzet en taken van vertrokken collega's hebben overgenomen.

Wij zijn daar als management trots op.

De inspecteur-generaal Verkeer en Waterstaat,

Jenny Thunnissen



# 1. railvervoer

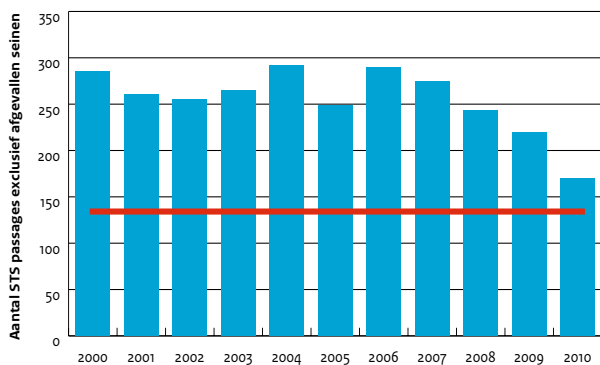
## Risico's en veiligheid

### risico's

De drie voornaamste risico's in het railvervoer zijn (1) het passeren van een trein van een stoptonend sein, (2) het niet voldoen van de infrastructuur aan de veiligheidsspecificaties en (3) het niet naleven door baanwerkers van het Normenkader Veilig Werken.

#### • *trein passeert stoptonend sein*

De brancheaanpak om het aantal stoptonendseinp passages (STS-passages<sup>1</sup>) terug te brengen, werpt vruchten af. Toch is het gestelde doel voor 2010 van maximaal 133 STS-passages, niet gehaald. Er vonden 169 STS-passages plaats, exclusief de passages van de seinen die door een technische storing niet goed werken. Dit worden ook 'afgevallen seinen' genoemd.



#### • *infrastructuur voldoet niet aan de veiligheidsspecificaties*

De inspectie publiceerde begin juli 2010 het evaluatierapport 'Onderhoud en Beheer Railinfrastructuur'. Daaruit bleek dat de onderhoudstoestand van wissels op het spoor in 2009 opnieuw was verbeterd maar dat wel de administratie van het onderhoud nog beter kan.

Het beheer en onderhoud van de totale infrastructuur moet nog verder verbeteren.

De risico's voor de veilige berijdbaarheid van het spoor bestaan uit spoorspattingen, spoorstaafbreuken, 'rolling contact fatigue' (vermoeiingsschade die ontstaat in het contactvlak tussen rail en wiel (zowel wiel als railoppervlak)), de wissels en het onderhoud van beveiligingsinstallaties.

Het aantal geregistreerde spoorstaafbreuken is toegenomen van 58 in 2009 naar 111 in 2010. In deze aantallen zijn sinds 2009 de breuken in lussen en wissels meegeteld. Het aantal spoorspattingen nam in dezelfde periode toe van 9 naar 14.

#### • *baanwerkers leven NVW niet na*

De naleving van veiligheidsregelgeving door baanwerkers is vanaf 2006 toegenomen (54% in 2006, 60% in 2007, 71% in 2008 en 73% in 2009). De cijfers over 2010 zijn nog niet beschikbaar. Ondanks de stijgende naleving vindt de inspectie dat de naleving nog belangrijk kan verbeteren. De inspectie blijft de controle op de naleving door baanwerkers voortzetten.

### veiligheid

De ontwikkelingen in 2010 van de veiligheid zijn:

#### • *slachtoffers onder reizigers*

Er viel 1 dode in 2010 (2009: 0). Het aantal zwaargewonden is toegenomen van 4 in 2009 naar 7 in 2010. Het aantal lichtgewonden nam toe van 199 naar 230.

#### • *letsels onder personeel*

In 2010 vielen er geen doden of zwaargewonden te betreuren. In 2009 was er 1 dode en 1 zwaargewonde.

#### • *materieel voldoet niet aan veiligheidsspecificaties*

De inspecties op de veiligheidsspecificaties van het materieel leverden een nalevingpercentage op van 96%.

Er is er een aantal gevallen van brand in treinen geweest waarvan de gevolgen beperkt zijn gebleven.

#### • *ongevallen met letsel*

Het aantal aanrijdingen met letsel op spoorwegovergangen is afgenomen van 51 (2009) naar 45 (2010). Er vielen tien doden waarvan acht bij een aanrijding op een spoorwegovergang.

#### • *koperdraaddiefstallen*

De toename van het aantal koperdraaddiefstallen wekt grote zorg. Door koperdraaddiefstal kunnen storingen in het trein-detectiesysteem optreden. Daardoor kan de overwegbeveiliging falen. Dit gebeurde op 25 november 2010 op het baanvak Heerlen-Maastricht. Ook het incident bij Zevenaar waarbij een goederentrein in aanraking kwam met een internationale persontrein, was het gevolg van koperdiefstal.

<sup>1</sup> STS-passage = het passeren van een rood sein

De Tweede Kamer heeft op 9 november 2010 het wetsvoorstel Wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG (32289) aangenomen. De Eerste Kamer heeft het voorstel op 14 december 2010 aangenomen. De inwerkingtreding van de aanpassingen in de Spoorwegwet is uitgesteld tot het eind van het jaar 2011. Dat betekent dat ook een aantal grote wijzigingen van onderliggende regelgeving, zoals het Besluit spoorwegpersoneel is uitgesteld. Dit is van invloed op het handhavingsbeleid voor de komende tijd. Bij de handhaving zal de inspectie de huidige Spoorwegwet hanteren, maar wel anticiperen op de wetswijzigingen.

## vergunningverlening

De behandeltijd van de vergunningverlening is afhankelijk van het soort vergunning. De variatie in vergunningen is groot. Van de vergunningaanvragen is 64% binnen de normtijd afgehandeld.

vergunningen railvervoer		
	gepland 2010	realisatie 2010
aantal vergunningen	280	231

De vermindering in het aantal afgegeven vergunningen is het gevolg van minder aankopen van spoorwagematerieel. Hierdoor werden van het geplande aantal van 280 vergunningen er uiteindelijk 231 afgegeven.

## handhaving

### dienstverlening

Het Informatiecentrum van de inspectie verstrekt inlichtingen aan het publiek en ondertoezichtstaanden over de wet- en regelgeving die binnen het werkkterrein van de inspectie vallen. Bij het evalueren van de vraagafhandeling hanteert de inspectie landelijk geldende normen.

vraagafhandeling Informatiecentrum, railvervoer		
	gepland 2010	realisatie 2010
telefoon	350	308
e-mail/ brief	60	232

- Gemiddeld was de wachttijd voor het *opnemen* van de telefoon 26 seconden. De landelijk geldende norm is 40 seconden. De medewerkers van het Informatiecentrum beantwoordden 95% van de telefonische oproepen binnen deze landelijke norm;
- het Informatiecentrum handelde 99% van de per telefoon of e-mail gestelde vragen binnen de normtijd van twee werkdagen af.

passagiersrechten railvervoer		
	prognose 2010	realisatie 2010
aantal klachten	300	26

De taak 'passagiersrechten railvervoer' is nog niet formeel neergelegd bij de inspectie. De inspectie heeft zich tot nu toe alleen bezig gehouden met voorbereidende werkzaamheden. Daarvoor heeft de inspectie een aantal inspecties uitgevoerd en heeft zij bekeken op welk terrein zij klachten kan verwachten.

### toezicht

Het aantal inspecties per object lijkt fors te zijn toegenomen, van 1840 naar 3002. Dit is het gevolg van een andere manier van registreren bij infrabeheerobjecten.

toezicht railvervoer		
	gepland 2010	realisatie 2010
systeemininspecties	60	144
objectinspecties	1.840	3.002
- infrabeheer	200	1.295
- materieel	340	363
- verkeer	750	779
- lokale vervoerders	25	27
- personeel	525	538
ongevallenonderzoek	1.000	1.153

Voorheen registreerde de inspectie bij infrabeheer een baanvak als één inspectie. Volgens de nieuwe registratie tellen alle geïnspecteerde objecten in dat baanvak als losstaande inspectie mee. Dit verklaart de stijging van 200 naar 1295 objectinspecties bij infrabeheer. Volgens de oude registratiemethode bedraagt de realisatie objectinspecties infrabeheer 173.

Op 6 juli 2010 verscheen het evaluatierapport 'Inzet en gebruik spoorvoertuigen'. Spoorwegondernemingen hebben de regelgeving voor goederentreinen in 2009 beter nageleefd dan in 2008. In 2008 werden bij 34 % van de controles tekortkomingen in het onderhoud geconstateerd, in 2009 was dit gedaald tot 25%. In geen van de gevallen was er sprake van een direct gevaar voor de veiligheid. Het naleeftekort van 25% is nog altijd te hoog.

## doelgroepen

### infrabeheerder

Mogelijke oorzaken voor het niet halen van de doelstelling vermindering STS-passages is dat de geplande werkzaamheden voor 2010 aan de verbetering van de spoorveiligheid vertragen hebben opgelopen. Het betrof het aanbrengen van de Automatische Treinbeveiliging, de verbeterde versie (ATB-VV). De werkzaamheden zullen medio 2011 gereed zijn.

Het effect van de bestuursrechtelijke interventies op 'rolling contact fatigue' is nog moeilijk meetbaar. Het beeld is dat de continue aandacht van de inspectie voor dit onderwerp noodzakelijk blijft.

#### reizigersoverpaden en overwegen op industrieterreinen

In 2010 werden 21 reizigersoverpaden geïnspecteerd. Het onderhoud van de overpaden is in het algemeen goed. Opvallend is wel dat bij 10 overpaden geen schrikhekkende zijn geplaagd, terwijl dat wel zou moeten. Daarover heeft de inspectie contact opgenomen met ProRail.

De inspectie voert ook overleg met ProRail en de branche over het verbeteren van de veiligheid van overwegen op industrieterreinen.

#### railvervoerders

##### - machinistenrichtlijn

In 2010 is gewerkt aan de totstandkoming van de machinistenrichtlijn. Deze EU-richtlijn is nog niet in werking getreden.

##### - taalproblematiek

Sinds 2005 bestaan hardnekkige taalproblemen tussen de Franstalige Belgische machinisten en de Nederlandse treindienstleiders. Bij het uitwisselen van veiligheidsberichten kan dit leiden tot gevaarlijke situaties. Eind 2006 is hiervoor al een last onder dwangsom opgelegd aan NS Reizigers, die verantwoordelijk is voor het vervoer.

##### - toepassing EU-richtlijn

In 2010 is de IVW gestart met het toepassen van zowel de nationale wetgeving als de Europese richtlijn. Onder druk van de inspectie heeft medio juni 2010 overleg plaatsgevonden tussen de partners NS Reizigers, de Nationale Maatschappij Belgische Spoorwegen (NMBS) en ProRail. In dit overleg heeft de inspectie de interpretatie van de wetgeving en Europese richtlijn toegelicht. In 2011 zal de inspectie intensiever inspecteren en bij nieuwe overtredingen direct een last onder dwangsom opleggen.

##### - snelheidsmetingen

Op plaatsen waar aan of langs het spoor gewerkt wordt, kunnen tijdelijke snelheidsbeperkingen van kracht zijn. Het ATB reageert hier niet op. De inspectie heeft in 2010 zelf geen snelheidsmetingen uitgevoerd, dit is door het KLPD gedaan. Uit de voorlopige analyse van de resultaten blijkt dat geen ernstige overschrijdingen van maximum snelheden zijn geconstateerd.

##### - beklemming tussen treindeuren

Treinen die vertrekken zonder centrale meldlamp 'deuren dicht', leveren het grootste risico op voor passagiers om beklemd te raken tussen de treindeuren. Dit geldt ook bij sommige internationale treinen. In 2010 vonden er 38 beklemmingen tussen treindeuren plaats. In 29 gevallen was er sprake van letsel, in de overige negen gevallen niet.

##### - toezicht op spoorvoertuigen

Er waren geen constatering van (zeer) ernstige tekortkomingen bij spoorvoertuigen die een direct gevaar voor de spoorwegveiligheid zouden hebben kunnen opleveren.

##### - rijden 'buiten de poort'

Met de aanwijzing van alle stamlijnen tot hoofdspoor is de Spoorwegwet van toepassing op een groot aantal gevallen van het 'rijden buiten de poort' op haventerreinen en industriegebieden. Tot voor kort gebeurde dit onder het veiligheidsattest van DB Schenker. Deze overeenkomst is inmiddels vervallen met als gevolg dat nu in veel gevallen onbevoegd wordt gereden. Dit probleem kan worden opgelost door aanpassing van de lagere regelgeving die is opgenomen in de vernieuwde Spoorwegwet die binnenkort van kracht wordt.

##### - veiligheidszorgsysteem bij aannemers op het spoor

De inspectie constateerde dat de uitvoering van werkzaamheden door aannemers, inclusief de controle daarop, niet altijd aan de bedrijfsnorm en regelgeving voldeden. De inspectie richt zich verder op de wijze waarop veiligheid bij de aannemers in veiligheidszorgsystemen is gewaarborgd. Op basis van een IF-rate<sup>2</sup> (ongevallenindex) houdt de inspectie toezicht op de effectiviteit van de veiligheidszorgsystemen.

##### - baanwerkers

De inspecties op baanwerken zijn in 2010 in een vernieuwde vorm voortgezet. In tegenstelling tot voorgaande jaren zijn tijdens de inspecties gelijktijdig de arbeidsomstandigheden van de werknemers op de werkplek getoetst aan de wettelijke kaders van de Arbeidsomstandighedenwet en het Arbeidsomstandighedenbesluit.

##### - toelating infrastructuur

De inspectie heeft na beoordeling ingestemd met de volgende infrastructurele projecten in 2010:

- De Bestuursregio Utrecht (BRU) heeft het infrastructuurbeheer van de sneltramlijn Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein overgenomen van ProRail. De inspectie heeft het veiligheidzorgsysteem beoordeeld en akkoord bevonden waarna de overdracht van het beheer kon plaatsvinden.

<sup>2</sup> De IF-rate (*Injury Frequency-rate*) is een ongevallen frequentie index die ongevallenstatistieken per bedrijf of branche berekent. De statistieken geven een indicatie van hoe veilig of onveilig er gewerkt wordt binnen de branche en hoe dit zich verhoudt met andere branches. IF-rate (# ongevallen met verzuim > 24h \* 1 mld/ gewerkte tijd inclusief inhuur en onderaannemers)

- In 2010 is een aanvraag voor een beoordeling ingediend van de interlokale tramlijn 19, van Leidschendam naar Delft via Ypenburg. De spoorwegovergangen zouden vaker worden gebruikt door een toenemend aantal trams. Dit heeft gevolgen voor de veiligheid. Besloten is dat in Delft een spoorviaduct door een tunnel zal worden vervangen. De wijzigingen zijn door de inspectie beoordeeld.
- In augustus 2010 is de aansluiting van Randstad-Rail op het Centraal Station van Rotterdam in gebruik genomen.

## opsporing

In het domein railvervoer is geen opsporing toegepast.

## ongevallenonderzoek

In 2010 hebben zich geen ernstige treinbotsingen voorgedaan als gevolg van STS-passages. Wel deed zich een aantal STS-gerelateerde incidenten voor. De inspectie heeft in 2010 zestien grote onderzoeken afgerond naar aanleiding van spoorincidenten en ongevallen.

Door bevindingen tijdens de onderzoeken heeft de inspectie twee veiligheidswaarschuwingen naar de spoorbranche laten uitgaan. De eerste betrof een waarschuwing voor het rijden met uitgeschakelde of niet werkende ATB naar aanleiding van het ongeval in Stavoren. Daar reed een trein met hoge snelheid door een stootjuk om vervolgens een winkel binnen te rijden. De andere waarschuwing betrof het sneller bergen van gestrande treinen naar aanleiding van het incident bij Zaandam. Een volle trein met passagiers moest – bij vriesweer – enkele uren op berging wachten.

In de herfstperiode onderzocht de inspectie enkele incidenten waarbij sprake was van falende detectie door vallend blad. Op de betrokken trajecten zijn maatregelen genomen waardoor zich geen verdere incidenten voordeden.

## samenwerking

Sinds 2009 voert de inspectie gezamenlijk met het KLPD alcoholcontroles uit op en rond het spoor onder spoorwegpersoneel (veiligheidsfunctionarissen). Tot nu zijn 102 inspecties uitgevoerd waarbij blaastesten zijn afgenomen onder 1132 medewerkers werkzaam in het veiligheidsproces. Daarbij waren 891 machinisten van personen- en goederentreinen. Er zijn geen aanhoudingen verricht omdat geen van de machinisten die een blaastest ondergingen, de norm van 0,5 promille had overschreden.

# 2. busvervoer

## vergunningverlening

De vergunningverlening bij busvervoer is volledig overgedragen aan Kiwa Register.

## handhaving

### *dienstverlening*

Het Informatiecentrum van de inspectie verstrekt inlichtingen aan het publiek en ondertoezichtstaanden over de wet- en regelgeving die binnen het werkerrein van de inspectie vallen. Bij het evalueren van de vraagafhandeling hanteert de inspectie landelijk geldende normen.

vraagafhandeling Informatiecentrum busvervoer		
	gepland 2010	gerealiseerd 2010
telefoon	2.550	2.253
e-mail/ brief	450	505

- Gemiddeld was de wachttijd voor het *opnemen* van de telefoon 26 seconden. De landelijk geldende norm is 40 seconden. De medewerkers van het Informatiecentrum beantwoordden 95% van de telefonische oproepen binnen deze landelijke norm;
- Het Informatiecentrum handelde 99% van de per telefoon of e-mail gestelde vragen binnen de normtijd van twee werkdagen af.

### *toezicht*

De naleving in het busvervoer is over het algemeen goed. Op basis van de in 2010 uitgevoerde inspecties op internationale lijndiensten blijkt dat de naleving vergelijkbaar is met andere onderdelen van de bussector. Op basis van het beleid om de toezichtlasten te verminderen heeft dat geleid tot minder inzet op wegcontroles.

toezicht busvervoer		
	gepland 2010	realisatie 2010
<b>weginspecties</b>	1.700	981
- besloten vervoer nationaal	700	775
- internationale lijndiensten	500	116
- overig internationaal vervoer	500	90
<b>bedrijfsinspecties</b>	265	335
<b>audits</b>	15	5
<b>convenanten</b>	2	2

Het hogere aantal bedrijfsinspecties is veroorzaakt door onderzoeken naar eenpersoonsbedrijven. Een deel van deze relatief kleine onderzoeken is uitgevoerd in plaats van reguliere bedrijfsinspecties in grotere bedrijven. Het aantal overtredingen in de onderzochte eenpersoonsbedrijven bleek gering.

In 2010 is het toezicht op een aantal busbedrijven door middel van audits uitgevoerd (systeemtoezicht). Met twee ondernemingen die daarvoor in aanmerking kwamen, heeft de inspectie een handavingsconvenant afgesloten.

De inspectie heeft nauw samengewerkt met de Stichting Keurmerk Touringcar Bedrijven. Doel is dat er een grotere verantwoordelijkheid komt voor de ondernemers.

Discovervoert was in 2010 een thema-onderwerp omdat er geen zicht was op de naleving in deze specifieke tak van het busvervoer. Uit wegininspecties bleek dat hier geen sprake was van ernstige overtredingen.





# 3. taxi

## vergunningverlening

De vergunningverlening bij taxi's is volledig overgedragen aan Kiwa Register.

## handhaving

### *dienstverlening*

Het Informatiecentrum van de inspectie verstrekt inlichtingen aan het publiek en ondertoezichtstaanden over de wet- en regelgeving die binnen het werkterrein van de inspectie vallen. Bij het evalueren van de vraagafhandeling hanteert de inspectie landelijk geldende normen.

vraagafhandeling Informatiecentrum taxivervoer		
	gepland 2010	gerealiseerd 2010
telefoon	23.375	30.104
e-mail/ brief	4.125	3.454

- Gemiddeld was de wachttijd voor het *opnemen* van de telefoon 26 seconden. De landelijk geldende norm is 40 seconden. De medewerkers van het Informatiecentrum beantwoordden 95% van de telefonische oproepen binnen deze landelijke norm;
- Het Informatiecentrum handelde 99% van de per telefoon of e-mail gestelde vragen binnen de normtijd van twee werkdagen af.

### *toezicht*

Door een verschuiving naar systeemtoezicht, de ontwikkeling van digitale systemen en de inzet op fraudeonderzoeken, vonden er minder weg- en bedrijfsinspecties plaats.

toezicht taxivervoer		
	gepland 2010	gerealiseerd 2010
weginspecties	6.000	4.255
bedrijfsinspecties	400	214
audits	15	4,5
convenanten	1	0
thema acties	4	2
- straattaxi's		2
- contractvervoer		0

### *weginspecties*

Het toezicht op de bedrijven verschuift geleidelijk naar het interne kwaliteitssysteem dat ze zelf hanteren om hun processen te bewaken. Voor zover de systemen en de beschikbare informatie dit mogelijk maakten is er een risicoanalyse gemaakt. De risicoanalyses bepaalden welke ondernemers voor inspectie in aanmerking komen.

Behalve het aantal door de inspectie zelf verrichte weginspecties hebben de regiopolitie en de Marechaussee onder regie van de inspectie 1010 extra inspecties uitgevoerd.

### *audits en convenanten*

Het toepassen van systeemtoezicht is nog in ontwikkeling. De inspectie ziet vooral mogelijkheden om handhavingsconvenanten af te sluiten met grotere contractvervoerders en ondernemingen met gecombineerd vervoer (bus en taxi). De invoering van de Boordcomputer Taxi biedt ook meer mogelijkheden om convenanten te kunnen afsluiten.

In 2010 zijn voor het laatst inspecties uitgevoerd in het kader van het G4-convenant. Dit convenant met de vier grote steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht dat sinds 2006 jaarlijks werd verlengd, is per 31 december 2010 beëindigd. Uit de overtredingspercentages van de jaren 2006 t/m 2010 kan worden geconcludeerd dat de verbeteringen zich over de hele linie hebben doorgezet. Bij bedrijfsinspecties zijn 17 bestuurlijke sancties opgelegd. Bij weginspecties zijn 503 bestuurlijke sancties opgelegd.

### *thema-acties*

In 2010 hebben 2 thema-acties plaatsgevonden: mystery guest en snordersactie. De actie tegen snorders (taxichauffeurs zonder vergunning) heeft laten zien dat het bij de gecontroleerde vervoerders daadwerkelijk illegaal vervoer betrof. De problematiek is hardnekkig en daarom blijft de inspectie alert.

De thema-actie rolstoelvervoer wordt in 2011 uitgevoerd in verband met de benodigde inzet bij de taxiproblematiek in Amsterdam. In 2010 verscheen het onderzoeksrapport naar de risico's van het rolstoelvervoer. Zowel de veiligheidsrisico's als het naleeftekort bleken hoog te zijn.

### *agressie tegen inspecteurs*

In 2010 hebben zich enkele gevallen voorgedaan van fysiek geweld tegen inspecteurs van de inspectie. De inspectie treedt hier direct tegen op door het inschakelen van de politie. Tevens traint de inspectie haar inspecteurs om beter te kunnen omgaan met situaties waarin fysiek geweld kan voorkomen.

## opsporing

In Amsterdam Zuidoost traden de inspectie, politie, Openbaar Ministerie (OM), de Dienst Werk en Inkomen en de Belastingdienst in 2010 gericht op tegen illegale taxichauffeurs. De actie leidde tot meer dan 130 aanhoudingen en inbeslagname van enkele tientallen auto's. De 'snorders' in dit stadsdeel zijn een uniek probleem in Nederland. Volgens schattingen van de politie rijden ruim 1000 chauffeurs zonder vergunning rond. Daarnaast is door de inspectie meerdere malen succesvol opgetreden tegen oneigenlijk gebruik van de v.o.f.-constructie.

## samenwerking

Op taxigebied wordt de handhaving afgestemd en uitgewisseld in 11 Handhavingplatforms. In deze platforms zijn onder meer de politie, Belastingdienst, UWV, OM en gemeenten vertegenwoordigd. Verder is er overleg met de taxibranche (KNV taxi). De samenwerking met de branche is vooral gericht op kennisuitwisseling en het creëren van draagvlak (raadpleging) voor nieuwe ontwikkelingen, zoals de invoering van de Boordcomputer Taxi.

# 4. goederenvervoer

## risico's

De grootste risico's in het goederenvervoer zijn de (1) overtredingen van de rij- en rusttijdenwetgeving en (2) overbelading. De inspectie heeft vanaf 2010 het initiatief genomen bij het terugdringen van overbelading in het goederenvervoer. Zij streeft naar het terugdringen van het overtredingspercentage van 15% naar 10% in 2015 en werkt hiervoor intensief samen met Rijkswaterstaat.

## vergunningverlening

De inspectie heeft geen vergunningverlenende taken in het goederenvervoer. Deze taken worden grotendeels uitgevoerd door de Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) en de Rijksdienst Wegverkeer (RDW).

## handhaving

### dienstverlening

Het Informatiecentrum van de inspectie verstrekt inlichtingen aan het publiek en ondertoezichtstaanden over de wet- en regelgeving die binnen het werkterrein van de inspectie vallen. Bij het evalueren van de vraagafhandeling hanteert de inspectie landelijk geldende normen.

vraagafhandeling Informatiecentrum goederenvervoer		
	gepland 2010	gerealiseerd 2010
telefoon	19.550	26.937
e-mail/ brief	3.450	3.529

- Gemiddeld was de wachttijd voor het *opnemen* van de telefoon 26 seconden. De landelijk geldende norm is 40 seconden. De medewerkers van het Informatiecentrum beantwoordden 95% van de telefonische oproepen binnen deze landelijke norm;
- Het Informatiecentrum handelde 99% van de per telefoon of e-mail gestelde vragen binnen de normtijd van twee werkdagen af.

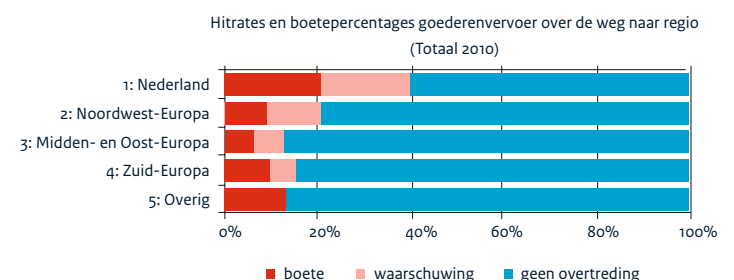
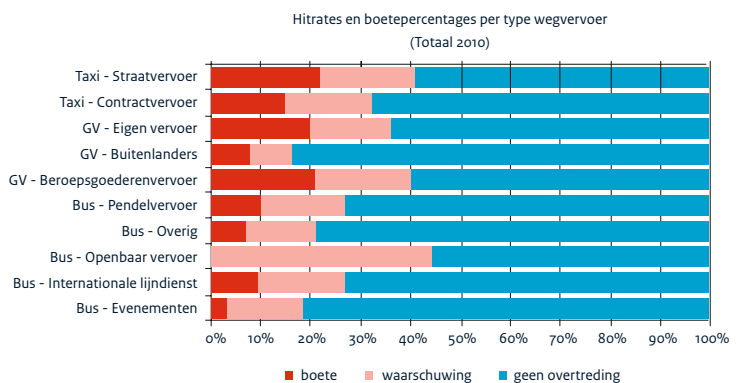
### toezicht

De inspectie voerde in 2010 het toezicht op twee ondernemingen uit op basis van een handavingsconvenant. Met één onderneming was dit convenant al in 2009 afgesloten, met een tweede is een convenant in 2010 afgesloten.

toezicht goederenvervoer		
	gepland 2010	realisatie 2010
weginspecties	16.000	15.676
bedrijfsinspecties	700	703
audits	250	45
convenanten	10	2
thema acties	2	1

### weginspecties

De Europese richtlijn 2006/22/EG schrijft een verplicht aantal weginspecties voor. De inspectie heeft het verplichte aantal weginspecties in 2010 gerealiseerd. Naast de reguliere inspecties van het wegvervoer heeft de inspectie bij controles van gevaarlijke stoffen ook gekeken naar de naleving van het ATB-V (rij- en rusttijden).



De grafieken geven de hitrates en boetepercentages weer voor alle inspecties langs de kant van de weg. Omdat bij sommige inspecties voornamelijk Nederlandse voertuigen worden geïnspecteerd (bijv. bij overbeladingsinspecties) zijn in onderstaande tabel de cijfers voor de andere regio's gebaseerd op de inspecties zoals deze worden uitgevoerd bij Nederlandse voertuigen.

hitrates en boetepercentages bij wegininspecties, geschoond voor inspecties specifiek gericht op Nederlandse vervoerders		
regio	Hirate	Boetepercentage
Nederland	31%	11%
Midden- en Oost-Europa	12%	6%
Noordwest Europa	21%	9%
Zuid-Europa	15%	10%

De hitrate van Nederlandse vervoerders is nog steeds aanzienlijk hoger dan die bij buitenlandse vervoerders. De boetepercentages voor Nederlandse vervoerders zijn hoog.

## opsporing

Bij de aanpak van illegale en malafide praktijken werkte de inspectie actief samen met andere handhaving- en opsporingsdiensten, zoals de FIOD, de SIOD, de AID/VWA, de Nationale Recherche, het KLPD, enkele regionale politiekorpsen, de RDW en de Belastingdienst. Het betrof onder meer de aanpak van een malafide doorstart na faillissement van een viertal bedrijven, de aanpak van een tiental bedrijven naar aanleiding van fraude met de digitale tachograaf en het verlenen van bijstand aan collega-handhavers in gevallen van onder andere milieufraude, fiscale fraude en belastingontduiking, smokkel en witwaspraktijken. In een aantal gevallen heeft de inspectie stappen gezet om de transportvergunning in te trekken.

## gezamenlijk jaarplan

In het domein goederenvervoer over de weg zijn zes inspecties en uitvoeringsorganisaties actief: het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD), de Voedsel- en Warenautoriteit (VWA), de Arbeidsinspectie (AI), de VROM-Inspectie (VI), de Douane en de Inspectie Verkeer en Waterstaat die als trekker van dit domein is aangewezen.

Om te komen tot op risico gebaseerd toezicht met meer effect en minder last voor de ondertoezichtstaande, is met de andere toezichthouders een gezamenlijk jaarplan opgesteld.

### selectie van 10 bedrijven voor handhavingsconvenanten

Gestart is met de selectie van bedrijven die op grond van hun nalevinggedrag in aanmerking komen voor het sluiten van een handhavingsconvenant met de vijf rijksinspecties. De selectie van de eerste drie bedrijven voor een convenant is gebaseerd op afstemming tussen Douane (AEO gecertificeerde bedrijven),

Inspectie Verkeer en Waterstaat (bedrijven die bij de audits voor systeemtoezicht goed scoren) en de VROM-Inspectie. Bedrijven die volgens deze drie diensten in aanmerking komen voor een convenant worden voorgelegd aan de andere inspecties en het KLPD om te bezien of aan de voorwaarden wordt voldaan. Toezichthouders die niet direct bij het convenant betrokken zijn, zullen met hun toezichthoudende activiteiten rekening houden met de afgesloten convenanten.

### het houden van gezamenlijke acties

In 2010 is de gezamenlijke thema-actie 'Dode hoekspiegels' gehouden. De inspectie heeft op basis van eerdere inspectiebevindingen samen met de RDW in 2010 in totaal 368 voertuigen gecontroleerd op de aanwezigheid en juiste afstelling van vereiste zichtspiegels. In 81% van de gevallen bleken een of meer spiegels niet goed afgesteld. Het merendeel van de chauffeurs was zich hiervan niet bewust. Eveneens was vaak sprake van de aanwezigheid van zichtbelemmerende voorwerpen in de cabine (37%). Van spiegelafstelplaatsen wordt weinig gebruik gemaakt.

### gezamenlijke planning

In 2010 hebben integrale transportcontroles plaatsgevonden in (bijna) alle provincies, landelijk georganiseerd op basis van risicoanalyses van de partners en ondersteund door Automatische nummerplaat herkenning (ANPR). Naast de Integrale Transportcontroles vinden meer en meer controles plaats die weliswaar minder integraal, maar wel in samenwerking met andere toezichthouders plaatsvinden. Deze controles worden sinds 2010 geregistreerd, zodat afstemming met andere geplande controles mogelijk is. De analyse van de resultaten daarvan heeft nog niet plaatsgevonden. Als eerste stap naar een gezamenlijke planning is een overzicht gemaakt van het totaal aantal uitgevoerde inspecties in 2010. De inspectie heeft haar deel van het gezamenlijke plan nagenoeg volledig uitgevoerd

# 5. binnenvaart

## vergunningverlening

In 2010 begon de inspectie met de overdracht van vergunningverlenende taken aan klassenbureaus en particuliere instellingen. Drie klassenbureaus en drie particuliere instellingen meldden zich aan. In 2010 werden door de drie aangemelde klassenbureaus al certificerende inspecties uitgevoerd. Naar verwachting zal de volledige taakoverdracht in 2011 plaatsvinden.

De overdracht van de vergunningverlening aan externe partijen bestaat uit twee stappen. De eerste is de overdracht van de certificerende inspectietaken. Met de tweede stap draagt de inspectie de volledige certificering over.

vergunningen binnenvaart		
	gepland 2010	gerealiseerd 2010
aantal vergunningen	5.200	5.849

In 2010 is fors ingezet op het terugdringen van de wachttijden voor certificerende inspecties aan boord van schepen. Daardoor nam de werkvoorraad af en steeg het aantal verstrekte certificaten. De inspectie verleende meer vergunningen dan gepland.

De gevolgen van de economische recessie zijn nog niet merkbaar geweest in het aantal vergunningverleningen voor nieuwgebouwde binnenvaartschepen. Dat komt ook omdat er sprake is van langlopende trajecten waarin de inspectie tussentijds deelvergunningen verleent.

Beide aspecten, het terugdringen van de wachttijden en het uitblijven van crisiseffecten, resulteerden in een hoger aantal afgegeven vergunningen.

## handhaving

### dienstverlening

Het Informatiecentrum van de inspectie verstrekt inlichtingen aan het publiek en ondertoezichtstaanden over de wet- en regelgeving die binnen het werkterrein van de inspectie vallen. Bij het evalueren van de vraagafhandeling hanteert de inspectie landelijk geldende normen.

vraagafhandeling Informatiecentrum binnenvaart		
	gepland 2010	gerealiseerd 2010
telefoon	14.450	18.422
e-mail/ brief	2.550	854

- Gemiddeld was de wachttijd voor het *opnemen* van de telefoon 26 seconden. De landelijk geldende norm is 40 seconden. De medewerkers van het Informatiecentrum beantwoordden 95% van de telefonische oproepen binnen deze landelijke norm;
- Het Informatiecentrum handelde 99% van de per telefoon of e-mail gestelde vragen binnen de normtijd van twee werkdagen af.

### toezicht

De Binnenvaartwet die sinds 1 juli 2009 van kracht is, introduceerde de mogelijkheid om bestuurlijk toezicht te houden. De opbouw van de bestuurlijke handhavingcapaciteit zal in de komende jaren toenemen door meer samenwerking met de andere toezichthouders.

toezicht binnenvaart		
	gepland 2010	gerealiseerd 2010
inspecties Binnenvaartwet		
- passagiersvaart	120	48
- containervaart	80	57
- tankvaart	80	53
- bulkvaart	100	169
inspecties overig		
- pleziervaart (bedrijfsinspecties)	50	68
- bunkerstations	10	2
- terminals / bedrijfsinspecties	10	1
- overig (sleep/duw, onbenoemd)	-	1
scheepsafvalstoffenverdrag	10	1
systeemtoezicht		
- klassenbureaus	1	3
- overige erkende organisaties	10	-
- tankvaart	3	1
- fast ferries	2	1

Samen met RWS, de Zeehavenpolitie Rijnmond en het KLPD heeft de inspectie in 2010 de naleving gecontroleerd van de vaar- en rusttijden en de bemanningssterkte. Gebleken is dat de naleving rond de 50% ligt.

De realisatie van het toezicht op de Binnenvaartwet is achtergebleven bij de planning. Een van de oorzaken is de extra inzet die nodig was om andere toezichthouders te instrueren in bestuurlijke handhaving. De inspectie voerde 342 in plaats van 200 varende controles uit die werden gebruikt voor het opleiden en begeleiden van RWS-inspecteurs.

Een tweede oorzaak voor het achterblijvende aantal inspecties was de overdracht van de vergunningverlening naar klassenbureaus en particuliere instellingen, inclusief de medewerkers. Daardoor was er minder personele capaciteit beschikbaar voor het toezicht op de Binnenvaartwet.

Bij de inwerkingtreding van de Binnenvaartwet deed de inspectie de eerste ervaringen op met het toepassen van bestuurlijke boete als handhavinginstrument. De ervaringen lieten zien dat de grondslag voor en de kwaliteit van de boeterapporten moesten verbeteren. Vooral de kennis van inspecteurs over juridische zaken, de inhoud van de boetecatalogus en de standaardisering van processen vroegen meer aandacht. In de tweede helft 2010 heeft de inspectie op deze onderdelen verbeteringen doorgevoerd.

Tijdens de reguliere inspecties besteedden zowel de inspectie als de Arbeidsinspectie aandacht aan de aanwezigheid en het gebruik van zwemvesten en overige reddingsmiddelen.

De inspectie controleerde de veiligheid op en rond bunkerstations. De nadruk lag op de inspectie van de opslag van brandstof en de aanwezigheid van vluchtwegen. De inspectie zal het aantal veiligheidsinspecties in 2011 uitbreiden omdat het geconstateerde niveau van naleven te laag is.

Uitbreiding van het systeemtoezicht met circa 10 klassenbureaus en/of particuliere instellingen, is in 2010 met een jaar uitgesteld. De personele capaciteit die daarvoor gepland was, bleek nodig voor de overdracht van vergunningverlening aan klassenbureaus en particuliere instellingen.

In 2010 heeft de inspectie nog geen convenanten in de binnenvaart afgesloten. Wel is de inspectie met een tiental grotere bedrijven in overleg om binnen vijf jaar een convenant af te sluiten.

De inspectie heeft in 2010 een nalevingmeting uitgevoerd op de Wet pleziervaart. Uit de inspecties bij 68 producenten en importeurs van pleziervaartuigen en onderdelen bleek een heel laag nalevingniveau (20%). Oorzaak was in veel gevallen onzorgvuldigheid en onwetendheid.

## ongevallenonderzoek

In 2010 heeft de inspectie 96 verslagen opgesteld over incidenten en ongevallen. De Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV) deed in 2010 geen beroep op de inspectie voor onderzoeksassistentie bij ongevallen in de binnenvaart.

Op grond van incident- en ongevalmeldingen voerde de inspectie thema-inspecties en onderzoeken uit naar taalbeheersing, hotelschepen en pleziervaartuigen. Meer informatie hierover is te vinden op [www.ivw.nl](http://www.ivw.nl).

## samenwerking

In het vervoer over water zijn 24 toezichthoudende organisaties actief die samen 72 verschillende inspecties uitvoeren. Om effectiever toezicht te bereiken waarbij minder last voor ondertoezichtstaanden optreedt, werken ze intensief samen. Het Centraal Overleg Verkeersveiligheid te Water (COVW) stuurt de samenwerking aan. De structurele samenwerking is vastgelegd in een jaarlijks Toezichtplan Vervoer over Water.

In 2010 hebben de toezichthouders samen thema-acties uitgevoerd op de thema's eenduidig taalgebruik en verkeerde belading (stabiliteit). De naleving van de regels voor eenduidig taalgebruik is hoog en het risico is laag. Het KLPD besteedde extra aandacht aan risicovol vaargedrag. De overige thema-acties lopen door tot in 2011.

# 6. koopvaardij en visserij

## Uitbesteding vergunningverlening

In de loop van 2010 besteedde de inspectie de certificeringwerkzaamheden uit aan een selectie van klassenbureaus en andere gespecialiseerde bedrijven. Het ging om de certificering van passagiersschepen, tankers, non-conventieschepen en SI-geklasseerde koopvaardijsschepen kleiner dan 24 meter. Het toezicht op deze bedrijven vindt plaats via audits en maakt deel uit van het programma 'Toezicht op klassenbureaus en overige erkende organisaties'.

Medio 2010 droeg de inspectie de uitgifte van Monsterboekjes en Vaarbevoegdheidbewijzen over aan Kiwa Register. De inspectie behoudt het toezicht op de uitgifte.

In 2010 werd duidelijk dat de (toekomstige) vergunningverlening/certificering in het kader van het nieuwe Ballastwaterverdrag en de Maritime Labour Convention uitgevoerd kan en zal worden door de klassenbureaus. De verwachting is dat deze vergunningverlening/certificatieplicht niet eerder dan in de loop van 2012 in werking zal treden.

In 2010 werd nog niet duidelijk of de vergunningverlening die voortvloeit uit het nieuwe Sloopverdrag, aan klassenbureaus kan worden overgelaten. De regelgeving is nog in ontwikkeling. In 2010 is het een aantal malen voorgekomen dat een schip dat in het buitenland gebouwd was, wel een asbestvrijverklaring had maar desondanks toch asbesthoudende materialen bevatte. Dit bleek uit inspecties voor het onder Nederlandse vlag brengen van het schip. De inspectie heeft dit internationaal aan de orde gesteld. Ook overlegt de inspectie met de klassenbureaus hoe hier in de toekomst mee om te gaan.

## Vergunningverlening

Door de overdracht van de certificering van passagiersschepen en tankschepen aan klassenbureaus daalde het aantal vergunningen in de zeevaart. Ook de economische recessie leidde tot een vermindering van het aantal vergunningaanvragen.

vergunningen zeevaart		
aantal vergunningen	gepland 2010	realisatie 2010
- zeevaart (certificaten)	5.400	4.849
- visserij (certificaten)	850	1.121

In de visserij zijn meer vergunningen verstrekt dan geraamd. Een groot aantal vergunningen werd vernieuwd of vervangen door nieuwe en/of aangepaste regelgeving. Het gaat om de volgende certificaten:

- Passenger Ship Safety Certificate;
- Nationaal Veiligheidscertificaat voor de sportvisserij;
- IAPP-documenten (International Air Pollution Prevention Certificate);
- EIAPP (Engine International Air Pollution Prevention Certificate);
- SMC (Safety Management Certificate); en het
- DoC (Document of Compliance).

## handhaving

### dienstverlening

Het Informatiecentrum van de inspectie verstrekt inlichtingen aan het publiek en ondertoezichtstaanden over de wet- en regelgeving die binnen het werkterrein van de inspectie vallen. Bij het evalueren van de vraagafhandeling hanteert de inspectie landelijk geldende normen.

vraagafhandeling Informatiecentrum scheepvaart		
	gepland 2010	gerealiseerd 2010
telefoon	10.200	7.489
e-mail/ brief	1.800	2.149

- Gemiddeld was de wachttijd voor het opnemen van de telefoon 26 seconden. De landelijk geldende norm is 40 seconden. De medewerkers van het Informatiecentrum beantwoordden 95% van de telefonische oproepen binnen deze landelijke norm;
- Het Informatiecentrum handelde 99% van de per telefoon of e-mail gestelde vragen binnen de normtijd van twee werkdagen af.



## toezicht

De toename van het aantal vlaggenstaatsinspecties is het gevolg van de thema-acties op de naleving van Arbo-wetgeving en op (over)belading van zandschepen.

toezicht zeevaart		
	gepland 2010	realisatie 2010
inspecties vlaggenstaat	850	925
inspecties havenstaat	1.750	1.880
- waarvan PSC-inspecties	1.704	1.704
- overige inspecties	46	176
systeemtoezicht rederijen	n.t.b.	-
klassenbureaus & overige erkende instellingen	100	44
convenanten	0	1

In 2010 voerde de inspectie binnen de Havenstaatsinspecties 1.704 Port State Control inspecties uit. Dit was in overeenstemming met het internationaal opgedragen aantal. De realisatie van de overige havenstaatsinspecties was 176. Dit aantal is hoger omdat de 135 geplande en gerealiseerde Marpol annex VI-inspecties, daarin niet genoemd waren. Binnen het kader van Port State Control is in 2010 een thema-actie naar de stabiliteit van zeeschepen (belading) uitgevoerd. De inspectie zal de resultaten daarvan medio 2011 publiceren in het Annual Report 2010 van Paris MOU on Port State Control.

In 2010 zijn de voorbereidingen afgerond die ervoor zorgden dat het nieuwe inspectieregime voor Havenstaatsinspecties per 1 januari 2011 in werking kon treden. De belangrijkste veranderingen in vergelijking met de bestaande manier van werken, waren:

- het toezicht wordt meer risicogestuurd;
- het gebruik van nieuwe informatiesystemen voor planning en verslaglegging;
- de toepassing van nieuwe normen voor het aantal (fair share) en de aard van het aantal uit te voeren inspecties;
- het overdragen van een (gemiste) inspectie aan een ander land;
- het gebruik van nieuwe informatiesystemen voor planning en verslaglegging.

Ook de voorbereidingen voor vernieuwing van het inspectieprogramma voor vlaggenstaatsinspecties werden in 2010 grotendeels afgerond. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige werkwijze zijn:

- het toezicht wordt meer risico- dan themagestuurd;
- er is meer samenwerking met andere toezichthouders;
- de focus ligt meer op de kwaliteit en prestatie van de reder in plaats van het schip;
- de duur en intervallen van de inspecties worden afhankelijk van het niveau van naleving.

De nieuwe programmering van de vlaggenstaatsinspecties wordt in de loop van 2011 geïmplementeerd.

Het voornemen tot intensivering van het toezicht op klassenbureaus is in het Meerjarenplan 2010-2014 abusievelijk verwerkt als een toename van het aantal uit te voeren audits. Bedoeling was – en zo is dat in 2010 ook ingevuld – de intensivering vooral in te vullen door de inhoudelijke kwaliteit en diepgang van de audits.

In kustwachtverband zijn in 2010 onder mandaat van de inspectie (meevaren) door de kustwacht/KLPD 143 inspecties op vissersschepen en baggerschepen uitgevoerd. Wegens de slechte naleving (45%) die hieruit bleek, zal de inspectie hierop in 2011 intensiever inzetten.

Op grond van gemelde incidenten en ongevallen zijn thema-inspecties en onderzoeken uitgevoerd. Een thema-inspectie naar sjorring van containers bracht veel onvolkomenheden in werkwijze, procedures en gebruikt materiaal aan het licht. De thema-inspectie naar de Arbo-omstandigheden aan boord van koopvaardijsschepen bracht aan het licht dat de naleving van de regels de afgelopen periode niet is verbeterd. Een thema-actie rondom luikenwagens ziet erop toe dat reders de aanbevelingen die voor luikenwagens zijn gedaan, opvolgen. Deze thema-actie loopt nog door tot in 2011.

Op 23 augustus 2010 sloten de inspectie en de Spliethoff Groep een handhavingsconvenant. In het convenant is vastgelegd dat de Spliethoff Groep verder werkt aan het onderhoud en de constante verbetering van haar veiligheidsmanagementsystemen aan boord van de eigen schepen en dat zij meer verantwoordelijkheid neemt voor het aantoonbaar naleven van wet- en regelgeving. Afgesproken is dat de inspectie het aantal inspecties aan boord van de schepen van Spliethoff in Nederlandse havens, zal verminderen. Spliethoff is de eerste rederij waarmee de inspectie een convenant sluit.

## ongevallenonderzoek

In 2010 heeft de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV) geen beroep gedaan op de inspectie voor onderzoeksassistentie bij ernstige ongevallen in de zeevaart. De inspectie ontving 200 meldingen van ongevallen wereldwijd, waarbij één onder Nederlandse vlag varende schip betrokken was. Bij deze ongevallen waren 12 doden en 71 gewonden te betreuren. In circa 40% van de gevallen was het ongeval Arbo-gerelateerd, circa 15% betrof aanvaringen, circa 10% vastlopen en circa 10% motor- en roerproblemen.

## samenwerking

In het Toezichtplan Vervoer over Water komt behalve samenwerking tussen de toezichthouders in de binnenvaart ook die voor zeehavens aan de orde (bijvoorbeeld informatie-uitwisseling). De samenwerking binnen de havens wordt aangestuurd door het Directeurenoverleg Zeehavens.

# 7. luchtvaart

## vergunningverlening

De uitgifte van brevetten en bevoegdheidsbewijzen luchtvaart is medio 2010 overgenomen door Kiwa Register.

vergunningen luchtvaart		
	gepland 2010	realisatie 2010
aantal vergunningen	18.000	14.371

Aan *infrastructurele bedrijven* zijn minder vergunningen afgegeven door een verandering in de opleiding vakbekwaamheid verkeersleiding.

Een *luchtvaarttechnisch* bedrijf dat in het verleden veel kleine wijzigingen aanvraag, heeft een eigen DOA (Design Organisation Approval)-vergunning gekregen. Meer beschikkingen van verlengingen BVL (Bewijs van Luchtwaardigheid) zijn uitgegeven door de sector zelf in plaats van door de inspectie. Ook waren bepaalde onderdelen bij grondwerktuigkundigen onterecht als telbare producten aangemerkt.

Het lager aantal afgegeven vergunningen bij *luchtvaartoperationele bedrijven* is een gevolg van minder theorie-examens, minder autorisaties examinatoren en minder medische verklaringen; de oorzaak is mede de economische crisis. Samen leidde dit tot een afname in het aantal verleende vergunningen tot 14.371.

## handhaving

### *dienstverlening*

Het Informatiecentrum van de inspectie verstrekt inlichtingen aan het publiek en ondertoezichtstaanden over de wet- en regelgeving die binnen het werkterrein van de inspectie vallen. Bij het evalueren van de vraagafhandeling hanteert de inspectie landelijk geldende normen.

vraagafhandeling Informatiecentrum luchtvaart		
	gepland 2010	gerealiseerd 2010
telefoon	8.500	8.254
e-mail/ brief	1.500	3.090

- Gemiddeld was de wachttijd voor het *opnemen* van de telefoon 26 seconden. De landelijk geldende norm is 40 seconden. De medewerkers van het Informatiecentrum beantwoordden 95% van de telefonische oproepen binnen deze landelijke norm;
- Het Informatiecentrum handelde 99% van de per telefoon of e-mail gestelde vragen binnen de normtijd van twee werkdagen af.

## passagiersrechten

Passagiers kunnen in het kader van 'denied boarding compensation' een klacht indienen bij de inspectie. De inspectie behandelt een klacht als een verzoek tot handhaving.

passagiersrechten luchtvaart		
	prognose 2010	realisatie 2010
aantal klachten	1.200	8.761
% binnen de norm	95	30

Passagiers kunnen zich ook richten tot de geschillencommissie Luchtvaart of de rechter wanneer zij vinden dat de luchtvaartmaatschappijen de Europese regels over passagiersrechten niet nakomen.

Het Europese Hof van Justitie heeft op 19 november 2009 in het Sturgeon arrest bepaald dat passagiers recht kunnen hebben op een financiële compensatie wanneer hun vlucht meer dan drie uur is vertraagd. Het arrest heeft er toe geleid dat het aantal 'denied boarding compensation' klachten bij de inspectie exponentieel is toegenomen. Daarnaast heeft de aswolkproblematiek in april 2010 gezorgd voor een toename van het aantal klachten. Conform de Algemene Wet Bestuursrecht (Awb) moet de inspectie klachten binnen 6 maanden afhandelen, of zoveel eerder als mogelijk. Het aantal klachten heeft er toe geleid dat de inspectie de handhaving richting de luchtvaartmaatschappijen, heeft geïntensiveerd en extra mensen heeft ingezet om alle klachten tijdig af te kunnen handelen. Het percentage klachten dat in 2010 binnen de Awb-termijn van 6 maanden is afgehandeld, is 41%. Het streefgetal van 3 maanden is slechts voor 30% gehaald. De inspectie is met een grote inhaalslag bezig. Passagiers die na 6 maanden nog geen besluit hebben ontvangen zijn hiervan op de hoogte gesteld.

Op 1 november is met instemming van de Tweede Kamer het experiment met het nieuwe normen- en handhavingssysteem Schiphol van start gegaan. Het nieuwe stelsel bevat regels die ervoor moeten zorgen dat zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van die banen die het minste aantal geluidgehinderden opleveren. Aangezien het huidige stelsel met geluidsnormen tijdens dit twee jaar durende experiment van kracht blijft, heeft de inspectie een beleidsregel voor handhaving van het huidige stelsel opgesteld, waarin is aangegeven hoe in de handhaving van het huidige stelsel met het experiment wordt omgegaan. Daarnaast is de inspectie ook betrokken bij het monitoren van de werking van het nieuwe stelsel en de ontwikkeling van het handhavingbeleid.

De inspectie heeft in 2010 een aantal veiligheids- en voorlichtingscampagnes uitgevoerd, zoals het publiceren op internet van procedures en wet- en regelgeving. Daarnaast is er voorlichting gegeven over veiligheidsmaatregelen bij general aviation en veiligheidsmanagementsystemen. Er is een seminar gehouden over Inflight Security; de Amerikaanse luchtvaartautoriteit (FAA) heeft een presentatie verzorgd over regelgeving over onderhoud en operaties. Tot slot is het toezichtprogramma 2010 aan de sector gepresenteerd. De introductie van nieuwe Europese regelgeving over brevettering en vliegoperaties verloopt iets langzamer dan verwacht. Omdat de definitieve tekst van de regelgeving nog niet bekend is, heeft voorlichting hierover nog niet plaatsgevonden.

#### toezicht

Het lager aantal uitgevoerde systeeminspecties is onder andere veroorzaakt doordat deze meer tijd en inzet vergden dan aanvankelijk was voorzien vanwege een groot aantal bevindingen bij deze opleidingsinstellingen.

toezicht luchtvaart		
	gepland 2010	realisatie 2010
systeem-/bedrijfsinspecties		
- technische bedrijven	310	303
- operationele bedrijven	90	75
- luchthavens	25	17
- luchtvaart	10	10
object/productinspecties		
- technische bedrijven	165	8
- operationele bedrijven	350	228
- luchthavens	170	120
- luchtvaart	30	12
- luchtvaartuigen	370	374
- personen	20	0
thema-inspecties	6	3
convenanten	7	1

Het lager aantal systeeminspecties VtV-AOC (vergunning tot vluchtuitoefening) is veroorzaakt doordat een aantal maatschappijen stopte met hun operatie of failliet ging.

In 2010 is ervoor gekozen om een groot aantal object/productinspecties bij de luchtvaarttechnische bedrijven uit te stellen of niet uit te voeren. Niet-gebonden grondwerktuigkundige inspecties werden in het verleden gedaan om een aanvullend beeld te krijgen. Dat is nu niet meer nodig. Conformity inspecties zijn naar een later moment uitgesteld. Dit was mogelijk omdat voor het aanleveren van de rapportages aan de FAA (Federal Aviation Authority) geen deadline is gesteld wat geleid heeft tot een lager aantal inspecties dan voorzien.

Bij luchtvaartoperationele bedrijven is de vermindering in het aantal objectinspecties veroorzaakt door de afname in objectinspecties VtV-AOC. Dit zijn de niet uitvoerbare inspecties vanwege faillissementen van AOC-houders of door het afschrijven van bepaalde vliegtuigtypen en de kleinschaligheid van een operatie. Ook omdat opleidingsinstellingen in 2010 geen type ratings hadden gepland vielen de objectinspecties lager uit. Op basis van ontvangen klachten op het gebied van 'denied boarding compensation' (DBC) had de inspectie een voldoende compleet beeld over het niet naleven door de luchtvaartmaatschappijen van de DBC verordening. Inspecties waren daardoor niet meer noodzakelijk. Waar nodig zijn interventies gepleegd, variërend van gesprekken en waarschuwingen tot sanctieringen door het opleggen van een last onder dwangsom om luchtvaartmaatschappijen te dwingen zich te houden aan de verordening.

Door het convenant met Schiphol en een IATA (International Air Transport Association) audit op Rotterdam-the Hague Airport is een groot aantal objectinspecties (grondafhandeling- en obstakelinspecties) vervallen.

Ook het aantal veiligheidsinspecties Helihavens/Offshore Noordzee is verminderd omdat de ziekenhuishelilandingsplaatsen dit jaar zijn gecertificeerd.

De inspectie heeft een gecombineerde thema-inspectie vogelaanvaringen en 'runway incursions' uitgevoerd op Amsterdam Airport Schiphol. Bij een runway incursion komen personen, voertuigen of vliegtuigen onbedoeld op een start- of landingsbaan terecht. Speciale aandacht ging hierbij uit naar de werking van de fauna incident preventie en de inrichting van het luchtvaartterrein, vooral gericht op de hotspots, relevante intersecties en rijbanen. Gedurende de observatieronde is geconstateerd dat de bekeken objecten zijn ingericht conform de ICAO-eisen. Ook de activiteiten om overlast van vogels te voorkomen zijn in overeenstemming met de werkinstructie uitgevoerd.

In 2010 zijn bij vijf bedrijven themaonderzoeken of audits Human Factors uitgevoerd. Conform de internationaal gangbare typologie zijn twee bedrijven tijdens het onderzoek beoordeeld als "reactief" (het bedrijf reageert pas als zaken serieus zijn misgelopen), twee als "calculatief" (het bedrijf voldoet aan de regelgeving en probeert hieraan te blijven voldoen) en één bedrijf is beoordeeld als beginnend "proactief" (alleen voldoen aan de regel is niet genoeg). De trend is dat bedrijven zelf de verantwoordelijkheid

steeds beter oppakken. Vanwege het toegenomen belang van de bestrijding van Airspace Infringements (ongeautoriseerde luchtruimkruisingen), is besloten om het toezicht hierop in het reguliere werk op te nemen en daarmee als thema-actie te laten vervallen.

De geplande thema-inspectie “level bust” (het doorschieten van een toestel door de geklaarde hoogte) is niet door de inspectie uitgevoerd omdat Eurocontrol de sector heeft gevraagd actief mee te denken aan oplossingen en deze oplossingen ook te implementeren in procedures. Hierdoor ontstaat een groter bereik dan wanneer de inspectie dit doet.

De inspectie heeft zich bij opleidingsinstellingen en enkele luchtvaartmaatschappijen nog niet gericht op het ontwikkelen van een compleet veiligheidmanagementsysteem dat ook de organisatie-risico's benoemt en afdekt (EASA regelgeving hieromtrent is in de maak). Ze heeft haar aandacht vooral gericht op het naleven van wet- en regelgeving. De inspectie heeft daarom scherper toegezien op het herstellen van bij de bedrijven geconstateerde omissies.

De luchtwaardigheid van de Nederlandse luchtvaartuigen is over het algemeen goed. Dit is geconstateerd op basis van de resultaten van 51 inspecties van de luchtwaardigheid.

De luchtverkeersleidingsorganisatie LVNL heeft een risicoanalyse uitgevoerd op haar reorganisatie. Vanuit Europese regelgeving bestaat geen verplichting deze veiligheidstoets te houden en/of aan de inspectie aan te bieden. Toch heeft de luchtverkeersleidingorganisatie de risicoanalyse ter informatie aan de inspectie aangeboden. Daarnaast is de reorganisatie door DNV (Det Norske Veritas) geaudit. Ook deze auditresultaten zijn ter informatie aan de inspectie aangeboden. Uit de resultaten blijkt dat de luchtverkeersleidingsorganisatie de risico's die voortkomen uit de reorganisatie zorgvuldig in kaart heeft gebracht en beheersmaatregelen heeft genomen. Ook heeft de inspectie medio 2010 een audit gehouden op onderdelen van het veiligheidsmanagementsysteem. Op één onderdeel kon niet worden aangetoond dat werd voldaan aan de Europese regelgeving. Dit onderdeel wordt in 2011 opnieuw geaudit. Op andere onderdelen is aangetoond (vooral door de systeemondersteuning) dat een aanzienlijke verbetering is doorgevoerd in het veiligheidsmanagementsysteem.

De inspectie toetst de plannen voor realisatie van windturbines met het oog op luchtvaartveiligheid. Er worden windturbines gerealiseerd met een tiphoogte van 200 meter. Daarmee zouden ze uitsteken boven de minimale vlieghoogte van 150 meter. Er bestaat geen wettelijke grond om de realisatie van deze windturbines te reguleren. Ook worden windturbines gerealiseerd in de omgeving van luchthavens die operationele gevolgen hebben voor het vliegverkeer zonder dat zij de hoogtebeperkingsvlakken penetreren. De luchthavenexploitanten zijn hierover geïnformeerd. Daarnaast heeft de inspectie door een signaalrapportage de obstakelproblematiek in het algemeen in kaart gebracht.

interventies handhaving luchtvaart		
	2009	2010
waarschuwing/verscherpt toezicht	332	607
categorie 3/ level 1 bevinding	88	237
boete / last onder dwangsom	4	2
voornemen tot schorsing	4	0
schorsing	2	6

De hogere aantallen waarschuwingen/verscherpt toezicht en categorie 3/ Level 1 in 2010, zijn het gevolg van het niet meetellen van de SAGA- en SANA-inspecties in 2009. Daarnaast werd vanuit EASA gerichte inspectie-informatie verstrekt, waardoor er meer risicogericht en doelmatige SAFA-inspecties konden plaatsvinden.

Vanwege het grotere aantal ongevallen in de *general aviation* heeft de inspectie het toezicht geïntensiveerd door meer aandacht te besteden aan illegaal vervoer, luchtvaartvertoningen en lucht-ruimschendingen.

Op een luchthaven is verscherpt toezicht ingesteld als gevolg van onveilig vliegen in de nabijheid van de luchthaven. Het KLDP en de inspectie zijn met enige regelmaat op en nabij het veld aanwezig geweest. Dit signaal heeft geleid tot een vermindering van dit aantal bewegingen. Bij een andere luchthaven is verscherpt toezicht ingesteld als gevolg van incidenten met en tussen parachutisten en zwevers. Na een formele waarschuwing van de inspectie over onvoldoende afstand tussen de hoofd- en taxibaan heeft deze luchthaven de tekortkoming hersteld. In 24 gevallen is een officiële waarschuwing door de inspectie gegeven naar aanleiding van een ongeautoriseerde luchtruimkruising. In één geval is het brevet van de betrokken vlieger geschorst.

Er heeft zich een ernstig incident voorgedaan waarbij een vertrekkend vliegtuig is gestart vanaf een taxibaan. De inspectie heeft het nodige ondernomen om zich op basis van gegevens een oordeel te vormen over de vliegveiligheid. Vanuit het regulier toezicht monitort de inspectie de voortgang van het eigen onderzoek door de betrokken gecertificeerde ondertoezichtstaanden. De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) heeft het incident nog in onderzoek.

In 2010 hebben in heel Nederland 61 runway incursions plaatsgevonden. Bij één runway incursion was sprake van een ernstige situatie. Een vliegtuig startte terwijl zich nog een voertuig op de baan bevond.

In 2009 zijn 215 meldingen van laseraanstralingen bekend, in 2010 waren dat er 470. Mede op aandringen van de inspectie is wetgeving in voorbereiding die laseraanstralingen van luchtvaartuigen en verkeerstorens strafbaar stelt. Daarnaast werkt de inspectie aan een verbetering van het meldingsproces en voert zij trendanalyses uit.

Op donderdag 15 april 2010 is in internationaal verband besloten het luchtruim van een aantal Europese landen, waaronder Nederland, te sluiten in verband met de aanwezigheid van vulkaanas in de atmosfeer veroorzaakt door de vulkaan Eyjafjallajökull in IJsland. Het luchtruim van Nederland was vijf dagen gesloten. Ook in de ons omringende landen zijn dergelijke maatregelen genomen, met hoge kosten voor de luchtvaartmaatschappijen en grote effecten voor reizigers en vrachtvervoer tot gevolg. De inspectie heeft verschillende aspecten (technisch, operationeel, gebruik luchtruim) besproken met onder andere het KNMI, de LVNL, operators en het NLR. Daarbij is gekeken naar de maatregelen die ad hoc genomen zijn om het luchtverkeer veilig weer op gang te brengen en deze mogelijk te verankeren op de onderbouwing daarvan te bestendigen. Daarnaast zijn verschillende veiligheidsinspecties uitgevoerd.

kwaliteitsrisico bedrijven		
	Planning 2010	Realisatie 2010
- % bedrijven < 40	85	91
- % bedrijven < 50	95	98

In 2010 zijn naast de luchtvaarttechnische bedrijven ook de luchtvaartmaatschappijen (AOC-houders), vliegscholen en luchthavens gescoord. Voor Luchthavens heeft in 2010 een eerste risicoscore bij 15 luchthavens plaatsgevonden. Deze nulmeting geeft een eerste waarde van de kwaliteit en van de organisatie op de luchthavens. Op basis van de voorlopige gegevens is voor 2011 de best scorende luchthaven uitgezonderd van een continueringaudit.

Voor een luchtverkeersdienstverlener heeft geen nulmeting plaatsgevonden in 2010; dit zal in 2011 gebeuren. Voor het toezicht op veiligheidsmanagementsystemen is uitstel verleend tot aan 8 april 2012 in verband met de dan geldende regelgeving.

De luchthaven Schiphol en alle overige burgerluchthavens van regionale of nationale betekenis beschikken over een veiligheids-certificaat en een werkend veiligheidsmanagementsysteem. Met de inwerkingtreding van de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML/2009) werden vooralsnog twee luchthavens uitgezonderd. Daarnaast is dit voor een luchthaven nog afhankelijk van het omzetten door de betreffende provincie naar een lucht-havenbesluit of regeling.

Een algemene trend van de ongeautoriseerde luchtruimkruisingen is zichtbaar gemaakt. Hieruit blijkt een kleine daling van het aantal ongeautoriseerde luchtruimkruisingen van 274 in 2009 naar 269 in 2010. In tegenstelling tot 2009 hebben er zich wel een aantal ernstige voorvallen voorgedaan waarbij een commercieel luchtvaartuig nabij Schiphol moest uitwijken voor een ongeautoriseerde kruiser. Er wordt een aanvullende analyse uitgevoerd op de al bestaande gegevens om tot een betere uitsplitsing te komen. Hierbij worden onder andere de ongeautoriseerde luchtruimkruisingen per specifiek luchtverkeersgebied in kaart gebracht met als doel de problematiek meer locatiespecifiek te kunnen benaderen.

## opsporing

De inspectie is in 2010 regelmatig in actie gekomen naar aanleiding van overtredingen. In een aantal gevallen is een bestuurlijke boete en een last onder dwangsom opgelegd, in een aantal andere gevallen zijn betrokkenen aangesproken op de overtreding door middel van waarschuwingen. Op het gebied van illegaal vervoer en luchtvaartvertoningen is verscherpt toezicht gehouden. Daarnaast heeft de inspectie in een aantal gevallen zowel luchthavens als luchtvaartmaatschappijen en piloten aangesproken op overtredingen. In vrijwel alle gevallen zijn de overtredingen ongedaan gemaakt.

## ongevallen

De Luchtvaartpolitie maakte proces-verbaal op tegen een piloot die op vliegveld De Kooij kort na het opstijgen naast de startbaan terecht kwam. Het toestel is voor nader onderzoek in beslag genomen.

Op Rotterdam the Hague Airport is een helikopter met twee inzittenden kort na de start neergestort. Beide inzittenden konden met lichte verwondingen het toestel eigenhandig verlaten. Het vliegveld was enige tijd gesloten voor het vliegverkeer. De inspectie heeft vastgesteld dat er geen sprake was van vervoer, dan wel commercieel vervoer zonder vervoersvergunning. Het KLPD en de OvV doen onderzoek naar de oorzaak van het ongeval.

Een helikopter die een try-out fotosessie maakte vanwege een wielervedstrijd de volgende dag, crashte nabij de Noordzee boulevard op de Maasvlakte. Hierbij kwamen vier mensen om het leven. De inspectie heeft vastgesteld dat voor de vlucht een vergunning verleend was.

In 2010 hebben twee ongevallen met Micro Light vliegtuigen plaatsgevonden. De inspectie heeft, vaak in samenwerking met het KLPD, in alle gevallen de bevoegdheden van de vlieger en de vluchtvoorbereiding bekeken.

Op Schiphol viel een de-icing wagen om nadat een Boeing 747 hier tegen aanreed. De de-icing persoon die van 12 m hoogte naar beneden viel en letsel aan de rug opliep, is met de traumaheli afgevoerd. De Boeing 747 liep grote schade op en de passagiers werden van boord gehaald. De inspectie heeft als gevolg van dit incident een inspectieprogramma geschreven voor de-icing procedures.

## samenwerking

De samenwerking met de MLA (Militaire Luchtvaartautoriteit) krijgt steeds meer vorm. Op luchthavengebied zijn afspraken gemaakt over het uitvoeren van gemeenschappelijke audits op Vliegbasis Eindhoven/Eindhoven Airport en De Kooij/Den Helder Airport.

De Arbeidsinspectie en de inspectie hebben afspraken gemaakt over het toezicht op gebieden waarin de inspectie de rol van de Arbeids-inspectie kan overnemen. Met Douane Cargo zijn afspraken gemaakt over het uitvoeren van een pilot 'Redesign Cargo' waarbij de inspectie meedraait.

Met de Koninklijke Marechaussee zijn afspraken gemaakt over het uitvoeren van thema-inspecties op de luchthaven Maastricht. Voor het toezicht op de beveiliging van verkeersleidingsorganisaties zijn met de Koninklijke Marechaussee inspecties uitgevoerd bij twee bakens in de omgeving van Schiphol. Gezamenlijk is een luchthaven bezocht waarbij ook locatiemanagers van twee andere luchthavens aanwezig waren. Vanuit de camerapost op de luchthaven Schiphol is tevens de toegangsbeveiliging op Rotterdam the Hague Airport getoetst. Uit de bezoeken en onderzoeken zijn geen bijzonderheden naar voren gekomen.

In het kader van de samenwerking met de Inspectie Gezondheidszorg is vanwege de aanwezigheid van helikopterluchthavens invulling gegeven aan het programma vernieuwing toezicht door deelname van de inspectie aan het projectteam domein ziekenhuizen. In 2010 is een aantal Europese landen overeengekomen een luchtruimblok voor centraal Europa op te zetten, het zogenaamde FABEC-verdrag (Functional Airspace Block Europe Central).

Namens de Inspectie Staatstoezicht op de Mijnen voerde de inspectie toezicht op de offshore helidekken uit.

## convenanten

In 2010 is een aantal convenantprojecten gestart, één met het Nationaal Luchtvaart Laboratorium en een met CHC Helikopters Netherlands B.V. Verder is onderzocht hoe inspectie de kwaliteitsgerichte aspecten van audits door DNV bij de LVNL kan gebruiken. Daartoe zal DNV als erkende organisatie worden aangewezen. Daarnaast zijn convenantprojecten gestart met twee brancheorganisaties, de Nederlandse Vereniging van Luchthavens en de Historische Luchtvaart.

Vanaf 2009 heeft de inspectie in samenwerking met andere toezichthouders aan een convenant gewerkt. Eind januari 2010 is als resultaat daarvan het Convenant Schiphol Airport Authority afgesloten. Dit is een convenant waarbij samenwerkende toezichthouders binnen het domein Schiphol afspraken maken over het toezicht door de Luchthaven Schiphol. De Luchthaven Schiphol voert nu de oog- en oorfunctie uit voor deelconvenanten met de inspectie, de Koninklijke Marechaussee, het Hoogheemraadschap Rijnland en de Gemeente Haarlemmermeer.

De activiteiten van het Front Office Schiphol zijn in 2010 ingebed binnen de inspectie. Concreet resulteerde dit in een convenant tussen Schiphol en een aantal toezichtorganisaties, waaronder de inspectie. Hierin is de samenwerking verankerd en wordt ruimte geboden aan verdere afspraken om onder andere administratieve lastenverlichting voor bedrijven en een effectiever toezicht vanuit de overheid te realiseren.



# 8. waterbeheer

Bij het waterbeheer is sprake van een aantal belangrijke ontwikkelingen die relevant zijn voor de activiteiten van de inspectie op dit terrein.

## inwerkingtreding nieuwe Waterwet (22 december 2009)

De Waterwet heeft aanzienlijke veranderingen met zich mee gebracht. Voor beheer en onderhoud is een leggerplicht voorzien. Een legger is een juridisch document waarin informatie is vastgelegd over de functionele eisen en onderhoudsplichtigen van waterwerken. Binnen de kaders van de legger zijn werken aan watersystemen vergunningvrij. Voor aanleg/wijziging is een projectplan noodzakelijk. De resterende vergunningplicht is grotendeels omgezet in een meldingsplicht. Hoewel gedurende het gehele kalenderjaar 2010 de leggerplicht nog niet van kracht is geweest, is met deze wijziging in vergunningplicht rekening te houden en gehouden. Het toezicht op leggers kan pas ingaan nadat de verplichting daartoe in werking is getreden (22 december 2012). Op basis van ervaringen die worden opgedaan met het directe toezicht op de projectplannen en te zijner tijd ook op leggers zal de inspectie bezien of inrichting van het proces van totstandkoming en daarin de zorg voor voldoende kwaliteit het vertrouwen rechtvaardigen om over te gaan op systeemtoezicht of op horizontaal toezicht door een convenant. Er is op dit moment nog onvoldoende ervaring opgedaan met het fenomeen projectplannen en de wijze waarop deze tot stand komen. De evaluatie van dit nieuwe instrument en wat daar mee samenhangt, is voorzien eind 2011.

## transitie van het toezicht

In het domein Waterbeheer nopen diverse ontwikkelingen tot heroverweging of heroriëntatie. Onder andere de politiek-bestuurlijke opvattingen over toezicht op andere bestuursorganen (interbestuurlijk toezicht) en de aannemelijke herverkaveling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden in het waterbeheer en in de waterketen, brengen het toezicht van de inspectie op Waterbeheer in een transitietraject (het regeerakkoord, Bestuursakkoord Water). Gedurende het jaar 2010 heeft dit geleid tot wijziging van de focus in het toezicht. Voorheen was de primaire invalshoek dat de inspectie op basis van thematisch onderzoeken tot uitspraken kwam in termen van 'wat' en 'wie'.

**WAT** is er op het terrein van het thema in Nederland aan de hand? In de loop van 2010 zijn ondertoezichtstaande natuurlijke en rechtspersonen centraal komen te staan, waardoor de uitspraken van de inspectie veel meer het karakter hebben gekregen van,

**WIE** heeft op welke wijze wet- en regelgeving nageleefd? Als gevolg hiervan staat voor de inspectie tegelijkertijd centraal of ondertoezichtstaande natuurlijke en rechtspersonen zich gedragen in overeenstemming met de normen die in wet- en regelgeving zijn gesteld.

Deze koerswijziging heeft als consequentie dat de producten van de inspectie in 2010 niet goed te vergelijken zijn met de resultaten van voorgaande jaren.

## vergunningverlening

vergunningen waterbeheer		
aantal vergunningen	gepland 2010	realisatie 2010
vergunningen Eigen Dienst RWS	30	50
beoordelingen projectplannen	20	7
erkenningen intermediairs	300	268
% binnen de norm	85	76

### vergunningen Eigen Dienst Rijkswaterstaat

Als gevolg van de inwerkingtreding van de Waterwet zijn in 2010 veel minder vergunningen afgegeven dan in voorgaande jaren, maar wel meer dan voor 2010 geraamd.

### beoordelingen projectplannen

Het aantal te beoordelen projectplannen is achtergebleven bij de verwachting. Reden hiervoor is dat Rijkswaterstaat minder projectplannen op grond van de Waterwet heeft opgesteld dan vooraf door Rijkswaterstaat en de inspectie waren geschat.

### erkenningen intermediairs

Het aantal afgegeven erkenningen is vraaggestuurd, de realisatie is dienovereenkomstig afwijkend van de planning.



## handhaving

### *dienstverlening*

Het Informatiecentrum van de inspectie verstrekt inlichtingen aan het publiek en ondertoezichtstaanden over de wet- en regelgeving die binnen het werkterrein van de inspectie vallen. Bij het evalueren van de vraagafhandeling hanteert de inspectie landelijk geldende normen.

vraagafhandeling Informatiecentrum, waterbeheer		
	gepland 2010	gerealiseerd 2010
telefoon	40	6
e-mail/ brief	10	10

- Gemiddeld was de wachttijd voor het *opnemen* van de telefoon 26 seconden. De landelijk geldende norm is 40 seconden. De medewerkers van het Informatiecentrum beantwoordden 95% van de telefonische oproepen binnen deze landelijke norm;
- Het Informatiecentrum handelde 99% van de per telefoon of e-mail gestelde vragen binnen de normtijd van twee werkdagen af.

### *toezicht*

toezicht waterbeheer		
	gepland 2010	realisatie 2010
<b>bestuurlijk (systeem)toezicht (provincies/waterschappen/RWS)</b>		
- inspecties	8	13
direct toezicht RWS		
- beoordelingen meldingen	150	227
- systeemcontroles	3	0
<b>direct toezicht kwalibo (certificerende instellingen intermediairs)</b>		
- inspecties	2	3
- meldingen bodemloket	75	63
- veldcontroles	2	1

## bestuurlijk toezicht

Naast de acht geplande inspecties heeft het domein Waterbeheer nog vijf co-inspecties uitgevoerd, te weten één in samenwerking met de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (IOOV), één in internationaal gezelschap en drie inspecties samen met de VROM-Inspectie.

### *toetsing primaire waterkeringen*

De inspectie heeft in de afgelopen twee jaar het toetsproces primaire waterkeringen vanuit haar rol als landelijke toezicht-houder beoordeeld en de naleving gemeten. Nadat in 2009 de inrichting van het toetsproces is beoordeeld, is in 2010 een reality

check gestart waarbij de inhoudelijke kwaliteit van het toetsproces (vooral de toezichthoudende rol van de provincie) werd beoordeeld. Op basis van steekproeven is de naleving van de toetsvoorschriften gemeten. De inspectie komt aan het einde van het eerste kwartaal van 2011 met haar definitieve oordeel over het toezicht door de provincies.

### *aanwijzing regionale keringen en normering daarvan*

De inspectie heeft geïnventariseerd of de provincies regionale keringen hebben aangewezen en of zij voor deze keringen een veiligheidsnorm hebben vastgesteld, conform artikel 2.4 van de Waterwet. De inspectie stelt vast dat alle provincies bij provinciale verordening regionale waterkeringen hebben aangewezen. Een grote meerderheid van de regionale waterkeringen is tevens voorzien van een norm. Alleen in Noord-Brabant en Groningen ontbreekt thans nog de norm voor een deel van de aangewezen regionale keringen.

### *grondwaterlichamen*

De inspectie signaleert op basis van dit onderzoek dat de hoeveelheid grondwater voor drinkwater, industrie, landbouw, natuur-herstel, droogvallende beeksystemen, recreatie en andere functies, niet voldoende bekend is. Met de vaststelling van de Kaderrichtlijn Water is bepaald dat de toestand van alle grondlichamen in de Europese Unie in het jaar 2015 goed moet zijn. Dit vergt volgens de inspectie nog een inspanning van de verantwoordelijke instanties in Nederland. Provincies wijzen op de verantwoordelijkheid van het Rijk. Er is kritiek op de kwaliteit van het Rijkskader en op de beperkte reactietijd die zij hebben gekregen na het van kracht worden ervan. Het aangereikte Rijkskader is ontoereikend om aan de Europese verplichtingen te voldoen. De inspectie is van mening dat het Rijkskader in lijn moet worden gebracht met de Europese verplichtingen. Dit onderwerp zal binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu worden opgepakt.

### *waterplannen*

De inspectie heeft onderzoek gedaan naar de doorwerking van de wettelijke vereisten uit de Kaderrichtlijn Water (Europese Unie) (KRW) en het Nationaal Water Plan. De inspectie concludeert dat provincies en Rijkswaterstaat de status en doelen van de KRW waterlichamen over het algemeen adequaat hebben vastgesteld. Het 'beheers- en ontwikkelplan voor de rijkswateren (BPRW)' van Rijkswaterstaat vormt voor de meeste onderzochte elementen het goede voorbeeld. Alle waterbeheerders beschrijven de maatregelen om doelen te behalen helder en transparant. De effectiviteit van de maatregelen voor het doelbereik per waterlichaam is echter niet altijd volledig en transparant opgenomen in de plannen. De meeste waterplannen zijn consistent op de inhoud, maar de onderlinge uniformiteit tussen de verschillende waterplannen in hetzelfde stroomgebied, is niet altijd aanwezig. Rijkswaterstaat houdt een eigen indeling aan wat een uniforme uitwisseling van gegevens met andere waterbeheerders en opstellers van rapportages belemmert.

### *inventariserend onderzoek naar koude warmte opslag (KWO)*

KWO-systemen kunnen een positieve bijdrage leveren aan klimaatdoelstellingen. Zij vormen echter een risico voor het grondwater-beheer. Door het ontbreken van een integraal afwegingskader is het voor het bevoegd gezag niet mogelijk om eventueel optredende afwenteling naar anderen te voorkomen. Dit signaal wordt binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu verder opgepakt.

### *lozingen door recreatievaart*

In de tweede helft van 2010 heeft de inspectie onderzoek gedaan naar de naleving van het lozingsverbod op toiletwater door de recreatievaart. Uit dit onderzoek blijkt dat het lozingsverbod niet of nauwelijks wordt nageleefd. Minder dan 1% van het toiletwater van de recreatievaart wordt ingezameld. Het verbod wordt om een aantal redenen niet nageleefd, waaronder onbekendheid met de exacte regelgeving en de geringe handhaafbaarheid van het lozingsverbod. De regelgeving (sinds 1 januari 2009) is dusdanig vormgegeven dat handhaving alleen mogelijk is bij heterdaad situaties, de handhaver moet de lozing zien en kan dan strafrechtelijk optreden. Het stimuleren van de naleving via het instrument handhaving is hierdoor niet of nauwelijks mogelijk.

Mede aanleiding voor het lozingsverbod van de recreatievaart is de overschrijding van de bacteriologische norm van de Europese zwemwaterrichtlijn. Ondanks het feit dat bij het onderzoek niet is nagegaan in hoeverre de lozingen door de recreatievaart deze bacteriologische norm overschrijding veroorzaken, signaleert de inspectie een mogelijk risico voor de naleving van Europese verplichtingen.

Door toezicht op de huidige regelgeving ziet de inspectie geen mogelijkheden om de naleving te vergroten en het risico van het niet voldoen aan de Europese normen, weg te nemen. Dit heeft binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu de aandacht.

## direct toezicht Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is naast een bestuursorgaan in het kader waarvan de inspectie bestuurlijk toezicht uitoefent tevens een uitvoeringsorgaan waarop de inspectie direct toeziet. Door de verschuiving die in de Waterwet heeft plaatsgevonden van vergunningplicht naar algemene regels zijn meer meldingen beoordeeld. Rijkswaterstaat heeft in 2010 meer meldingsplichtige activiteiten uitgevoerd dan vooraf werd voorzien.

De inspectie heeft vanuit haar rol van bevoegd gezag 227 meldingen door Rijkswaterstaat in verband met het *Besluit bodemkwaliteit* beoordeeld. De inspectie voerde geen specifiek onderzoek uit naar het beheer zoals Rijkswaterstaat dat uitvoert. De uitkomsten van de toetsingen van de meldingen gaven hier geen aanleiding toe.

Wel is in 2010 een 'Inspectieonderzoek beheer en onderhoud Rijkswaterstaat werken' uitgevoerd bij een aantal diensten van Rijkswaterstaat met als doel om inzicht te krijgen in de wijze waarop de districten van Rijkswaterstaat handelen bij de voorbereiding van de vergunningverlening op basis van de 'Wet beheer rijkswaterstaatwerken' (Wbr) bij 'gewoon onderhoud'. Tevens is onderzocht of het Uitvoeringskader Wbr grote rivieren daarbij goed wordt toegepast en of dit kader voldoende handvatten biedt om uniform te handelen bij de vergunningverlening onder de Wbr en –sinds 22 december 2009- onder de Waterwet. Uit dit inspectieonderzoek blijkt dat de districten van Rijkswaterstaat in het algemeen uniform hebben gehandeld bij de vergunningverlening Wbr met betrekking tot 'gewoon onderhoud'. Vergunningverleners die bij Rijkswaterstaat in dienst zijn en daar vergunningaanvragen beoordelen, hebben speelruimte wat betreft de beoordeling of een activiteit gewoon onderhoud betreft of dat er een vergunning aangevraagd moet worden. In twijfelgevallen nemen de vergunningverleners contact op met de inspectie.

## direct toezicht Kwalibo

Kwalibo staat voor kwaliteitsborging in het bodembeheer. Het is een van de maatregelen om het bodembeheer te verbeteren. Kwalibo kent drie speerpunten:

- kwaliteitsverbetering bij de overheid;
- versterking van het toezicht en de handhaving;
- erkenningsregeling bodemintermediairs.

In het kader hiervan heeft de inspectie in verband met het Besluit bodemkwaliteit in 2010 de volgende activiteiten uitgevoerd:

- drie inspectie-onderzoeken bij zowel Rijkswaterstaat als bij waterschappen;
- een onderzoek naar de uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit het Besluit bodemkwaliteit en de belemmeringen die men in de praktijk tegenkomt. De betrokken waterbeheerders zijn aangesproken op geconstateerde tekortkomingen;
- een onderzoek bij Rijkswaterstaat naar de wijze waarop gerapporteerd wordt bij bodemonderzoeken. De inspectie concludeert dat de rapportage van de monsterneming onvoldoende duidelijk is over de wijze waarop de monsterneming heeft plaatsgevonden en dat in een aantal gevallen Rijkswaterstaat dit niet heeft opgemerkt. Aangezien het hier eigen werken van Rijkswaterstaat betreft, zal de inspectie haar toetsende rol intensiveren. De uitkomsten duiden ook op noodzaak tot verbetering van de kwaliteit van rapportages door de bodemadviesbureaus. Certificerende instellingen moeten hierop toezien. Zij zijn daarop gewezen vanwege het feit dat zij geacht worden hierop te letten bij de controle op de certificering;

- een bestuursrechtelijk onderzoek bij een certificerende instelling naar aanleiding van de uitkomsten van een strafrechtelijk onderzoek van de VROM-Inlichtingen- en Opsporingsdienst dat in 2009 heeft plaatsgevonden. Uit het onderzoek is gebleken dat de certificerende instelling haar taken binnen de kaders heeft uitgevoerd maar dat er wel verbeterpunten zijn.

Met het oog op de werking van het systeem van Kwalibo, zijn in 2010 diverse activiteiten verricht. Er is geïnvesteerd in de opzet van een risicomodel, een visie op informatie-uitwisseling tussen de certificerende instellingen en de rijksinspecties en nadere afstemming met de VROM-Inspectie. Wat betreft het plagen van interventies door de rijksinspecties is in 2010 daarvoor een gezamenlijke “Sanctiestrategie Kwalibo” vastgesteld.

#### *gevolg geven aan signalen over vermeende misstanden*

Iedereen kan een bodemsignaal indienen bij het Bodemloket. De bodemsignalen die betrekking hebben op activiteiten in oppervlaktewateren worden door de inspectie opgepakt en beoordeeld. Ondanks de inspanningen in 2010 om meer bekendheid te geven aan dit loket, is in 2010 een geringe daling opgetreden van het aantal ingediende signalen. Er is geen onderzoek gedaan naar de oorzaak van deze daling. In drie gevallen heeft een melding geleid tot interventie door de inspectie. In lijn met de sanctiestrategie is het instrument van de waarschuwing en de last onder dwangsom ingezet. Daarnaast zijn een waterschap en een provincie aangesproken op hun taakuitoefening. In deze gevallen gaat het om het instrument van de waarschuwing als interventie.

#### *het uitvoeren van veldcontroles*

In samenwerking met de VROM-Inspectie is in 2010 deelgenomen aan interventieteams. Het gaat hierbij om regionaal opererende teams die in samenwerking met de handhavingpartners uit het straf- en bestuursrecht gesignaleerde misstanden onderzoeken. Van de veldcontroles is er in 2010 één afgerond. De tweede controle zal medio februari 2011 opgeleverd worden. Het gaat om grootschalige onderzoeken.

#### *inspectie van certificerende instanties*

In 2010 heeft de inspectie samen met de VROM-Inspectie twee certificerende instellingen geïnspecteerd en aangesproken op de uitvoering van hun werkzaamheden en de naleving van de normen. Bij één van de certificerende instellingen is een last onder dwangsom opgelegd.

bezwaar en beroep waterbeheer		
	gepland 2010	realisatie 2010
aantal bezwaarschriften	10	7

In 2010 zijn drie bezwaarprocedures afgerond. Het betrof in twee gevallen een bezwaarschrift tegen een opgelegde last onder dwangsom. In het kader van een afwijzing van een verzoek tot

handhaving is door belanghebbende ook een bezwaarschrift ingediend. In laatst genoemde casus is tevens een beroep ingediend en is een verzoek om een voorlopige voorziening gevraagd.

In twee vergunningprocedures is een beroepschrift ingediend in 2010. In alle gevallen is het standpunt van de inspectie overgenomen. Intussen zijn de beschikkingen tot last onder dwangsom ingetrokken aangezien de overtredingen zich niet meer konden voordoen.

## memorabilia overig toezicht in 2010

### *problemen met kunstwerken*

In 2009 kwamen problemen met kunstwerken een aantal keer prominent in het nieuws. De inspectie heeft deze signalen opgepakt en heeft er onderzoek naar gedaan. Rijkswaterstaat, beheerder van de kunstwerken, zag direct in dat ook de beheerder er belang bij heeft zo snel mogelijk inzicht te krijgen in mogelijke problemen met kunstwerken. Rijkswaterstaat is dan ook onmiddellijk gestart met het uitvoeren van een onderzoek om vast te stellen waar zich problemen zouden kunnen voordoen. Door het adequate, zelfcorrigerende optreden van Rijkswaterstaat heeft de inspectie in 2010 afgezien van het starten van een inspectie naar het beheer en onderhoud van kunstwerken.

### *Nederland niet in gebreke gesteld bij IPPC-richtlijn*

Het heeft er om gespannen of Nederland zou voldoen aan de ‘Integrated Pollution Prevention and Control’ (IPPC)-richtlijn die gericht is op geïntegreerde preventie en bestrijding van milieuvcontaminatie. De dreigende ingebrekestelling werd in 2010 geseponeerd door de EU. Het toezicht van zowel de VROM-Inspectie als de Inspectie Verkeer en Waterstaat op de naleving van de IPPC-verplichtingen door de medeoverheden, heeft hier zeker een positieve rol bij gespeeld.

Uit een rapportage van deze inspecties blijkt dat er in september 2010 nog 56 achterblijvende vergunningen (van 44 bedrijven) waren. Dit komt overeen met 98,8% implementatievoortgang. Ten opzichte van 2009 is de achterstand met 40% ingehaald. Een speciale positieve vermelding is in dit verband op zijn plaats voor Rijkswaterstaat. Alleen bij Rijkswaterstaat is sprake van een volledige uitvoering van de IPPC-richtlijn. Bij 43 van de achterblijvende vergunningen lopen nu procedures (vergunningprocedure, intrekking van de vergunning, handhaving en start Milieu effect rapportage [Mer]-procedure). Hierbij worden geen belangrijke knelpunten meer verwacht voor een afhandeling vóór eind 2011. Bij de overige 13 vergunningen is een oplossing van de uitvoeringsachterstand moeilijker te voorspellen. Dit zijn veelal bestuurlijk complexe dossiers; zij vragen relatief veel tijdinspanning om tot een oplossing te komen. Qua omvang betreft het een zeer beperkt aandeel (0,3% van alle Nederlandse IPPC-vergunningen).

## samenwerking

De volgende projecten zijn gezamenlijk met de VROM-Inspectie uitgevoerd:

- participatie met andere handhavingpartners in het Interventieteam Gelderland. De eindrapportage is met aanbevelingen aangeboden aan onder andere de Inspectie Verkeer en Waterstaat, de VROM-Inspectie en gemeenten.
- een gezamenlijke risicoanalyse van de grond-, bagger- en bouwstoffenketen;
- onderzoek naar de staat van het toezicht bodem. Dit project beoogt een beeld te gaan geven van de landelijke inzet op toezichtgebied bodem;
- het organiseren van regiodagen ketenhandhaving Besluit bodemkwaliteit (Bbk) samen met Agentschap NL en met het Landelijk overleg milieu (LOM) voor toezichthouders van waterschappen, gemeenten, provincies en publieke samenwerkingsverbanden die toezicht houden op de (water) bodemwetgeving.

## ongevallenonderzoek

De inspectie en de IOOV hebben samen een beknopt oriënterend onderzoek uitgevoerd naar de stand van zaken van de in de kabinetsreactie op de Taskforce Management Overstromingen genoemde verbeteracties. Om inzicht te krijgen in de belangrijkste ontwikkelingen en de stand van zaken betreffende de voorbereiding op hoogwater en overstromingen, zijn interviews gehouden met beleidsverantwoordelijken en inhoudelijk deskundigen. Ook zijn relevante voortgangsdOCUMENTEN geraadpleegd.

Het totale beeld is dat vooral op nationaal niveau in de algemene kolom, de verbeteracties vertraging oplopen door verschuiving van aandacht en prioriteiten. De waterkolom werkt gestructureerd aan de verbeterpunten maar ook daar zijn de verbetertrajecten nog in volle gang. De verwachting is dat de meeste daarvan eind 2011 zullen zijn afgerond.



# 9. gevaarlijke stoffen

## handhaving

### *dienstverlening*

Het Informatiecentrum van de inspectie verstrekt inlichtingen aan het publiek en ondertoezichtstaanden over de wet- en regelgeving die binnen het werkterrein van de inspectie vallen. Bij het evalueren van de vraagafhandeling hanteert de inspectie landelijk geldende normen.

vraagafhandeling Informatiecentrum, gevaarlijke stoffen		
	gepland 2010	gerealiseerd 2010
telefoon	1.350	1.113
e-mail/ brief	230	369

- Gemiddeld was de wachttijd voor het *opnemen* van de telefoon 26 seconden. De landelijk geldende norm is 40 seconden. De medewerkers van het Informatiecentrum beantwoordden 95% van de telefonische oproepen binnen deze landelijke norm;
- Het Informatiecentrum handelde 99% van de per telefoon of e-mail gestelde vragen binnen de normtijd van twee werkdagen af.

### *toezicht*

Het toezicht van de inspectie op het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt uitgevoerd binnen de domeinen weg en railvervoer, schepen- en luchtvaart.

toezicht gevaarlijke stoffen		
	gepland 2010	realisatie 2010
aantal domeinspecifieke inspecties op hoofdtaken		
- rail en wegvervoer	4.460	4.523
- luchtvaart	1.840	2.134
- scheepvaart	2.083	2.250
aantal thema acties		
- rail en wegvervoer	7	7
- luchtvaart	7	7
- scheepvaart	4	4
multimodale inspecties		
- bedrijfsinspecties	305	304
- classificatie	100	86
- vastzetten lading, stuwage en segregatie	4	4
- verpakkingen	n.t.b.	1
operatie tegengas	750	752

Het toezicht van de inspectie is vooral gericht op de knooppunten tussen de modaliteiten, bedrijven en op de grootste risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast heeft de inspectie een aantal verplichtingen die voortvloeien uit nationale of Europese regelgeving, zoals de controlerichtlijn voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg. Over de hele lijn zijn binnen alle domeinen de geplande inspecties uitgevoerd.

## multimodale inspecties

### *bedrijfsinspecties*

Bedrijfsinspecties zijn een geschikt instrument om multimodaal te inspecteren en systeemtoezicht toe te passen. Hierbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij bedrijfsinspecties van de samenwerkende handhavingspartners. Onder bedrijfsinspecties worden inspecties verstaan in het kader van systeemtoezicht, preventieve broncontroles en controles naar aanleiding van incidenten. Bij zeven bedrijven was de naleving onvoldoende, reden om bij een aantal overtredingen verbaliserend of bestuursrechtelijk (opleggen van een dwangsom) op te treden. Hierbij ging het om het niet hebben van een veiligheidsadviseur en het herhaaldelijk verkeerd opmaken van vervoersdocumenten. Bij 57 bedrijven zijn twee of meer overtredingen geconstateerd die in 2011 door de samenwerkende inspecties opnieuw zullen worden bezocht. Bij 49 bedrijven was de naleving voldoende. De intentie is om met vijf bedrijven een handhavingsconvenant af te sluiten. Een aantal wettelijke voorschriften wordt nog onvoldoende nageleefd. Deze liggen vooral op het gebied van opleidingen, beveiliging gevaarlijke stoffen en de taken van de veiligheidsadviseur.

### *controle op classificatie*

In 2010 heeft de inspectie door in totaal 81 monsters van gevaarlijke (afval)stoffen genomen. In 88% zijn na analyse van het genomen monster onrechtmatigheden vastgesteld. Dit varieerde van een 'te lichte' classificatie tot een geheel verkeerde klasse-indeling. De resultaten van de analyses hebben veelal geleid tot het herverpakken van de vervoerde gevaarlijke stof, het anders indelen van het product en het opmaken van nieuwe vervoersdocumenten. De inspectie heeft ook bij niet-naleving van het tunnelregime het instrument monsterneming toegepast om de identiteit van de vervoerde gevaarlijke stof vast te stellen. Hiertegen is strafrechtelijk opgetreden. Nog niet alle strafrechtelijke onderzoeken van 2010 naar aanleiding van genomen monsters zijn door de inspectie afgerond.

### controle op stuwage en scheiding van stoffen

De thema-actie vastzetten lading, stuwage en segregatie is gericht op het vastzetten van lading en segregatie van verpakte gevaarlijke stoffen in containers en trailers. Het betrof een multimodale aanpak op de modaliteiten weg, spoor, binnenvaart en zeevaart. Er werden 158 containers en 107 trailers gecontroleerd. Van de containers bleken 59 containers en 59 trailers niet te voldoen aan de voorschriften.

## controle op verpakkingen

De multimodale inspecties betreffen alle soorten verpakkingen, waaronder ook tanks en tankcontainers. Uit de eerste bevindingen van de thema-actie verpakkingen die in het najaar van 2010 is gestart, blijkt dat afzenders van vooral stukgoedverpakkingen van gevaarlijke stoffen, zich niet altijd houden aan de wettelijke normen. De praktijk van het verpakken is niet altijd in overeenstemming met de instructies van het bij de verpakking behorende testrapport. Deze thema-actie wordt in het voorjaar van 2011 afgerond.

### operatie Tegengas (gegaste containers)

Deze actie is opgezet ter uitvoering van de Tweede Kamermotie Poppe-Boelhouwer en loopt sinds 1 oktober 2008. Een handhavingsteam bestaande uit de Inspectie Verkeer en Waterstaat, de VROM-Inspectie, de Douane, de Arbeidsinspectie en de Voedsel- en Waren Autoriteit controleert gericht containers op gassing met bestrijdingsmiddelen.

In 2010 werden 1.007 containers geïnspecteerd. Bij 115 containers (11%) werd een gevaarlijk gas aangetroffen met een concentratie boven de grenswaarde. Van deze 115 containers waren zeven containers (0,7% van de gecontroleerde containers) actief gegast en bij de overige 108 containers (11% van de gecontroleerde containers) waren de gassen afkomstig uit de lading zelf. Geen van de zeven containers die actief waren gegast met een bestrijdingsmiddel was voorzien van de verplichte waarschuwingssticker. Kleding en schoenen uit Azië vormen een groot deel van de goederenstroom met gevaarlijke gassen. Vanuit het bedrijfsleven lopen ondertussen via het Platform Gassen in containers goede initiatieven om de veiligheid te verbeteren bij het openen van containers met gevaarlijke gassen en het lossen van goederen uit deze containers.

## domeinspecifieke inspecties

### inspecties rail en wegvervoer

De reguliere inspecties die zijn uitgevoerd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor zijn gerelateerd aan specifieke projecten, zoals overbelading, vuurwerk en EVOA (Europese verordening voor de overbrenging van afvalstoffen). Bij 38% van de weginspecties zijn één of meer overtredingen geconstateerd waarbij de meeste overtredingen voorkwamen op het gebied van de persoonlijke beschermingsmiddelen, documentatie en

stuwage. In 2010 is ook een thema-actie inspectie vlaglading gehouden. Deze thema-actie is onderdeel van de controle op de classificatie van gevaarlijke stoffen, in dit geval gevaarlijke afvalstoffen. Behalve op de aspecten van het ADR (Accord european relatif au transport international de marchandises Dangereuses par Route) zijn deze gevaarlijke afvalstoffen ook gecontroleerd in het kader van de EVOA. De inspecties zijn op vier verschillende locaties uitgevoerd in samenwerking met de VROM-Inspectie, RIVM en het KLPD. In totaal zijn 140 voertuigen staande gehouden op basis van visuele criteria. Hiervan viel 12,8% onder de doelgroep. Bij monsternamen van gevaarlijke stoffen bij acht voertuigen bleek dat bij er bij drie van deze voertuigen met gevaarlijke stoffen sprake was van een onjuiste classificatie. Deze transporten voldeden wel aan de EVOA-classificatievoorschriften.

In 2009 heeft Rijkswaterstaat aan de hand van camerabeelden geconstateerd dat vrachtauto's met gevaarlijke stoffen door tunnels reden waar dit verboden is. Dit heeft geleid tot een intensivering van controles op het vervoer van gevaarlijke stoffen door tunnels. Omdat slechts twee van de 15 tunnels waren voorzien van de juiste tunnelaanduiding, zijn de tunnelbeheerders hiervan op de hoogte gesteld. In de loop van 2010 zijn alle tunnels conform de gewijzigde regelgeving aangeduid. In 2011 zal de inspectie in haar reguliere controles blijvend controleren op het vervoer van gevaarlijke stoffen in tunnels.

Bij de reguliere controles van het vervoer gevaarlijke stoffen per spoor is een thema-actie vervoerdocumenten gehouden. Er zijn 81 inspecties uitgevoerd waarbij bijna in 25% van de gevallen een afwijking dan wel overtreding is geconstateerd in de vervoerdocumenten, waarbij waarschuwend dan wel verbaliserend is opgetreden.

### inspecties scheepvaart

In 2010 is net als in voorgaande jaren in de binnenvaart de handhavingsactie in de containervaart op de corridor Antwerpen-Rotterdam uitgevoerd. De actie werd gehouden op vier over het jaar verdeelde dagen. Uitvoering vond plaats in samenwerking met het KLPD, Rijkswaterstaat, Douane en de Belgische Hazmat. De actie had tot doel vast te stellen of de informatie en voorgescreven documenten van de lading in overeenstemming waren met de wettelijke eisen. Ook is gekeken naar de inhoud van de vervoerde containers. Tijdens de uitgevoerde acties is gebleken dat 78% van de gecontroleerde schepen had voldaan aan wettelijke meldplicht. Er zijn overtredingen aangetroffen met betrekking tot vervoerdocumentatie, het containerbeladingscertificaat en de beschermingsmiddelen. In een aantal gevallen is proces-verbaal opgemaakt.

In 2010 zijn 1416 reguliere inspecties gevaarlijke stoffen uitgevoerd op zeeschepen. In 47% van de gevallen zijn bijzonderheden geconstateerd. Dit resulteerde in het vaststellen van 770 overtredingen, waarvan 375 ernstige die wezenlijk waren voor de veiligheid. Dit heeft geleid tot het opleggen van een last onder bestuursdwang, een last onder dwangsom, bestuurlijke boetes en

processen-verbaal. Ook in het geval van de minder ernstige overtredingen zijn soortgelijke maatregelen genomen.

#### *inspecties luchtvaart*

Bij luchtvaart is er een thema actie 'lithium batterijen door de lucht' gehouden. Dit naar aanleiding van gerapporteerde luchtvaartongevallen waaronder een vliegtuigcrash. De vermoedelijke oorzaak is een brand veroorzaakt door lithiumbatterijen. Het blijkt dat het merendeel van de passagiers lithiumbatterijen vervoert voor het gebruik in laptops, telefonie etc. Lithiumbatterijen komen ook veelvuldig voor in luchtvracht. De regelgeving is uitgebreid en complex en daardoor niet altijd even duidelijk. Hierdoor wordt het moeilijk wordt voor alle betrokkenen om zendingen op de juiste manier aan te bieden dan wel voor overheden om te controleren of aan alle regels is voldaan.

In 2008 was er een thema-actie belading en segregatie, waarbij werd geconstateerd dat vooral bij lowerdeck belading van gevaarlijke stoffen aan boord van vliegtuigen een nalevingstekort bestond (25%). Naar aanleiding van deze thema-actie zijn de luchtvaartmaatschappijen geïnformeerd. In 2010 heeft de inspectie hierop opnieuw gecontroleerd en constateerde de inspectie geen overtredingen meer.

In 2008 en 2010 vonden er thema-acties post en internetzendingen plaats. Reden was om na te gaan in hoeverre het verbod van gevaarlijke stoffen in post(pakketten) werd nageleefd. In de wereldwijde (pakket) markt neemt de internethandel een steeds grotere plaats in. Tijdens de eerste actie die vooral op de import was gericht, bleek dat er regelmatig gevaarlijke stoffen in post(pakketten) worden aangetroffen. Bij de actie van 2010 is er specifiek gekeken of de postmarkt afdoende is ingericht om gevaarlijke stoffen uit luchtpostpakketten te weren. Uit controles bij de douanescan bleek dat er regelmatig gevaarlijke stoffen werden aangetroffen in luchtpostzendingen, veelal consumenten-artikelen zoals parfum en lithiumbatterijen. Gebleken is dat de klanten in de postmarkt en op het internet niet actief worden voorgelicht bij het bestellen van goederen en bij het verzenden van luchtpostpakketten. Dit onderwerp staat nu op de internationale agenda.

#### *ontwikkeling systeemtoezicht en samenwerking met andere (inspectie) diensten*

In het kader van de bedrijfsinspecties op het vervoer van gevaarlijke stoffen vindt systeemtoezicht plaats. Dit moet in 2011 onder meer leiden tot het afsluiten van handavingsconvenanten met bedrijven die zich bezig houden met het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De samenwerking tussen (inspectie)diensten vindt grotendeels plaats binnen de Vernieuwing Toezicht Rijksinspecties bij bedrijven, waaronder ook BRZO (Besluit Risicobedrijven Zware Ongevallen) vallen. De bedrijfsinspecties voert de inspectie voor een groot deel uit samen met de VROM-Inspectie, provincies en gemeenten. In het kader van de operatie TegenGas wordt intensief samengewerkt

met de VROM-Inspectie, AI, Douane en n-VWA. Ook voor de monsterneming gevaarlijke stoffen en bij de EVOA vindt intensieve samenwerking plaats met (inspectie)diensten zoals het RIVM, Regiopolitie, VROM-Inspectie en de Douane.

In de binnentankvaart heeft de inspectie onder regie van het KLPD controles uitgevoerd op bijmenging van (schadelijke) producten in stookolie. Binnen dit project Waakzaam Milieu lopen nog 3 strafrechtelijke onderzoeken. In 2011 zullen verschillende modaliteiten hierop opnieuw worden gecontroleerd. In de luchtvaart werkt de inspectie nauw samen met de douane in het project Re-design Cargo. Het doel van dit project is te komen tot een zogenaamde 'one stop controle' op luchtvracht, waaronder gevaarlijke stoffen.





# 10. portefeuille Caribisch gebied

Binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu is de Inspecteur-generaal verantwoordelijk voor de portefeuille Antillen en Aruba voor de gehele keten 'beleid > uitvoering > toezicht'.

Op 10 oktober 2010 zijn de Nederlandse Antillen ontvolchten. Curaçao en St. Maarten zijn vanaf genoemde datum landen binnen het koninkrijk. Bonaire, St. Eustatius en Saba (de BES-eilanden) hebben vanaf die datum de status van openbaar lichaam binnen het koninkrijk. Dit betekent dat de genoemde eilanden vanaf de transitiedatum moeten voldoen aan de minimale Nederlandse en internationale eisen – zoals neergelegd in (inter)nationale wet- en regelgeving - op het gebied van luchtvaart en scheepvaart (ICAO en IMO).

Op de BES-eilanden blijven het verkeer en het wegvervoer een lokale verantwoordelijkheid. In 2010 is voorlichting gegeven op het gebied van 'awareness' (campagne en trainingen) voor gevaarlijke stoffen. Daarnaast is met de gemeente Breda gewerkt aan verbetering van de verkeersveiligheid op de BES-eilanden.

Ook het waterbeheer blijft een lokale verantwoordelijkheid. Wel heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voor de bouw van een waterzuiveringsinstallatie op Bonaire € 5,0 mln ter beschikking gesteld. De bouw is in 2010 gestart.

In 2010 was het belangrijkste project op het gebied van luchtvaart de voorbereiding van de baanrenovatie van de luchthaven op Bonaire. Het streven is om dit project medio 2011 af te ronden. Voor de luchthavens op St. Eustatius en Saba worden masterplannen opgesteld om inzichtelijk te maken welke maatregelen nodig zijn om deze luchthavens te laten voldoen aan de minimale internationale wet- en regelgeving. Daarnaast is in 2010 een begin gemaakt met de voorbereidingen om te komen tot aanpassing van wetgeving, het instellen van adequate registers, het sluiten van SLA's met de luchtverkeersleiding en het inrichten van toezicht.

Op het gebied van scheepvaart zijn voorbereidingen getroffen om rijkswetgeving omtrent nationaliteit en veiligheid van zeeschepen tot stand te brengen. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de samenwerking met de Kustwacht voor de Nederlandse Antillen en Aruba voor de BES-eilanden. Tot slot heeft de inspectie een hoofdinspecteur gestationeerd op Bonaire, die in 2011 zal worden belast met de coördinatie van de werkzaamheden van drie lokale scheepvaartinspecteurs.

Met de Meteodienst Curaçao is in 2010 een dienstverleningsovereenkomst afgesloten, in afwachting van definitieve (wettelijke) aanwijzing van de Meteodienst Curaçao door de Nederlandse staat. Deze dienst zal belast worden met de meteorologische dienstverlening voor de BES-eilanden. In 2011 en 2012 wordt door het KNMI nauw samengewerkt met de Meteodienst Curaçao om tot kwaliteitsverbetering te komen op het gebied van meteorologie en seismologie.



# 11. de bedrijfsvoering

Dit jaarverslag is het publicitaire jaarverslag van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. De uitgebreidere jaarrekening is onderdeel van het financieel jaarverslag van Verkeer en Waterstaat over 2010, conform de voorschriften in de regeling baten-lastendiensten 2011.

## personeel en organisatie

### *reorganisatie*

In 2010 is de bestuurlijke reorganisatie, die in 2009 is begonnen, afgerond. Vanaf september 2009 werkte de inspectie in een tijdelijke werkorganisatie. Dat houdt in dat vooruitlopend op een nieuwe structuur medewerkers tijdelijk zijn geplaatst conform die nieuwe structuur. In de tweede helft van 2010 is de nieuwe structuur geformaliseerd. Het aantal domeinen is teruggebracht van negen naar vier. Het aantal ondersteunende directies is teruggebracht van vier naar twee. Eind 2010 is duidelijk geworden dat door de fusie met de VROM-Inspectie een nieuwe organisatieverandering zich aandient. Op 1 januari 2012 zullen beide inspecties gefuseerd en samen de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) vormen.

### *uitplaatsing administratieve taken naar Kiwa Register*

Op 1 juni 2010 is een groot deel van de vergunningverlenende taken overgedragen naar Kiwa Register. In totaal zijn daarbij 52 medewerkers overgegaan.

### *krimp personeelsverloop*

Op 1 januari 2010 had de inspectie 892 fte. Op 31 december 2010 was dat aantal 798 fte. Ongeveer de helft van deze reductie van de formatie is tot stand gekomen door overdracht van taken – en medewerkers – naar Kiwa Register.

### *opleidingen*

De uitgaven voor opleidingen bedroegen in 2010 € 1.230.000. Ongeveer een derde van dit bedrag is besteed aan het centrale programma. Dit betreft opleidingen die worden georganiseerd om kennis en vaardigheden te ontwikkelen die nodig zijn voor de vernieuwingen in het toezicht.

### *ziektereverzuim*

Het ziektereverzuim bedroeg 4,7%. Dat is een lichte stijging ten opzichte van 2009 (4,4%). De stijging wordt veroorzaakt doordat medewerkers met een hoog ziektereverzuim moeilijker uitstromen; de uitstroom van medewerkers heeft tot effect dat het ziektereverzuim van de “blijvers” stijgt, overigens in geringe mate.

### *diversiteit (gemengde samenstelling organisatie)*

De inspectie heeft bij de reorganisatie in 2009 het aandeel vrouwen in managementposities op 32% gebracht. In 2010 is er ook aandacht besteed aan diversiteit. Binnen de inspectie kan, gegeven de krimp voor de komende jaren, door het gebrek aan instroming nauwelijks beleid worden gevoerd op diversiteit. De inspectie streeft er naar om het aspect diversiteit onderdeel te laten zijn bij de kwaliteit en samenstelling van de organisatie.

### *ict*

De inspectie heeft in 2010 haar informatiehuishouding verder op orde gebracht. Een aantal systemen is verbeterd en een aantal oude systemen is vervangen door een gestandaardiseerde oplossing. Het opdrachtgeverschap voor ICT is gecentraliseerd. Tevens is een aantal projecten gestart die het mogelijk maken om sneller en beter vragen en verzoeken te beantwoorden en daarnaast de bestuurlijke- en toezichtlasten te verminderen. Voorbeelden hiervan zijn een digitaal ondersteunde zoekfunctie voor inspecteurs en het sneller en beter afhandelen van (telefonische) klantvragen.

De inspectie heeft in 2010 een groot aantal vergunningverlenende taken overgedragen naar Kiwa Register, waarbij ook de bijbehorende ICT-systemen zijn overgedragen. Zowel voor, tijdens als na de overdracht is de dienstverlening zonder merkbare verstoringen gecontinueerd.

De inspectie sluit daar waar dat mogelijk is aan bij de ontwikkelingen bij collega-inspectiediensten. Na het vooronderzoek in 2009 is de inspectie begonnen met het implementeren van het systeem dat de Arbeidsinspectie gebruikt voor het innen van bestuurlijke boetes.

De ICT-portefeuilles van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de VROM-Inspectie zijn met het oog op de fusie in 2012 met elkaar afgestemd. Doel is om dubbele investeringen te voorkomen en in 2011 aan een geïntegreerd informatieplan te werken.

## tarieven

Volgens het regeringsbeleid moet de inspectie voor het verlenen van diensten aan derden, zoveel als mogelijk, kostendekkende tarieven in rekening brengen. Om dit te bereiken heeft de inspectie haar tarieven, naast de inflatiecorrectie, de afgelopen jaren stapsgewijs verhoogd. In 2010 heeft de minister besloten de

tarieven te bevrozen om de verschillende sectoren te ontzien. Voor het jaar 2011 zijn zowel voor 2010 als voor 2011 de hoogten van de tarieven gecorrigeerd voor inflatie.

## kwaliteitszorg

De implementatie van een kwaliteitmanagementsysteem bij de gehele inspectie heeft vertraging opgelopen. Dit is onder meer veroorzaakt door een andere werkwijze in de nieuwe werkorganisatie. Het domein Luchtvaart is verplicht vanuit internationale regelgeving, een kwaliteitmanagementsysteem te implementeren. Er is in voorzien dit systeem in november 2011 te certificeren. Ook de andere domeinen zijn gezien internationale regelingen en afspraken verplicht om in 2012 een gecertificeerd kwaliteitmanagementsysteem te hebben. Vanuit dat perspectief is in 2011 een doorstart gemaakt met de implementatie van een kwaliteitmanagementsysteem.

bezwaar en beroep	
	gerealiseerd 2010
aantal bezwaarschriften	753
aantal beroepszaken	65

## financiën: samenvatting jaarrekening 2010

staat van baten en lasten	
	2010
<b>baten</b>	
- opbrengst Verkeer en Waterstaat	89.148
- opbrengst derden	13.649
- rentebaten	260
- vrijval voorzieningen	2.598
<b>totale baten</b>	<b>105.655</b>
<b>lasten</b>	
- apparaatskosten	
- personele kosten	73.426
- materiële kosten	22.788
- rentelasten	105
- afschrijvingskosten	
- materieel	595
- immaterieel	2.122
- dotaties voorzieningen	5.519
- bijzondere lasten	13
<b>totale lasten</b>	<b>104.570</b>
<b>saldo van baten en lasten</b>	<b>1.085</b>

### baten

#### opbrengst moederdepartement

De opbrengst moederdepartement betreft de omzet uit hoofde van activiteiten die de inspectie verricht voor het moederdepartement. Het betreft een vergoeding voor het product handhaving.

#### opbrengst derden

De opbrengsten derden zijn de aan de afnemers van het product vergunningen in rekening gebrachte tarieven.

#### rentebaten

De rentebaten betreffen de renteopbrengsten van de liquide middelen.

#### vrijval voorzieningen

Deze post betreft de vrijval van de voorziening debiteuren en wachtgeldvoorziening, koers- en prijsverschillen en een kleine winst op de verkoop van vaste activa.

### lasten

#### apparaatkosten (personeel en materieel)

De apparaatkosten betreffen de personele en materiële kosten over 2010.

#### rentelasten


De rentelasten vloeien voort uit de investeringen in het wagenpark en het informatieplan.

#### afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten betreffen het wagenpark en geactiveerde projecten uit het informatieplan.

#### dotaties voorzieningen

In 2010 is er een nieuwe voorziening getroffen. Het betreft hier de voorziening in verband met de aanstaande fusie met de VROM-Inspectie. Het gaat om de verwachte kosten als gevolg van verhuisbewegingen. In 2010 is tevens een aanvullende dotatie gedaan voor substantieel bezwarende functies in verband met de FLO-regeling.



Dit is een uitgave van de

**Inspectie Verkeer en Waterstaat**

Postbus 90653 | 2509 LR Den Haag  
T 088 489 00 00  
[www.ivw.nl](http://www.ivw.nl)

Juni 2011