

()56789

Jaarwerkplan 2003

Inhoudsopgave

1	Inspectie Verkeer en Waterstaat in 2003	3
1.1	Ontwikkelingen en aandachtspunten	3
1.2	Het Jaarwerkplan 2003	5
2	Werkprogramma	7
2.1	Divisie Luchtvaart	7
2.1.1	Waar ziet de divisie op toe?	7
2.1.2	Prioriteiten	7
2.1.3	Reguliere activiteiten	10
2.2	Divisie Scheepvaart	18
2.2.1	Waar ziet de divisie op toe?	18
2.2.2	Prioriteiten	18
2.2.3	Reguliere activiteiten	21
2.3	Divisie Vervoer	26
2.3.1	Waar ziet de divisie op toe?	26
2.3.2	Prioriteiten	26
2.3.3	Reguliere activiteiten	36
2.4	Divisie Rail	41
2.4.1	Waar ziet de divisie op toe?	42
2.4.2	Prioriteiten	43
2.4.3	Reguliere activiteiten	46
2.5	Divisie Water	54
2.5.1	Waar ziet de divisie op toe?	54
2.5.2	Prioriteiten	55
2.5.3	Reguliere activiteiten	56
3	BIJLAGE: PRESTATIEGEGEVENS (stand 8/8/02)	58
3.1	Divisie Luchtvaart	58
3.2	Divisie Scheepvaart	58
3.3	Divisie Vervoer	59

1 Inspectie Verkeer en Waterstaat in 2003

1.1 Ontwikkelingen en aandachtspunten

Ontwikkelingen

Nog maar net is de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) één jaar oud of zij wordt al geconfronteerd met een ingrijpende organisatiewijziging, namelijk het vertrek van de divisie Telecom naar het ministerie van Economische Zaken. Deze organisatiewijziging is het gevolg van de wens van het nieuwe kabinet een geïntegreerde beleidsaanpak op het gebied van informatie- en communicatietechnologie te realiseren. Na een jaar intensief samenwerken in het opbouwen van de IVW is afscheid genomen van de divisie Telecom. De ontvlechting van de organisatie en de taken zullen spoedig worden afgerond.

Naast het vertrek van een divisie zijn er twee nieuwe divisies aangetreden: Water en Rail. De intrede van de divisie Water werd al in het Jaarwerkplan 2002 aangekondigd. Dit voorjaar is de besluitvorming afgerond waarmee de oprichting van deze divisie een feit was. Momenteel wordt met voortvarendheid de hand gelegd aan de vorming van divisie Water, zowel voor wat betreft de opbouw van de organisatie als de inrichting van de werkprocessen. Het werkprogramma voor 2003 is in dit jaarwerkplan opgenomen (zie 2.5). Eveneens in het voorjaar van 2002 is besloten een divisie Rail te vormen. Per 1 januari 2003 wordt voorzien dat deze divisie deel uitmaakt van de IVW. De divisie Rail zal de taken uitvoeren die voorheen werden uitgevoerd door de afdeling Spoorwegveiligheid van Railned en door de unit Verbijzonderd Toezicht op rail die reeds deel uitmaakt van de IVW. In 2.4 vindt u het werkprogramma voor 2003.

Aandachtspunten

Naast de hiervoor beschreven ontwikkelingen zijn er onderwerpen die niet zozeer op divisiespecifieke terreinen spelen als wel de IVW in den brede raken. Een aantal van deze onderwerpen, ook wel aandachtspunten genoemd, wordt hieronder nader toegelicht.

24-uurs-toezicht

In toenemende mate heeft de IVW te maken met de ontwikkeling dat de organisaties en personen waarop zij toeziet, deelnemen aan de zogenoemde 24-uurseconomie. Vervoersbewegingen worden op alle tijden van de dag gesignaleerd. IVW onderzoekt in 2003 of, en zo ja wat, deze ontwikkeling vraagt aan de organisatie van haar toezicht. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar traditionele oplossingen in de zin van toename van capaciteit, maar ook naar de mogelijke inzet van informatie- en communicatietechnologische toepassingen alsmede samenwerking met andere toezichthouders.

Beveiliging (security)

In reactie op de terreuraanslag op 11 september 2001 zijn internationaal acties ondernomen gericht op vergroting van de veiligheid. Dit voor IVW nieuwe terrein van toezicht vraagt om een stevige aanpak, gedegen opbouw van expertise en het zowel in- als extern IVW ter beschikking stellen van kennis. Het betreft een meerjarige aanpak. Activiteiten in 2003 zijn onder andere de oprichting van een expertisecentrum Security (ondergebracht bij de divisie Luchtvaart, zie voor nadere toelichting aldaar) dat de risico's in de vervoersketen gaat inventariseren en daarbij passende maatregelen zal ontwikkelen, en de intensivering van het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Internationalisering van het toezicht

De tendens dat het toezicht internationaliseert zet zich door. IVW heeft steeds meer te maken met wet- en regelgevingskaders voor het toezicht die in internationaal verband worden opgesteld. De noodzaak om ook voorgenomen internationale wet- en regelgeving te toetsen op handhaaf- en uitvoerbaarheid laat zich in toenemende mate voelen. Daarnaast vraagt internationalisering van het toezicht om harmonisatie van toezichtbeleid, opdat het grensoverschrijdend vervoer te maken krijgt met een situatie van gelijke monniken gelijke kappen. In 2003 verkent IVW de mogelijkheden om de internationalisering van het toezicht in haar werkprocessen te integreren.

Relatie met andere toezichthouders

De samenleving heeft hoge verwachtingen van de overheid als het gaat om veiligheid. De burger maakt nauwelijks onderscheid tussen de verschillende overheden en hun onderlinge verdeling van de verantwoordelijkheid voor veiligheid. Daarnaast blijkt dat personen of organisaties zich in hun overtredend gedrag niet beperken tot één toezichtdomein. Dit vraagt om samenwerking tussen toezichthouders. Rationalisering van de taakafbakening/-verdeling is nodig, zowel binnen de IVW als tussen de toezichthouders. In 2003 wordt geïnvesteerd in het bewerkstelligen van synergie door de taakverdeling intern en met andere toezichthouders kritisch te bezien, te streven naar een effectieve taakverdeling en de samenwerking te versterken.

Bestuurlijke boete

Het instrumentarium waarmee de IVW haar toezichtstaak invult, varieert van minder naar meer ingrijpende interventiemogelijkheden, van overtuiging, openbaarheid, bestuurs- en strafrechtelijke sancties naar het ultimatum remedium, het intrekken van de vergunning. De beschikbaarheid van al deze interventies maakt de IVW tot een effectieve toezichtsorganisatie. In 2003 bereidt de IVW zich voor op een brede invoering van de bestuurlijke boete. De invoering volgt op departementale besluitvorming, deze is voorzien in december 2002, en zal in tranches plaatsvinden. Voor de IVW betekent de brede invoering van de bestuurlijke boete een vergroting van het toezichtsinstrumentarium.

Openbaarheidsbeleid

De ontwikkeling van het openbaarheidsbeleid als instrument van het toezichtbeleid wordt in 2003 verder ter hand genomen en zo mogelijk vastgesteld. IVW is zich er zeer van bewust dat transparantie over de manier van werken, alsmede over de onderzoeksbevindingen en het oordeel daarover, een bijdrage leveren aan het bewerkstelligen van gewenste nalevingniveaus. Publicatie van dergelijke gegevens dient met het oog op de gevoeligheid van de gegevens, en dan met name de kwetsbaarheid van betrokken organisaties en personen, zorgvuldig te geschieden. Steeds weer zal de inzet van openbaarheid worden getoetst op het gewenste effect. De wettelijke beperkingen gericht op het borgen van de vertrouwelijkheid van gegevens en het beschermen van de privacy worden daarbij in acht genomen.

Kennisstrategie

De opbouw en onderhoud van kennis vragen om continue aandacht. In 2003 wordt wederom geïnvesteerd in de professionalisering van het toezicht. Als belangrijke onderzoeksprogramma's zijn risicomangement en het verkrijgen van inzicht in menselijke factoren als onderdeel van veiligheidsrisico's benoemd. Daarnaast zijn er projecten die in eerste instantie gerelateerd zijn aan specifieke toezichtdomeinen van de divisies en vervolgens benut worden voor brede toepassing.

Informatiehuishouding

De informatiehuishouding van de IVW is essentieel voor een correcte dienstverlening en voor berichtgeving en verantwoording. De komende jaren zal worden gewerkt aan de implementatie van een gemeenschappelijke ontwikkeling. Centraal staat het streven te komen tot de vaststelling van een beperkt aantal categorieën van zogeheten objecten van toezicht waaraan vervolgens een basisadministratie wordt opgehangen. In 2003 wordt een haalbaarheidsstudie verricht naar de informatie-inhoudelijke, de communicatieve en de technische (ICT-) aspecten van de realisering van hetgeen wordt beoogd. De studie moet een aantal scenario's opleveren voor een geïntegreerde benadering van de ontwikkelingsstrategie op het gebied van informatiehuishouding en -voorziening.

1.2 Het Jaarwerkplan 2003

In dit Jaarwerkplan geeft de IVW inzicht in de voorgenomen activiteiten in het domein waarop zij toezicht houdt. Daarmee vormt het de (memorie van) toelichting op artikel 18 van de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W). Deze begroting wordt eveneens op de derde dinsdag van september aan de Staten-Generaal aangeboden. Het jaarwerkplan is geordend rond de wettelijke regels van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De IVW is belast met de zorg voor de naleving van in principe alle V&W-regels voor zover deze zorg niet uitdrukkelijk elders is belegd.

Het Jaarwerkplan 2003 beschrijft het werkprogramma langs de volgende vragen:

1. op welke wetten en regels richten de toezichthoudende activiteiten van de IVW zich? Waar ziet de IVW op toe?
2. hoe worden de wetten en regels nageleefd? Hoe ziet het nalevingniveau eruit?

-
3. tot welke keuzes en acties leidt de beantwoording van vraag 2? Wat gaat de inspectie doen (meetbaar in termen van vergunningverlening en handhaving)?
Welke toezichthoudende activiteiten hebben daarbij prioritaire aandacht?
 4. welke effecten worden beoogd met de toezichthoudende activiteiten?
 5. hoe groot is de inzet van capaciteit t.b.v. beleidsvorming en wat is het karakter van de inspanningen?

De beschrijving van het werkprogramma is gegroepeerd rond de modaliteiten: vervoer, luchtvaart, scheepvaart, water en rail. Deze indeling valt samen met de divisies binnen de IVW. Tot slot, de ontwikkelingsfasen van de divisies Water en Rail hebben ertoe geleid dat de betreffende werkprogramma's volgens een afwijkend stramien zijn beschreven.

2 Werkprogramma

2.1 Divisie Luchtvaart

2.1.1 Waar ziet de divisie op toe?

De divisie Luchtvaart ziet toe op vele objecten van toezicht, waartussen vele relaties bestaan. Deze objecten worden in acht categorieën onderverdeeld, namelijk:

- personen (waaronder piloten, luchtverkeersleiders, onderhoudspersoneel, technisch personeel, cabinepersoneel);
- operators (o.a. luchtvaartmaatschappijen, helikopteroperators, rondvluchtbedrijven, ballonvaartbedrijven);
- opleidingsinstellingen en vluchtnabootsers;
- door de overheid erkende bedrijven (vliegtuigontwerp, -productie en -onderhoud);
- luchtvaartuigen (van verkeersvliegtuig tot zweefvliegtuigen en ballonnen) en onderdelen daarvan;
- luchtverkeersleiding (Air Traffic Management);
- luchtvaarterreinen (luchthavens, helikopterplatforms en andere terreinen);
- luchtvaartvertoningen.

Naast deze objecten van toezicht bestaat er een aantal thema's dat bij meerdere objecten van toezicht naar voren kan komen:

- grondafhandeling;
- cabin safety;
- security.

2.1.2 Prioriteiten

De werkzaamheden worden beschreven aan de hand van de eerdergenoemde categorieën van objecten van toezicht. Het betreft met name veel regulier werk (afgeven van vergunningen, erkenningen, bewijzen van bevoegdheid, etc.). Voor het jaar 2003 zijn de volgende prioriteiten bepaald:

- 1) Intensiveren van toezicht op:
 - a) de luchthaven Schiphol
 - i) nieuwe Wet Luchtvaart
 - ii) synergie in het toezicht
 - iii) certificering;
 - b) security in de burgerluchtvaart;
 - c) cabin safety;
 - d) grondafhandeling.
- 2) Aansluiting bij de transitie van JAA naar EASA.
Hierna volgt een nadere uitwerking van deze prioriteiten.

Luchthaven Schiphol

Nieuwe Wet luchtvaart

Naar verwachting zal de nieuwe Wet luchtvaart, hoofdstuk 8, per 1 januari 2003 in werking treden. 2003 wordt dus het eerste jaar dat handhaving op het gebied van geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit zal plaatsvinden volgens het nieuwe normenstelsel. De Wet luchtvaart voorziet in een nieuwe ordening in de relatie tussen de overheid en de sectorpartijen (exploitant, de verlener van luchtverkeersdienstverlening¹ en luchtvaartmaatschappijen). De wet gaat er vanuit dat de sectorpartijen zelf en in onderlinge samenwerking de voorzieningen treffen om te bewerkstelligen dat de in het Luchthavenverkeerbesluit neergelegde grenswaarden niet worden overschreden. Deze aan de betrokkenen gelaten vrijheid wordt alleen door de inspecteur-generaal ingeperkt op het moment dat het hen niet is gelukt om zelf of in onderling verband de nodige voorzieningen te treffen. In dat geval zal de inspecteur-generaal maatregelen treffen die nodig zijn om binnen de gestelde grenswaarden te blijven. Hij krijgt daartoe een ruim geformuleerde plicht en bevoegdheid. De wet laat ruimte om met het oog op een grotere transparantie van het optreden van de inspecteur-generaal in het Luchthavenverkeerbesluit grenzen te stellen ten aanzien van de te treffen maatregelen. Het handhavingsbeleid wordt vastgelegd in de Nota Handhavingsbeleid die in het najaar van 2002 ter informatie aan de Tweede Kamer zal worden aangeboden. Met de publicatie van deze nota wordt een zo groot mogelijke transparantie van het handelen van de Inspecteur-Generaal nagestreefd, wat de naleving van de grenswaarden en de regels zal kunnen bevorderen.

De Wet luchtvaart regelt de invulling van de ruimte op en rondom de luchthaven, de beschikbaarstelling van de luchthaven, de werking van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL, luchtverkeersdienstverlening), de deelname aan luchthavenluchtverkeer en hanteert daarbij grenswaarden voor externe veiligheid en milieu. Het Luchthavenverkeerbesluit regelt de gewenste handelingen en gedrag van operators en gezagvoerders van luchtvaartuigen bij het gebruik van het luchtruim en het gebruik van de beschikbaar gestelde banen. Voor luchtkwaliteit zal worden gehandhaafd op emissie-eisen en geurmaatregelen (voor zover van toepassing). Voor externe veiligheid zal worden gehandhaafd op totaal risicogewicht per gebruiksjaar. Voor geluid zal per gebruiksjaar worden gehandhaafd op totaalvolume geluid voor het etmaal, de geluidsbelasting in handhavingpunten voor het etmaal, alsook het totaalvolume geluid voor de nachtperiode per gebruiksjaar en de geluidsbelasting in handhavingpunten voor de nachtperiode per gebruiksjaar. Handhavingsactiviteiten vinden plaats naar aanleiding van rapportages welke plaatsvinden op grond van de Regeling Milieu Informatie luchthaven Schiphol (RMI) en zijn afhankelijk van de geconstateerde overtredingen. De operationele handhavingsorganisatie van de divisie Luchtvaart zal per 1 januari 2003 in staat zijn om de nieuwe taken aan te pakken.

Synergie in het toezicht

De divisie Luchtvaart is op Schiphol niet de enige toezichthouder. Zowel binnen als buiten de IVW zijn er partijen die eveneens toezicht houden op Schiphol. Het gaat binnen de IVW om de divisie Vervoer, buiten de IVW zijn overheidsdiensten als de luchtvaartpolitie, de douane, de arbeidsinspectie en de Koninklijke Marechaussee werkzaam. Integratie van activiteiten en goede samenwerking is van groot belang

¹ De luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) wordt in het licht van de Wet Luchtvaart gerekend tot de luchtvaartsector, hoewel het een Zelfstandig Bestuursorgaan is.

voor goed toezicht. In 2003 wordt prioriteit toegekend aan de inspanningen op dit terrein.

Certificering

Door de certificering van de luchthaven wordt de verantwoordelijkheid voor de veiligheid en het milieu meer bij de exploitant van de luchthaven zelf gelegd. De luchthaven krijgt ook de instrumenten (bevoegdheden voor het aansturen van gebruikers van de luchthaven) om aan die verantwoordelijkheid invulling te geven. De divisie Luchtvaart certificeert en houdt toezicht op de exploitant. De burger kan nog meer dan nu het geval is vertrouwen in de veiligheids- en milieumechanismen op de luchthaven. Eind 2002 zal de certificering van Schiphol van start gaan. Hieraan voorafgaand wordt de Regeling Certificering Luchthavens van kracht. Op het gebied van infrastructuur (zowel luchthaven als vliegprocedures) is het nodig een inhaalslag te maken ten aanzien van het toezicht. Daar waar momenteel de divisie Luchtvaart directe goedkeuring geeft ten aanzien van producten (bijvoorbeeld vliegprocedures en wijzigingen op vliegvelden) zal in de komende jaren een grote stap worden gemaakt om de verantwoordelijkheid meer te leggen bij de luchthaven Schiphol. Voorwaarde hierbij is dat de organisatie aantoonbaar klaar is om deze verantwoordelijkheid te dragen. De certificatie van Schiphol in 2003 is een eerste stap in dit proces.

Security

Zoals in hoofdstuk 1 vermeld, zijn in reactie op de terreuraanslag op 11 september 2001 acties ondernomen gericht op vergroting van de veiligheid. IVW heeft in dat kader een expertisecentrum Security opgericht en heeft dat ondergebracht bij de divisie Luchtvaart. Dit expertisecentrum richt zich op de ontwikkeling van expertise op het gebied van security. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de expertise die de divisie Luchtvaart op dit terrein heeft en ontwikkelt. Het expertisecentrum besteedt veel aandacht aan het uitvoeren van risicoanalyses voor de gehele luchtvaartketen en het in Nederland verlenen van rechtskracht aan internationale standaards. Daarnaast is in 2002 een aanvang gemaakt met het uitvoeren van certificatieprojecten en het opzetten van procedures en trainingsprogramma's. De activiteiten in 2003 zijn vooral toegespitst op de implementatie in Nederland van een nieuwe ICAO-standaard voor luchtvaartuigen met meer dan 60 passagiers, ten aanzien van cockpitdeuren en trainingsprogramma's. Dit leidt tot een groot aantal goedgekeurde vliegtuigwijzigingen respectievelijk beoordelingen. In 2003 wordt intensief samengewerkt met andere ministeries (Justitie en Defensie). Enerzijds wordt meegewerkt aan de beschrijving van nieuwe kaders, anderzijds worden aspecten ten aanzien van security die onderbelicht zijn gebleven opgepakt, zoals grondafhandeling en luchtverkeersdiensten. Beleidsmatig worden kaders vastgelegd in het Werkplan In-flight security. De uitvoering daarvan door IVW vindt ook plaats in 2003.

Cabin Safety

Binnen het reguliere toezichtprogramma wordt in 2003 extra aandacht besteed aan de intensiteit van training van cabinepersoneel door luchtvaartmaatschappijen, de trainingsprogramma's voor cabinepersoneel, het uitvoeren van cabine-inspecties en de afhandeling van incidenten. Daarnaast wordt een bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van nieuwe luchtwaardigheidseisen m.b.t. cabines.

Hiernaast moet een bijdrage worden geleverd aan de aanpassing van de regelgeving en moet overleg over het onderwerp worden gevoerd met luchtvaartmaatschappijen, de Nederlandse Vereniging voor Cabinepersoneel en internationale instanties. Een en

ander is gericht op het gevolg geven aan de constatering die is gedaan in internationaal onderzoek, namelijk dat de overlevingskans bij een luchtvaartongeval toeneemt bij goede technische en organisatorische maatregelen.

Grondafhandeling

Om de handhavingsactiviteiten ten aanzien van grondafhandeling verder in kaart te brengen, wordt een aantal zogenaamde nulmetingen uitgevoerd bij een zestal grondafhandelingbedrijven op de luchthaven Schiphol. Hierbij wordt nauw samengewerkt met de Arbeidsinspectie met betrekking tot de arbeidsomstandigheden en met de divisie Vervoer voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen. De uitkomsten van deze nulmetingen worden gebruikt voor de vormgeving van een beleidskader en als basis dienen voor een advies over aanpassing van wet- en regelgeving.

Transitie JAA naar EASA

De verordening voor de oprichting van de European Aviation Safety Agency (EASA) is gepubliceerd. De nationale beleidsruimte moet meer dan voorheen in het verband van de Europese Unie (EU) worden ingevuld. IVW zal actief aan de besluitvorming in de organen van de EASA moeten deelnemen. Een deel van de nationale uitvoerings- en inspectiebevoegdheden van de divisie Luchtvaart gaat over naar de EASA; het mandaat wordt in zekere zin een afgeleide van hetgeen in de EASA wordt bepaald. De EASA krijgt per september 2003 de bevoegdheid om de technische eisen aan luchtvaartuigen vast te stellen, te ontwerpen, te keuren, inspecties uit te voeren en corrigerende maatregelen op te leggen. De lidstaten behouden daarbij de verantwoordelijkheden van State of design (het verdrag van Chicago). De EASA voert uit naam van de lidstaten de daarbij behorende taken en functies uit. De lidstaten houden de bevoegdheid tot het afgeven van diverse vergunningen, waarbij zij zich op de EASA-specificaties en certificaten moeten baseren. Nederland zal zeker in de aanloopfase expertise aan de EASA ter beschikking moeten stellen, met name voor de instandhouding van de Fokker Type-certificaten.

Gedurende de transitieperiode van Joint Aviation Authorities (JAA) naar EASA zullen door de divisie Luchtvaart werkzaamheden ten behoeve van de JAA uitgevoerd blijven worden.

2.1.3 Reguliere activiteiten

De toezichthoudende activiteiten van de divisie Luchtvaart zijn gebaseerd op de Wet luchtvaart, de Luchtvaartwet en de Regeling Toezicht Luchtvaart en de daarin onderscheiden regelingen en besluiten. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de regelgeving door de sector goed wordt nageleefd. Er is sprake van een hoog veiligheidsbewustzijn. Dit, samen met adequaat toezicht door IVW, houdt de sector alert. Uit rapportages blijkt dat de vliegoperaties van de Nederlandse operators adequaat worden uitgevoerd. Voor 2003 staan thema's als grondafhandeling, security en cabin safety prominenter in de aandacht. Met de toezichthoudende activiteiten wordt beoogd het veiligheidsniveau binnen de luchtvaartsector ondanks de groei op een gelijk niveau te behouden en te voldoen aan de milieutechnische eisen (externe veiligheid, geluid, geur) die in de wet- en regelgeving zijn gesteld. Randvoorwaarde hierbij is een kwalitatieve en moderne wet- en regelgeving, waarbij veelal de internationaal overeengekomen kaders als uitgangspunt dienen.

In dit hoofdstuk zijn ten aanzien van de onderscheiden categorieën van objecten van toezicht de reguliere activiteiten nader gedefinieerd.

Personen

Het toezicht op personen actief in de burgerluchtvaart heeft betrekking op de objecten:

- vliegend personeel (15.627)
- niet vliegend personeel (onderhoud en ontwerp) (1.655)
- luchtverkeersleiders (256)

Met dit toezicht wordt beoogd het risico van niet of onvoldoende opgeleide bemanningen van vliegtuigen en ander personeel te bepalen en door passende maatregelen terug te dringen, teneinde het veiligheidsniveau in de luchtvaart te verhogen. De vergunningverlening aan vliegend personeel (brevetten) zal in 2003 op hetzelfde niveau als in 2002 worden uitgevoerd. Toezicht wordt voornamelijk uitgevoerd door examinatoren die namens de minister zijn aangesteld. Periodiek toetst men door middel van een proeve van bekwaamheid of de vlieger nog voldoet aan de eisen zoals gesteld in het brevet. Een positief resultaat wordt direct op het brevet aangetekend en vervolgens bij de divisie Luchtvaart geadministreerd. De geneeskundige instellingen verrichten periodiek keuringen op basis waarvan de luchtvaartgeneeskundige van de divisie Luchtvaart oordeelt over de medische geschiktheid van de vlieger. Alle aanvullende basisopleidingen en vliegtuigtypetrainingen voor grondwerktuigkundigen worden op inhoud getoetst en hierna (internationaal) geaccepteerd.

Tijdens SAFA-inspecties (Safety Assessment of Foreign Aircraft, inspecties op buitenlands geregistreerde vliegtuigen), SANA-inspecties (Safety Assessment of National Aircraft, inspecties op Nederlands geregistreerde vliegtuigen) en SAGA-inspecties (Safety Assessment of General Aviation, inspecties op 'general aviation') worden onder andere de bemanningsleden van vliegtuigen geïnspecteerd. Gekeken wordt naar de geldigheid van de brevetten en medische verklaringen, alsook naar de noodzakelijk bevoegdverklaringen. De SAFA-inspecties vinden plaats op basis van ICAO Annex 1 van het Verdrag van Chicago. De SANA- en SAGA-inspecties op basis van hoofdstuk 2 van de Wet Luchtvaart.

Het toezicht op de grondwerktuigkundigen in de kleine luchtvaart en op zweefvliegtechnici bestaat uit een administratieve toetsing op opleiding en ervaring. Het invoeren van een nieuw Europees vergunningstelsel in Nederland vergt grote aandacht. De bevoegdverklaring van 'certificerend onderhoudspersoneel' voor erkende onderhoudsbedrijven in de grote luchtvaart op basis van de in 2002 ingevoerde JAR-66 regelgeving is nog niet afgerond. De initiële afgiften voortkomend uit de implementatie worden in 2003 gecontinueerd en zullen geleidelijk overgaan in reguliere afgiften, wijzigingen en verlengingen. Het toezicht op deze personen vindt onder meer plaats via het toezicht op erkende onderhoudsbedrijven (JAR 145).

Het toezicht op het certificerend onderhoudspersoneel (Aircraft Maintenance License bevoegden) bestaat verder uit een administratieve toetsing van met name de opleiding bij de initiële toelating, wijziging en verlenging van de bevoegdheid. De grondwerktuigkundigen, zweefvliegtuigtechnici en het onderhoudspersoneel (Aircraft Maintenance License bevoegden) zullen steekproefsgewijs worden geïnspecteerd.

Het toezicht op luchtverkeersleiders en AFISO's (Aerodrome Flight Information Service Officers) ontwikkelt zich verder. Eerste afgifte van een bewijs van

bevoegdheid of bevoegdverklaring vindt plaats na afronding van een specifieke opleiding. Examinatoren zijn door de minister benoemd. Deze examinatoren worden sinds 2002 ook ingezet voor een jaarlijkse proeve van bekwaamheid (profcheck) voorafgaand aan de verlenging van de geldigheidsduur van een bevoegdverklaring. Zowel de opleidingen voor luchtverkeersleider als de handhaving van vakbekwaamheid van de luchtverkeersleider, maar ook het kwalitatief correct functioneren als luchtverkeersdienst worden in 2003 voorbereid op nieuwe Europese (Eurocontrol) eisen. Het toezicht op e.e.a. wordt ook door die eisen beïnvloed. In dit kader wordt samenwerking gezocht met het ministerie van Defensie en de Eurocontrol-organisatie voor optimale gebruikmaking van elkaars expertise voor een effectief toezicht.

Operators

Het toezicht op operators actief in de burgerluchtvaart heeft betrekking op de volgende objecten:

- luchtvaartmaatschappijen (21);
- helikopteroperators (8);
- rondvluchtbedrijven (38);
- ballonvaartbedrijven (116);
- bedrijven met een ontheffing voor eigen vervoer (46).

Doelstelling bij het toezicht in het kader van de vergunningverlening aan operators is dat alleen Nederlandse operators met een geldig Air Operator Certificate (AOC) of een Vergunning tot Vluchtuitvoering (VtV) vluchten uitvoeren en dat alleen die rondvluchtbedrijven en ballonvaartbedrijven vluchten uitvoeren die in het bezit zijn van een nationale vergunning tot vluchtuitvoering.

In het kader van het in stand houden van de vergunning worden inspecties gehouden op organisatie, proces en product. Tevens wordt toegezien op het aanbrengen van verbeteringen in het kwaliteitssysteem. Een groot deel van de inspanning richt zich op het terugdringen van menselijke vergissingen ("human factors") in het uitvoeren van procedures. In de internationale regelingen zijn geen harde normen vastgelegd omtrent het aantal uit te voeren vluchtinspecties. Naar aanleiding van een recente ICAO-audit, waarbij werd geconstateerd dat er te weinig inspecties op de vluchtuitvoering werden uitgevoerd, is het inspectieprogramma voor 2003 aangepast. Het inspectieprogramma voor 2003 kent nu met 260 inspecties op de vluchtuitvoering een verdubbeling ten opzichte van het aantal inspecties in 2002. Met dit programma moet een voldoende representatief beeld van de kwaliteit van de AOC-houders worden verkregen.

Bedrijven kunnen een ontheffing krijgen voor vervoer van eigen personeel. Er wordt een trend gesignaleerd van een toename van de afgifte van ontheffingen. Thans betreft het alleen een ontheffing op economische gronden. Bij het verstrekken van de ontheffing is niet na te gaan of daadwerkelijk alleen met eigen personeel wordt gevlogen. Ten opzichte van het AOC voor commerciële vluchten zijn de eisen voor deze ontheffing minimaal. Aan het vervoer door eigen bedrijf zullen op termijn ook operationele eisen worden gesteld. Deze worden vanaf 2003 in internationaal verband ontwikkeld (JAR-OPS 2 en 4).

Het vergunningstelsel wijzigt in 2003 met het invoeren van JAR-OPS voor rondvluchtbedrijven met vleugelvliegtuigen en 'aerial works'. Ook heeft dit invloed op de eisen voor van onderhoud. Naar verwachting worden circa 30 nieuwe Maintenance System Approval Statements (MASA = onderhoudscertificaten) afgegeven. Met de SANA (Safety Assessment of National Aircraft) inspecties wordt beoogd het risico van slecht of onvoldoende getrainde bemanningen van vliegtuigen, slecht of onvoldoende onderhouden vliegtuigen, slechte of onvoldoende vluchtvoorbereiding en het uitvoeren van vluchten zonder vervoersvergunning te achterhalen en door (bestuursrechtelijke) maatregelen terug te dringen.

Opleidingsinstellingen en vluchtnabootsers

Het toezicht op opleidingsinstellingen en vluchtnabootsers actief in de burgerluchtvaart heeft betrekking op de in de onderstaande tabel genoemde categorieën:

- opleidingsinstellingen voor vliegend personeel (82);

-
- opleidingsinstellingen voor niet vliegend personeel (onderhoudspersoneel) (3);
 - opleidingsinstelling voor luchtverkeersleiders (1);
 - simulators (vluchtnabootsers) (92);
 - (luchtvaart)medische keuringsinstellingen (3).

Met het toezicht bij de vergunningverlening moet worden bereikt dat het opleidingsniveau van onderhouds- en vliegend personeel gegarandeerd hoog is en internationaal geaccepteerd wordt. Binnen het Europese kwaliteitssysteem voor brevettering en vliegoperaties is de kwalificatie van opleidingsinstellingen essentieel.

Het invoeren van een nieuw Europees vergunningstelsel voor opleidingsinstellingen voor onderhoudspersoneel (JAR-147) in Nederland vergt in 2003 grote aandacht. In 2002 is een begin gemaakt met de implementatie van de regelgeving en het in behandeling nemen van de eerste aanvragen. De eerste afgiften worden in 2003 verwacht. In Nederland hebben circa 12 particuliere en overheidsinstellingen hun serieuze belangstelling reeds getoond. De instellingen kunnen zonder een JAR-147 erkenning hun cursisten en studenten niet meer op de (inter)nationale arbeidsmarkt afzetten. Het toezicht op deze instellingen zal zich met name richten op de organisatie en het niveau van de opleidingen.

Door het toezicht op LVNL in haar hoedanigheid als opleidingsinstelling zullen de volgende zaken moeten worden bereikt:

- het up-to-date houden van alle theorie- en praktijklessen;
- het up-to-date houden van de examendatabase;
- de overgang naar een proces van continue assessments overeenkomstig de Eurocontrol richtlijnen.

Het toezicht op de opleidingsinstelling zal tijdelijk geïntensiveerd moeten worden in verband met de invoering van de betreffende Eurocontrol richtlijnen (Eurocontrol Safety Regulatory Requirement, ESARR 5). De huidige inspecties moeten op basis van deze richtlijnen worden aangepast c.q. uitgebreid.

De technische en operationele kwalificatie van vluchtnabootsers volgens de Europese JAA-richtlijnen (JAR-STD) vergt een grote inspanningen. De verwachting is dat in 2003 extra vluchtnabootsers initieel gekeurd zullen worden in verband met de uitbreiding van de genoemde richtlijnen.

Erkende luchtvaartbedrijven

Luchtvaartbedrijven die erkend zijn mogen onderhoud uitvoeren aan vliegtuigen (MOA) en vliegtuigonderdelen, dan wel deze produceren (POA) of ontwerpen. De vergunning (erkenning) kan gebaseerd zijn op JAA of nationale normen. Doelstelling van het toezicht is dat met de erkenning van Nederlandse bedrijven (voor onderhoud, ontwerp en productie) voor het uitvoeren van hun werkzaamheden bereikt wordt dat deze bedrijven volgens de internationale standaards werken. De wijze van toezicht houden is voor de drie soorten vergunningen vrijwel identiek. Het Maintenance System Approval Statement (MSAS) dat deel uitmaakt van het Air Operators Certificate (AOC) voor vliegtuigmaatschappijen valt hier eveneens onder. De divisie houdt toezicht op circa 100 erkende bedrijven.

De reeds jaren geleden ingezette internationalisering (onder JAA regiem) van organisatie-erkenningen leidt er toe dat steeds meer bedrijven (opnieuw)

gecertificeerd moeten of willen worden. Het aantal bedrijven in Nederland dat is uitgerust met uitsluitend een nationale erkenning is daardoor nog zeer beperkt. Een andere ontwikkeling is dat sprake is van een toename van het aantal categorieën activiteiten waarvoor bedrijven gecertificeerd kunnen worden. Gevoegd bij de observatie dat het bedrijfsleven zeer actief is in het aanboren van nieuwe activiteiten, heeft dit tot gevolg dat de organisatie-erkenning aangepast moet worden. Daarnaast is de rol van de toezichthoudende autoriteit ingrijpend aan het veranderen door de JAA regels en andere internationale afspraken; de regels eisen een hogere frequentie van bedrijfsonderzoeken (audits) en een nauwkeuriger en gedetailleerdere dossiervorming van die onderzoeken.

Luchtvaartuigen

Het toezicht op luchtvaartuigen actief in de burgerluchtvaart heeft betrekking op de hierna genoemde objecten:

- commerciële vliegtuigen (propeller- en turbine) (280);
- helicopters (76);
- general aviation (714);
- (motor)zweefvliegtuigen (740);
- ballonvaartuigen (408);
- historische luchtvaartuigen (24);
- amateur gebouwde vliegtuigen (108);
- micro light aeroplanes (MLA's) en very light aeroplanes (VLA's) (331).

Het toezicht bestaat uit registratie van luchtvaartuigen, waartoe een technisch administratief onderzoek voor de vaststelling van de luchtwaardigheid wordt uitgevoerd. Hierbij is van belang of het vliegtuig een JAA-typecertificaat heeft. Indien dit niet het geval is worden validatie-onderzoeken gedaan bij de fabrikant of wordt deze om technische documentatie verzocht. In geval van twijfel aan de juistheid van de verstrekte gegevens wordt een inspectie aan het vliegtuig uitgevoerd. Op basis van dit onderzoek kan er een Bewijs van Luchtwaardigheid afgegeven worden. De wijzigingen aan vliegtuigen worden op dezelfde wijze goedgekeurd. Een conformity inspectie (een check of de wijziging conform de aanvraag is uitgevoerd) wordt zo nodig verricht.

De Bewijzen van Luchtwaardigheid hebben een geldigheid van 1 jaar. De verlenging van het Bewijs bestaat uit een technisch administratief onderzoek op basis van een advies van een erkend onderhoudsbedrijf naar het behoud van luchtwaardigheid. Bij gebleken afwijkingen kan er een inspectie uitgevoerd worden. In het toezicht op erkende onderhoudsbedrijven wordt een aantal steekproeven genomen op General Aviation vliegtuigen.

Door invoering van nieuwe geluidseisen moet er nu op aanvraag van een vliegtuigeigenaar een internationaal gestandaardiseerd geluidscertificaat afgegeven worden. Het toezicht op de naleving bij luchtvaartuigen is ondergebracht in de SAFA en SAGA inspectieprogramma's.

Luchtverkeersleiding

Het toezicht op de LVNL bestaat thans uit de tweejaarlijkse inspectie van het K+V-systeem (kwaliteit- en veiligheid). De verzelfstandiging van de LVNL tot zelfstandig bestuursorgaan maakt dat er door beleid in 2003 nieuwe kaders moeten worden vastgesteld waarbinnen de LVNL kan opereren.

Luchtvaartterreinen

Het toezicht op luchtvaartterreinen heeft, naast Schiphol, betrekking op 67 luchtvaartterreinen en 168 offshore helidekken. Met de inspectieactiviteiten wordt beoogd de interne veiligheid op de luchthavens te verhogen.

In 2002 wordt naar alle waarschijnlijkheid de regeling Certificatie Luchthavens goedgekeurd. ICAO regelgeving vereist dat de luchthavens worden gecertificeerd en maakt hierbij een onderscheid tussen het certificeren zelf en het aanwezig zijn van een veiligheidsmanagementsysteem bij de gecertificeerde luchthaven. Voor deze twee stappen zijn respectievelijk 2003 en 2005 de jaren waarin dit voltooid moet zijn. Aangezien de Nederlandse regeling direct een veiligheidsmanagementsysteem vraagt, wordt de voltooiing van de certificatie van de luchthavens in Nederland voorzien in 2005. Om deze deadline te kunnen halen worden in 2003, als onderdeel van een meerjarenprogramma, zeven luchthavens gecertificeerd.

De in de bijlage vermelde prestatiegegevens laten zien dat het aantal audits inrichting en uitrusting van vliegvelden in de komende jaren naar verwachting zal dalen. Deze ontwikkeling is het gevolg van het certificeren van de luchthavens waardoor de verantwoordelijkheid voor de inrichting en uitrusting meer bij de sector komt te liggen. Ieder jaar zal opnieuw worden beoordeeld of de geplande daling van het aantal audits verantwoord is.

Luchtvaartvertoningen

De vergunningen voor luchtvaartvertoningen betreffen zowel shows met vleugelvliegtuigen en helikopters als ballonvertoningen. De laatste categorie is vergunningplichtig bij vertoningen met meer dan vijf ballonnen. De aanvraag van vergunningen is sterk seizoengebonden. In 2003 worden tussen de 40 en 60 aanvragen voor vertoningen verwacht. Er is een trend zichtbaar dat de luchtvaartvertoningen in omvang toenemen.

Het doel van het toezicht is het publiek te beschermen tegen onveilige situaties door ter plaatse in te grijpen bij het niet nakomen van de beschikkingsvoorwaarden. Binnen de huidige regelgeving is vooral de positie van de luchtverkeersleider onduidelijk. Hierdoor kunnen de medewerkers van de LVNL geen luchtverkeersdiensten tijdens vliegshows verlenen. Als tijdelijke oplossing wordt gebruik gemaakt van een luchtvaartterrein informatieverstrekker ("aeronautical station officer"). Deze coördineert de communicatie tussen de deelnemende vliegtuigen die zich tijdens de vliegshow in het luchtruim bevinden.

2.2 Divisie Scheepvaart

2.2.1 Waar ziet de divisie op toe?

De divisie Scheepvaart is belast met het toezicht op de naleving van diverse wetten [2]. Deze wetten hebben betrekking op de veiligheid, de milieuverantwoorde vaart van schepen en arbeidsomstandigheden van bemanningsleden. Soms stelt wetgeving technische eisen aan de veiligheid van het schip of geeft zij voorschriften voor de opleiding van de bemanningsleden. In andere gevallen richt de wetgeving zich op persoonlijke veiligheid en arbeidsomstandigheden van de bemanningsleden. In de wetgeving wordt onderscheid gemaakt tussen drie typen scheepvaart: koopvaardij, visserij en Rijn-binnenvaart. Dit onderscheid wordt ook gevolgd in de beschrijving van het werkprogramma van de divisie.

Het toezicht op de naleving van deze wetten vindt plaats door middel van certificering (vergunningverlening) en handhaving. Daarnaast voert de divisie Scheepvaart meet- en registratiewerkzaamheden uit. Deze zijn gericht op het vaststellen van kenmerken die passen bij het schip en vormen daarmee een basis voor uitgangspunten in de wet- en regelgeving, diverse vormen van belasting en doorgang door specifieke vaarwegen (bijv. Suez- en Panamakanaal). Verder worden bemanningsdocumenten zoals bemanningscertificaten, monsterboekjes en vaarbevoegdheidsbewijzen verstrekt. Zoals in het jaarwerkplan 2002 reeds beschreven, is met de oprichting van IVW de handhaving organisatorisch gescheiden van vergunningverlening en ondergebracht in een aparte sector. De inrichting van deze sector is nog steeds sterk in ontwikkeling en opbouw en vraagt ook in 2003 de benodigde aandacht. Naar verwachting zullen voorstellen, gedaan in het kader van het recent afgeronde onderzoek naar het toezichtarrangement tussen divisie Scheepvaart en de Klassenbureaus (zie 2.2.2 voor een nadere beschrijving van dit onderzoek), mede van invloed zijn op de uiteindelijke inrichting van de handhaving.

2.2.2 Prioriteiten

Implementatie uitgebreider Port State Control-toezicht

Het vervullen van de internationale verplichtingen in dit kader (25% van de bezoekende schepen dient te worden geïnspecteerd) heeft sinds de Erika-zaak hoge politieke interesse. De volledige naleving van veiligheids- en milieuregelgeving door de gehele internationale scheepvaart is nog lang niet bereikt. Er komt nog veel "substandard" scheepvaart voor met alle gevaren van dien. Schepen als de "Erika" zijn nog steeds actief en vormen een bedreiging voor de veiligheid en milieu en een economische bedreiging voor de goed willende reder. [3] Door middel van Port State

2 De divisie Scheepvaart ziet toe op de volgende wetten: Schepenwet, Wet voorkoming verontreiniging door schepen, Binnenschepenwet, Wet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren, Meetbrievenwet, Overeenkomst nopens de meting van binnenvaartuigen, Wetboek van Koophandel, Zeevaartbemanningswet, Zeebrievenwet, Arbeidstijdenwet, Arbeidsomstandighedenwet, Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, Reglement betreffende het onderzoek van schepen op de Rijn, Rijnvaartpolitierglement, Wet Havenstaatcontrole, Wet pleziervaartuigen, Wet scheepsuitrusting

3 De "Erika" was een enkelwandige olietanker die in 1999 voor de kust van Frankrijk tijdens een storm door midden was gebroken. Ernstige olievervuiling op de kust van Frankrijk was het gevolg. Deze ramp werd veroorzaakt door roestvorming in de ballasttanks. Naar aanleiding van deze ramp is in Europees verband besloten tot versnelde uitfasering van de enkelwandige tankers en tot dat moment intensievere controle van onder andere de ballasttanks.

Control (PSC)-toezicht, identificeert, controleert en treedt IVW op tegen sub-standard schepen. Daarmee draagt zij bij aan het uitbannen van de "sub-standard" scheepvaart. In 2003 vindt de implementatie van uitgebreider PSC-toezicht plaats. Er zal intensiever en diepgaander worden gecontroleerd in het PSC-verband. Rapportages over de resultaten van de verscherpte inspecties in termen van productie en bereikt resultaat in het internationale PSC verband zullen worden uitgebracht. Tevens is een thema-actie gepland waarbij specifieke aandacht aan controles op passagiersschepen wordt gegeven.

Implementatie van de havenontvangstinstallatiecontrole (HOI)-richtlijn

Met ingang van januari 2003 wordt de EU-richtlijn inzake de afgifte van scheepsgebonden afvalstoffen geïmplementeerd. Implementatie van de richtlijn staat hoog op de maatschappelijke en politieke agenda na het rapport "Vervuiling door Zeeschepen" van de Algemene Rekenkamer. De richtlijn beoogt lozing van vuile machinekamerolie en huishoudelijk afval te voorkomen door het instellen van een afgifteplicht. Deze plicht wordt ondersteund door een systeem van melding en bewaking van afvalstromen, nationaal en internationaal. Handhaving geschiedt in samenwerking en coördinatie met andere diensten. In 2003 zal het ontwikkelde handhavingssysteem in alle havens in Nederland effectief zijn. Na implementatie van de richtlijn in de Wvvs zal de effectiviteit van de opgezette handhavingssystematiek worden beoordeeld. Over de effectiviteit van de HOI-richtlijn in termen van het gemeten nalevingniveau zullen rapportages worden uitgebracht.

Toezicht op de naleving van de Zeevaartbemanningswet

Vaarbevoegdheidsbewijzen

In februari 2002 werd het STCW (Standard on Training, Certification and Watchkeeping)'95-verdrag van kracht en vastgelegd in de Zeevaartbemanningswet (ZBW). Door de inwerkingtreding van het verdrag is de verstrekingsprocedure van de vaarbevoegdheidsbewijzen veranderd. In de oude situatie was de beoordeling en de afgifte een nationale aangelegenheid. Zo toetste de divisie Scheepvaart de maritieme kennis van de buitenlandse zeevarenden. Dat laatste is nu niet meer nodig aangezien in de huidige situatie de vaarbevoegdheidsbewijzen, die worden uitgegeven door een land dat op de zogenoemde "white list" staat en een overeenkomst heeft afgesloten met Nederland, erkend worden.

Vanuit Nederlands perspectief ziet de divisie Scheepvaart in vergelijking met de situatie voor 1 februari 2002 een risico ontstaan door het van overheidswege nog slechts uitvoeren van een papieren controle met betrekking tot de kwaliteit van buitenlandse zeevarenden die dienst gaan doen op Nederlandse zeeschepen. Zekerheden over de kwaliteit van de buitenlandse bemanning zijn moeilijk te verkrijgen.

De divisie Scheepvaart acht het verstandig de invoering van de nieuwe verstrekingsprocedure en de gevolgen daarvan nauwlettend te blijven volgen. De veiligheid in de scheepvaart is immers in hoge mate afhankelijk van kennis en kunde van de bemanning. Een onderzoek naar de consequenties en mogelijke risico's van het in werking treden van het STCW'95 wordt in 2003 voorbereid.

Bemanningsplannen

De divisie Scheepvaart geeft bemanningscertificaten af op basis van door haar beoordeelde en goedgekeurde bemanningsplannen. Op dit certificaat staat het minimum aantal bemanningsleden (officieren en gezellen) dat uit

veiligheidsoverwegingen op een zeeschip aanwezig moet zijn. Voorheen was de minimumomvang wettelijk vastgelegd. Dit was duidelijk, maar erg inflexibel, er ontstond behoefte aan maatwerk. Met de ZBW is deze gewenste flexibiliteit er: de reder doet in het bemanningsplan zelf een voorstel voor een bij het gewenste veiligheidsniveau passende minimale sterkte.

Naast bovengenoemde wijziging wordt in de ZBW niet meer tot in detail voorgeschreven wat onder een voldoende veiligheidsniveau moet worden verstaan, anders dan dat de bemanning alle taken veilig moet kunnen verrichten. De divisie Scheepvaart kan voor de onderbouwing van haar beoordeling van het veiligheidsniveau dus minder dan voorheen terugvallen op wettelijke voorschriften. De gehanteerde "professional judgement" en argumentatie bij de beoordeling worden nogal eens ter discussie gesteld. Meningsverschillen over het oordeel kunnen leiden tot het starten van bezwaarprocedures. Hier wordt in toenemende mate gebruik van gemaakt. Dit leidt in uitzonderlijke gevallen tot gerechtelijke procedures. Regelmatig wordt met de branche overlegd teneinde elkaar zo goed mogelijk te informeren over de ervaringen en standpunten. Er is behoefte aan transparant uitvoeringsbeleid.

Met de invoering van de ZBW en de ISM in de industrie zal de handhavingssystematiek aangepast worden, waarbij eerst een nulmeting van de mate van naleving van de voorschriften wordt uitgevoerd. De mate en de snelheid waarmee dit geschiedt hangt mede af van de ontwikkeling in de sector.

De divisie stelt aan de hand van bemanningslijsten (monsterrollen) en de eigen database vast of schepen zowel kwalitatief als kwantitatief worden bemand conform het bemanningscertificaat. Zoals algemeen geldend wordt bij de controle-intensiteit van een vorm van ranking uitgegaan.

De effecten van de ZBW ten aanzien van het bemannen van schepen worden gemonitord en over de bevindingen wordt gerapporteerd.

Scheepvaartinspectie Nederlandse Antillen en Aruba

Gezien het belang van Nederland bij een hoogwaardige vloot van schepen die geregistreerd zijn in het Koninkrijk en de Nederlandse vlag voeren, is aandacht nodig voor de performance van Antilliaanse en Arubaanse inspectiediensten. Vooruitlopend op het wijzigen van de Schepenwet zijn de Nederlandse Antillen zelf verantwoordelijk voor de uitvoering van de inspecties en voeren zij deze zelfstandig uit. De divisie Scheepvaart zal, na een eerste nulmeting, bezien of en zo ja op welke wijze de gevraagde structurele ondersteuning geboden kan worden bij deze inspecties. Medewerking aan een nulmeting van de zijde van de Nederlandse Antillen is afgesproken (St. Maartenakkoord).

Coördinatie toezicht op binnenvaart

Zowel het ministerie van Verkeer en Waterstaat als de ministeries van SZW, VROM en Justitie zijn op enigerlei wijze betrokken bij het toezicht van de veiligheid-, milieu-, en arbeidsomstandighedenregelgeving in de binnenvaart. Gebleken is dat de coördinatie en informatieuitwisseling tussen betrokken partijen beter kan door onder andere de ontwikkeling van een informatiemodel en de opstelling van een adequaat toezichtsarrangement. In 2003 zal de divisie Scheepvaart een bijdrage leveren om het toezicht dekkend en efficiënter in te richten.

Optimalisering toezichtarrangement in de koopvaardij

In 2002 is onderzoek gedaan naar de optimalisering van het toezichtarrangement in de koopvaardij. Een aantal gebeurtenissen gaf hiertoe aanleiding, te noemen zijn de rapporten 'Milieuvervuiling door zeeschepen' van de Algemene Rekenkamer en 'Onafhankelijk toezicht op Zelfstandige Bestuursorganen' van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In het onderzoek naar het toezichtarrangement is ingegaan op de kritische kanttekeningen geplaatst bij de dubbele pet van de klassenbureaus (toezicht op reders namens de overheid en een commerciële relatie met de reders) en bij de manier waarop de divisie Scheepvaart daarop toezicht houdt. Het belangrijkste doel van het onderzoek is om bouwstenen aan te leveren waarmee uiteindelijk een zo optimaal mogelijk toezichtarrangement divisie Scheepvaart/klassenbureaus kan worden gebouwd. Onder 'toezichtarrangement' wordt hier verstaan het geheel aan afspraken tussen de divisie en de klassenbureaus over taakverdeling, werkafspraken en informatie-uitwisseling en de manier waarop de divisie toezicht op de kwaliteit van het geheel houdt. Onder een 'optimaal' toezichtarrangement wordt verstaan 'een toezichtarrangement met een minimum aan risico's en een minimum aan kosten'. Om zinvolle uitspraken te kunnen doen over de benodigde bouwstenen voor een optimaal toezichtarrangement worden de risico's van het huidige toezichtarrangement en van een aantal bestaande alternatieve toezichtarrangementen in kaart gebracht. Het onderzoeksrapport is inmiddels gereed.

Na bespreking van de onderzoeksresultaten met betrokkenen binnen en buiten de IVW wordt in de eerste helft van 2003 een veranderingsplan opgesteld waarin wordt aangegeven hoe met de aanbevelingen zal worden omgegaan. Opgemerkt wordt dat bij de opstelling van dit plan ook de resultaten van het benchmarkonderzoek naar de dienstverlening aan de scheepvaart van Nederland, Denemarken, Zweden en Engeland (allen behorend tot de top tien van de "white list" van PSC) betrokken worden.

2.2.3 Reguliere activiteiten

Toezicht op de koopvaardij

Het toezicht van de divisie Scheepvaart op de Nederlandse koopvaardij vindt plaats door het certificeren van schepen en specifieke handhavingacties, ook in internationaal verband (PSC). Hierbij wordt tegelijkertijd vastgesteld of aan de regelgeving wordt voldaan om milieuschade te voorkomen. Dit toezicht gebeurt in samenwerking met andere instanties in Nederland zoals de Havenbedrijven, Kustwacht, Rivierpolitie en mede op basis van signalen van burgers en bemanningsleden die eventuele onregelmatigheden melden. Tevens vinden activiteiten plaats in relatie tot het meten en registreren van schepen.

Uitgangspunt bij zowel de certificering als de handhaving is de nationale regelgeving (Schepenwet). Deze is van toepassing op alle zeeschepen onder Nederlandse vlag die in Nederland, de Nederlandse Antillen of Aruba zijn geregistreerd. De wet richt zich op de veiligheid van het schip en de bemanning, op de bedrijfsvoering aan boord en aan de wal, en op de belading. De belangrijkste sanctie die in het kader van de Schepenwet kan worden opgelegd, is aanhouding.

Het toezicht in het kader van certificering vindt plaats tijdens de bouw van het schip, maar ook als het in bedrijf genomen is (hercertificering). Een deel van het toezicht (voornamelijk op veiligheidssystemen) wordt uitgevoerd door de divisie Scheepvaart; het grootste deel (constructie en technische voorzieningen) door de klassenbureaus.

Vooronderstelling is dat schepen en bemanningen die voldoen aan het gestelde in de regelgeving geen bedreiging vormen voor veiligheid en milieu. Bij goed onderhoud en blijven voldoen aan de regelgeving zullen schepen niet kunnen worden aangehouden door buitenlandse autoriteiten in het kader van de Havenstaatcontrole. Gestreefd wordt naar het bewerkstelligen van een afname van het aantal aanhoudingen van Nederlandse zeeschepen in het kader van PSC door verbetering van het veiligheidsniveau. Jaarlijks wordt bijgehouden hoe vlaggenstaten [4] zich ten opzichte van elkaar verhouden. Nederland behoorde in 2001 tot de 10 beste vlaggenstaten (ze stond op de 6^e plaats van de 77 vlaggenstaten) die regelmatig havens bezoeken van de deelnemende landen aan het Paris-MOU.

Net zoals buitenlandse autoriteiten Nederlandse schepen inspecteren, zo inspecteert Nederland buitenlandse schepen in Nederlandse havens. Afgesproken is in Paris-MOU dat minimaal 25% van het aantal individuele schepen dat een land aandoet wordt gecontroleerd. Jaarlijks wordt aan de hand van door het CBS verstrekte gegevens vastgesteld om hoeveel schepen het gaat. Voor deze schepen is de maatstaf de internationale regelgeving die door de IMO wordt vastgesteld. In 2003 zullen minimaal 1465 schepen geïnspecteerd worden. Na de ramp met de olietanker "Erika" en de "Ievoli Sun" is in Europees verband besloten de inspecties van buitenlandse schepen verder te intensiveren.

Het totale aantal koopvaardij schepen in 2001 was 1371 (inclusief sleepboten, aannemersmateriaal, zeegaande zeilende passagierschepen e.d.). De verwachting is dat dit aantal in 2003 licht zal groeien. De groei van de Nederlandse koopvaardijvloot heeft ertoe geleid dat de behoefte aan bemanning is toegenomen. Gebleken is in de afgelopen jaren dat de basistechnologie van de schepen inmiddels zo betrouwbaar en veilig is dat de mens de zwakste schakel is in de hele keten. De divisie Scheepvaart beschouwt de aspecten (zowel de afgifte van bemanningsdocumenten als de controle van bemanningsleden in de praktijk) rondom het bemannen van schepen daarom als een prioriteit in het toezicht.

In 2003 zullen naar verwachting nog zo'n 5000 vaarbevoegdheidsbewijzen verstrekt worden aan bemanningsleden van de koopvaardij. Het aantal af te geven vaarbevoegdheidsbewijzen zal de komende jaren dalen. Dat is het gevolg van een omruilactie in 2002, waarbij de in omloop zijnde vaarbevoegdheidsbewijzen zijn omgeruild en aangepast aan de internationale voorschriften. Omdat deze omruilactie nagenoeg alle bemanningsleden betreft, is de verwachting dat er de eerste vijf jaar nauwelijks vraag zal zijn naar vernieuwingen van vaarbevoegdheidsbewijzen. Wel zullen vaarbevoegdheidsbewijzen worden uitgegeven in het kader van de bevorderingen en eerste exemplaren voor nieuwe bemanningsleden (vaarbevoegdheidsbewijzen hebben een geldigheid van maximaal vijf jaar).

In 2003 zullen 3500 monsterboekjes worden verstrekt. Monsterboekjes hebben sinds 1989 een geldigheid van 10 jaar. Dit resulteerde vanaf 1999 in een uitgiftepiek van monsterboekjes omdat veel bestaande monsterboekjes diende te worden vervangen. Aan deze omruilperiode is nu een einde gekomen. Dit in combinatie met het feit dat

4 Deelnemende landen aan het Paris Memorandum of Understanding (Paris-MOU) zijn: Nederland, België, Duitsland, Groot-Brittannië, Ierland, Frankrijk, Italië, Spanje, Portugal, Griekenland, Canada (Oostkust), Rusland, Polen, Kroatië, Finland, Zweden, Noorwegen, en Denemarken. Naast het Paris-MOU bestaan o.a. ook nog het Tokyo-MOU en het Caribbean-MOU.

geen monsterboekjes meer verstrekt worden aan buitenlandse gezellen die al in het bezit zijn van een monsterboekje uit het land van herkomst, laat in vergelijking met de jaren 1999, 2000 en 2001 een daling zien van het aantal uit te geven monsterboekjes. De verwachting is dat de komende jaren een stabilisatie zal optreden.

Er zijn vele verschillende soorten certificaten in het kader van het bewerkstelligen van een veiligheids- dan wel milieueffect. 5500 scheepscertificaten zullen worden afgegeven, waarbij wordt aangetekend dat in 2003 gewerkt wordt aan de verdere overdracht van werkzaamheden naar de klassenbureaus. Bij de verdere overdracht van taken wordt steeds zorgvuldig afgewogen wat mogelijk is en hoe grip kan worden gehouden op de veiligheid, milieuvriendelijkheid en arbeidsomstandigheden in de scheepvaart.

In het kader van de invoering van de Wet publiekrechtelijk registratie zeeschepen (Wprz), welke naar verwachting in 2003 in werking zal treden, zal de divisie Scheepvaart het internet-register verder uitbreiden. Doel van dit publieke register is de openbaarheid en toegankelijkheid te verbeteren. De in de Wprz geformuleerde criteria voor de publiekrechtelijke registratie van zeeschepen hebben voor een belangrijk deel betrekking op de vestiging van de zeescheepvaartonderneming in Nederland en het beheer van het schip. De nieuwe voorwaarden moeten onderstrepen dat de Nederlandse vlag een kwaliteitsvlag is, immers bij twijfel aan de veiligheid kan de inschrijving worden geweigerd. De inschrijving in het nieuwe register brengt geen verzwaring van de administratieve lasten met zich mee.

Toezicht op de visserij

De divisie Scheepvaart houdt toezicht op de Nederlandse zeevisserijvloot. Deze bestaat uit verschillende categorieën onder Nederlandse vlag varende vissersvaartuigen, sportvissersvaartuigen en zeevissonderzoekvaartuigen (anno 2001 totaal 541 schepen). Bij ongevallen en klachten vallen ook buitenlandse vissersvaartuigen onder het toezicht van de divisie. Daarnaast worden in het kader van het toezicht op verzoek van een vlaggenstaat certificeringsinspecties uitgevoerd. Nu nog ongecertificeerde schepen groter dan 24 meter moeten op korte termijn voorzien worden van een Certificaat van Deugdelijkheid. Voor de schepen kleiner dan 24 meter wordt dit vermoedelijk in 2010 verplicht.

Het is de verwachting dat de Nederlandse visserijvloot de komende jaren licht in aantal zal dalen. Dat zal het gevolg zijn van de Europees gestelde vangstbeperkende maatregelen, saneringsregelingen en het stoppen van de subsidiering voor de bouw van vissersschepen. In hoeverre de Europese maatregelen daadwerkelijk effect hebben op de omvang van de Nederlandse vloot is zeer moeilijk in te schatten. Ondanks saneringsmaatregelen uit de voorbije jaren neemt het aantal schepen maar weinig af. Wel is gebleken dat de vloot de laatste vijf jaar is verouderd.

De onderzoeken in het kader van het Vissersvaartuigenbesluit worden, anders dan bij de koopvaardijvloot, voor het grootste deel uitgevoerd door de divisie Scheepvaart. Een uitzondering hierop vormen de trawlers. De onderzoeken op deze schepen worden voor een deel gedaan door erkende klassenbureaus (romp, machine-installatie) en voor een deel door de divisie Scheepvaart (veiligheidsaspecten). De kottervloot, de sportvissersvaartuigen en de ongecertificeerde vaartuigen zijn geheel onderworpen aan het toezicht van de divisie Scheepvaart. Er vindt onderzoek plaats voordat het vaartuig wordt toegelaten tot de markt. Ook vinden tussentijdse

(jaarlijkse), periodieke (vijfjaarlijks t.a.v de romp en machinerie en tweejaarlijks t.a.v. veiligheidsmateriaal) en aanvullende onderzoeken plaats (bij verbouwing, herstel e.d.).

De divisie Scheepvaart zal in 2003 specifiek aandacht besteden, naast de reguliere certificering, aan de voorbereiding en consequenties aangaande het van kracht worden van de Zeevaartbemanningswet. Ten opzichte van de oude wetgeving schrijft het besluit een kwalitatief hoogwaardiger bemanning voor. Voor functies waaraan eisen gesteld worden door de Zeevaartbemanningswet is het vaarbevoegdheidsbewijs verplicht. Het gaat om functies van (plaatsvervangend) schipper, stuurman-werktuigkundige, radio-operator en gezelschap. Deze vereisten wijken af van de huidige situatie, waarin slechts zeevaarddiploma's zijn voorgeschreven. Deze nieuwe eisen sluiten aan bij het STCW'95 verdrag voor de visserij. De verplichting om te beschikken over het vaarbevoegdheidsbewijs zal gefaseerd worden ingevoerd. In 2003 worden naar verwachting 700 bewijzen afgegeven.

Verder zal in 2003 de Arbeidstijdenwet ook gaan gelden voor de visserijsector. Deze wet zal o.a. moeten bijdragen aan de veiligheidscultuur in deze sector. De arbeidsveiligheid is laag als gevolg van weersomstandigheden, het arbeidsintensieve en kortcyclische karakter van het werk (met grote regelmaat ophalen, legen en weer uitzetten van de netten en het bewerken van de vis), de vele bewegende en draaiende delen aan dek, de relatief kleine bemanning en de geringe veiligheidscultuur. Deze geringe veiligheidscultuur blijkt onder andere uit het niet gebruiken van persoonlijke veiligheidsmiddelen aan boord. Zo wordt in de praktijk onvoldoende gebruik gemaakt van het (wettelijk verplichte) wachalarm. Oorzaak van een groot aantal ongevallen is overbelasting van de opvarenden. De technische staat van het schip en de apparatuur veroorzaken over het algemeen geen problemen. In 2003 wordt aandacht besteed aan de wijziging van de Richtlijn Veiligheid Vissersvaartuigen. Deze richtlijn beoogt een grotere rol in het toezicht voor de klassenbureaus.

Toezicht op de Rijn- en binnenvaart

Zo'n 60% van de Europese binnenvaartvloot is gecertificeerd door de divisie Scheepvaart die als één van de Commissies van Deskundigen in Europa gerechtigd is binnenvaartschepen te certificeren. Het is geen verplichting voor binnenvaartondernemers een in Nederland geregistreerd schip bij de Nederlandse Commissie van Deskundigen te laten certificeren. Echter, in de meeste gevallen is dit wel de praktijk. In Nederland geregistreerde binnenvaartschepen moeten voldoen aan de eisen gesteld in de Binnenschepenwet, Binnenschepenbesluit en/of Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR). Een deel van de werkzaamheden van de divisie Scheepvaart in de binnenvaart is sinds 1988 overgedragen aan particuliere expertisebureaus. Dit betreft met name het onderzoek van de casco's van drogeladingschepen, sleep- en duwboten en duwbakken. Voor enkele typen schepen worden werkzaamheden verricht door enkele klassenbureaus.

Het aantal af te geven certificaten (zie de gegevens in de bijlage) voor de komende jaren is een schatting. Dit in verband met nieuwe regelgeving betreffende de emissies van motoren en de veranderde bemanningseisen waardoor aanpassingen in de certificaten moeten worden doorgevoerd. Nog niet bekend is hoeveel schipeigenaren aanpassingen aan de motoren zullen doorvoeren.

De indruk bestaat dat regels over het algemeen naar behoren worden nageleefd. Dit blijkt uit het relatief kleine aantal bij de divisie Scheepvaart bekende ongelukken en uit het geringe aantal aanhoudingen tijdens de controles door het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD). Controle door de divisie vindt uitsluitend plaats in verband met de verlenging en vernieuwing van certificaten en op verzoek van andere handhavende diensten.

Naast de reguliere certificeringwerkzaamheden wordt aandacht besteed aan:

- de toetsing van de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van enkele regels en de in ontwikkeling zijnde kaderwet Binnenvaart;
- aansturing en begeleiding van de particuliere expertisebureaus;
- specifiek toezicht op de gewijzigde technische eisen in de binnenvaart.

2.3 Divisie Vervoer

2.3.1 Waar ziet de divisie op toe?

De divisie Vervoer ziet toe op de naleving van wet- en regelgeving met betrekking tot het vervoer van goederen over de weg, per spoor, door de lucht en over de binnenwateren en zee. Tevens ziet de divisie Vervoer toe op de naleving van wet- en regelgeving op het terrein van het vervoer van personen over de weg (bus en taxi). Het toezicht op het vervoer van goederen via buisleidingen behoort (nog) niet tot het takenpakket.

Met het toezicht wordt de realisatie van de doelstelling van de divisie, "het verhogen van de vervoerveiligheid en de externe veiligheid, de verbetering van concurrentievoorwaarden en duurzaamheid van de markt en de sociale omstandigheden in het vervoer", nagestreefd. Door middel van vergunningverlening wordt toegang tot de markt en het beroep verleend. De divisie verstrekt vergunningen, passen en ontheffingen/toestemmingen voor zowel het personenvervoer over de weg, het goederenvervoer over de binnenwateren, het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, per spoor, door de lucht als over het water. Tevens voert de divisie Vervoer de registratie van de binnenvaartvloot. Daarnaast wordt door middel van handhaving gecontroleerd op de naleving van de wetten en regels op het gebied van het personenvervoer over de weg (bus, taxi) en het goederenvervoer over de weg (vrachtverkeer) en het water (binnenvaart) alsmede het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, per spoor, door de lucht en over het water. De controles zijn gericht op de bestuurder van het voertuig, de onderneming, de lading en het voertuig zelf. De controles hebben onder andere betrekking op de arbeid-, rij- en rusttijden, vereiste documenten, voertuigeisen, lading en samenstelling. Er wordt zowel preventief als repressief gecontroleerd. De controles vinden plaats tijdens het transport en bij vervoersbedrijven. Sinds 2 jaar controleert de divisie Vervoer ook op arbeidsomstandigheden. Naast vergunningverlening en handhaving wordt onderzoek gedaan en informatie en expertise verstrekt. Daarbij is samenwerking met anderen van cruciaal belang.

2.3.2 Prioriteiten

Voor 2003 zijn de volgende prioriteiten vastgesteld:

1. Toezicht op taxivervoer
 - invoering van boordcomputer
 - vakbekwaamheid
2. Toezicht op openbaar en besloten personenvervoer
 - eis van betrouwbaarheid
 - vervoer voor eigen rekening
3. Toezicht op goederenvervoer
 - vuurwerk
 - zeeschepen met ontplofbare stoffen
 - stuwplan binnenvaart
 - vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht
 - overgang regelgeving vervoer gevaarlijke stoffen
 - overbelading in het wegvervoer
4. Methoden en instrumenten

-
- invoering digitale tachograaf in bussen en vrachtwagens
 - informatieverstrekking en expertise.

Taxivervoer

Per 1 januari 2002 rijden in Nederland ca. 30.000 taxi's bij ca. 5.100 ondernemers. Een belangrijk deel van het taxivervoer vindt plaats via contracten, zoals ziekenvervoer, schoolvervoer en dergelijke. Daarnaast kent de taximarkt het zogenoemde "straattaxivervoer" en "belwerk". Dit deel van de taximarkt levert een bijdrage aan de versterking van het openbaar vervoer binnen Nederland. De grote toeloop van taxiondernemingen die zich op de 'opengestelde' taxivervoersmarkt begeven, met name die van het straattaxivervoer, trekt momenteel veel aandacht. De zorg om de kwaliteit en eerlijke concurrentie speelt met name in de grote steden. De Wet Personenvervoer richt zich onder andere op kwaliteitseisen voor ondernemers, taxichauffeurs en taxi. Instrumenten die worden ingezet zijn bijvoorbeeld de ondernemersvergunning, de chauffeurspas en de boordcomputer. De divisie geeft in 2003 23.400 ondernemersvergunningen en chauffeurspassen af. Daarnaast controleert zij de taxibranche op de naleving van verschillende wet- en regelgeving. Dit zijn naast de Wet Personenvervoer 2000, het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (rij- en rusttijden), de Wegenverkeerswet (bijvoorbeeld de APK-keuring voor taxi's) en de Arbo-wetgeving. In 2003 zullen 2.325 controles plaatsvinden.

Invoering boordcomputer

De boordcomputer is één van de nieuwe instrumenten in de Wet Personenvervoer 2000. Het doel is betere controlemogelijkheden op de naleving van de arbeid-, rij- en rusttijden regelgeving. Daarnaast biedt het de ondernemer een eenvoudiger administratie (niet langer handmatig invullen van werkmap en dagrittenstaten). De invoering van de boordcomputer is op dit moment nog niet afgerond als gevolg van nog niet uitontwikkelde stand van de techniek en nog nader op elkaar af te stemmen nationale en Europese regelgeving.

In 2003 wordt gestreefd naar afronding van de invoering van de boordcomputer. De divisie ontwikkelt de smartcard, een onderdeel van de boordcomputer, en controleert op de naleving van de arbeid-, rij – en rusttijden. Tevens neemt zij initiatieven om de knelpunten in het wetgevingstraject en de Europese richtlijnen op te lossen.

Vakbekwaamheid

De invoering van de Wet Personenvervoer 2000 heeft geleid tot een forse toename van het aantal taxiondernemersvergunningen. Eén van de eisen voor het verkrijgen van een taxiondernemingsvergunning is de vakbekwaamheid van de ondernemer. Met betrekking tot de invulling van de vakbekwaamheid bestaat twijfel of de vakbekwame persoon inderdaad permanent en daadwerkelijk leiding geeft aan de vervoersactiviteiten. Het inbrengen van de vakbekwaamheid door procuratiehouders bij meerdere ondernemingen, of het zogeheten pachten van een vergunning door een zelfstandige ondernemer die niet over een eigen vergunning beschikt, zijn hier enkele oorzaken van.

Een ander aandachtspunt is de chauffeursvakbekwaamheid. De eisen die gesteld worden aan de chauffeurspas beperken zich tot de verklaring omtrent het gedrag en de gezondheidsverklaring. De branche klaagt over onkunde bij een deel van de taxichauffeurs. Gezien deze klachten over de kwaliteit van het taxivervoer is er aanleiding om na te denken over het invoeren van extra eisen aan de chauffeurspas.

De divisie ziet toe op de betrouwbaarheid en kwaliteit van ondernemingen. Naast het uitbannen van illegaal taxivervoer (vervoer zonder ondernemersvergunning) wordt ook betere naleving geëist ten aanzien van de vakbekwaamheid. In 2002 vond een thema-actie "verpachting" plaats in Amsterdam. Uit evaluatie moet blijken of uitbreiding van deze actie naar andere grote steden raadzaam is. De divisie wil extra eisen aan de taxichauffeur stellen door een chauffeursdiploma in te voeren.

Om de kwaliteit en betrouwbaarheid in de taxibranche te verhogen wordt de controle op de aanwezige vakbekwaamheid binnen de ondernemingen gecontinueerd. Instrumenten als bestuurlijke boete en intrekken of schorsen van de ondernemersvergunning worden hierbij, indien mogelijk, ingezet. Op 19 april 2002 heeft de ministerraad ingestemd met het expliciet strafbaar stellen van het verpachten van vergunningen, waardoor hier nu beter tegen opgetreden kan worden. Daarnaast heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de politie van Amsterdam de mogelijkheid gegeven om bestuursdwang toe te passen voor een aantal onderdelen van de Wet personenvervoer 2000. De divisie en de politie werken hierbij nauw samen. Om de extra eisen aan de taxichauffeur te realiseren gaat de divisie overleggen met opleidingscentra, branche en het ministerie.

Openbaar en besloten personenvervoer

Het toezicht op het openbaar en besloten personenvervoer bestrijkt het personenvervoer over de weg (met bussen, busjes en touringcars). De branche bestond in december 2001 uit 934 ondernemingen. 511 ondernemingen hebben het personenvervoer als hoofdactiviteit; 423 als nevenactiviteit. Vervoer is een nevenactiviteit voor bijvoorbeeld een hotel dat zijn eigen gasten ophaalt van het vliegveld, of voor een sportvereniging die de leden vervoert met een eigen bus. Het grensoverschrijdende busvervoer neemt bijna 92 miljoen kilometer voor zijn rekening (bron: CBS). In 1998 was dit nog 100 miljoen. De oorzaak voor deze vermindering is niet onderzocht. Recent is de actie opgestart om het verzamelen van vervoersgegevens te verankeren in wetgeving. Dit traject zal nog wel enige tijd nodig hebben om tot meer concrete invulling te komen. Door het ontbreken van deze wettelijke verplichting is over binnenlandse vervoerprestaties van busvervoer ondernemingen (te) weinig bekend. Per 1 januari 2001 is de collectief personenvervoer vergunning (CPV) ingevoerd. Bestaande ondernemers krijgen 5 jaar de tijd om hun bestaande vergunning om te wisselen tegen een CPV. De CPV biedt de vervoerder de mogelijkheid zowel openbaar als besloten busvervoer te verrichten.

De divisie is verantwoordelijk voor de uitgifte en het wijzigen van deze vergunningen. In 2003 worden 2.400 vergunningen afgegeven of gewijzigd. Daarnaast worden 4.000 reisbladenboeken verstrekt. Naast het verlenen van vergunningen worden 1.925 controles uitgevoerd op de naleving van wet- en regelgeving.

Eis van betrouwbaarheid

Eén van de voorwaarden om in het bezit te komen van een collectief personenvervoer vergunning is de eis van betrouwbaarheid. Een verklaring omtrent het gedrag, afgegeven door de gemeente, is het bewijs van deze eis. Op grond van informatie kan de vervoerder tussentijds worden gevraagd een nieuwe verklaring omtrent gedrag te overleggen. Heeft de onderneming zich schuldig gemaakt aan ernstige overtredingen op het gebied van de arbeid-, rij – en rusttijden of de Wet Personenvervoer 2000 dan kan deze verklaring geweigerd worden.

De divisie staat voor het toelaten van betrouwbare ondernemingen tot de markt die onderling onder gelijke omstandigheden concurreren met al bestaande ondernemingen. Hiervoor is het noodzakelijk dat de beoordeling voor de afgifte van een verklaring omtrent het gedrag op eenduidige wijze gebeurt. Dus dat alle relevante gegevens worden gewogen met dezelfde normen. Momenteel gebeurt de afgifte nog decentraal onder verantwoordelijkheid van de gemeente, het blijkt dat de eisen waaraan de aanvrager moet voldoen verschillen per gemeente.

De divisie ziet toe op gelijke concurrentievoorwaarden binnen de totale branche. Daarbij is handhaving van de regelgeving een belangrijk instrument. De divisie adviseert bij en stimuleert het tot stand komen van nieuwe regelgeving om een centrale afgifte van de verklaring omtrent het gedrag te realiseren. Hier ligt een sterke relatie met de nieuwe Wet BIBOB (Wet bevordering integere besluitvorming in het openbaar bestuur). Voor deze nieuwe wet doet de divisie mee aan een pilot. Wegcontroles, bedrijfscontroles, uitgeven, schorsen of intrekken van de vergunning en multidisciplinaire onderzoeken zijn enkele instrumenten die ook in 2003 worden ingezet om naleving van de regelgeving te stimuleren en waar nodig af te dwingen. Het instrument bestuurlijke boete is binnen de IVW in ontwikkeling. Samenwerking met andere instanties en ministeries is hierbij vanzelfsprekend.

Vervoer voor eigen rekening

Vervoer voor eigen rekening is het vervoer dat wordt verricht door een ondernemer voor niet lucratieve of niet-commerciële doeleinden. Het vervoer mag geen weerslag hebben op de markt en moet een nevenactiviteit zijn. Vaak verrichten sportverenigingen, stichtingen of bedrijven dit vervoer. Deze moeten hiervoor in het bezit zijn van een collectief personenvervoer vergunning onder beperkingen. De voorwaarden om in het bezit te komen van deze vergunning zijn minder zwaar dan bij een vergunning zonder beperking. Zo gelden de eisen voor het bewijs van vakbekwaamheid, betrouwbaarheid en kredietwaardigheid niet.

Voorkomen dient te worden dat vervoerders met een beperkte vergunning zich onrecht op de markt van onbeperkte vergunninghouders begeven. De onderlinge concurrentie wordt hierdoor verstoord. De betrouwbare en kwalitatief sterke ondernemingen binnen de personenvervoerbranche die onderling met elkaar concurreren mogen geen 'last' hebben van de beperkte vergunninghouders.

Het omzetten van de oude besloten busvervoervergunning onder beperkingen in de nieuwe collectief personenvervoervergunning kan tot 2005. Extra aandacht zal worden besteed aan de beperkingen die in de vergunningen zijn opgenomen, zowel bij de handhaving van de huidige vergunningen als bij de uitgifte van nieuwe collectief personenvervoer vergunningen.

Goederenvervoer

De divisie ziet toe op het goederenvervoer over de weg en over de binnenwateren. Daarnaast ziet ze toe op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, per spoor, door de lucht en over het water. Met betrekking tot het totale goederenvervoer worden in 2003 60.000 verklaringen van dienstbetrekking voor het wegvervoer, 11.240 bescheiden voor de binnenvaart en 680 ontheffingen/toestemmingen voor het vervoeren van gevaarlijke stoffen verstrekt. Er zullen in totaal 35.411 controles worden uitgevoerd.

Binnen het goederenvervoer neemt het vervoer van gevaarlijke stoffen een bijzondere positie in als gevolg van de onderkende veiligheidsrisico's. Specifieke regelgeving moet deze risico's beperken. Het grote aantal vervoersbewegingen met gevaarlijke stoffen [5] en een slechte naleving van de regels roepen om meer toezicht. Risicoanalyse wordt leidend bij de bepaling waar en wanneer wordt gecontroleerd en ondersteunt de beoordeling van een verzoek tot ontheffing of toestemming. Daarnaast maakt risicoanalyse zowel de burgers als de bedrijven die zich bezighouden met het vervoer van gevaarlijke stoffen bewust van de risico's die dit vervoer met zich meebrengt.

5 Binnenvaart ca. 25.000 vaarten in 2000, luchtvaart ca. 385.000 colli in 1999 en zeevaart ca. 600.000 containers waarvan het grootste deel over de weg wordt aangeleverd cq. verder wordt vervoerd.

Vuurwerk

Bij controles op het zware professioneel vuurwerk, waarvan de explosieve kracht zwaarder is dan het lichtere consumentenvuurwerk, is de grootste veiligheidswinst te behalen door de focus te leggen op het voldoen aan de juiste vervoervoorwaarden, gerelateerd aan het hanteren van de juiste classificatie. De divisie controleert op de vervoersgerelateerde handelingen bij vuurwerk. De controles worden uitgevoerd op zeehaventerminals en op diverse locaties meer landinwaarts. De classificatie van vuurwerk hangt samen met de gebruikte verpakking. Veel verpakkingen met vuurwerkartikelen bleken bij onderzoek onder een andere classificatie te vallen dan waaronder werd vervoerd. De vuurwerkbranche heeft inmiddels verbeterde verpakkingen ontwikkeld. Deze leveren volgens de internationale testcriteria van de Verenigde Naties, en TNO de gewenste lage classificatie. Classificatie van vuurwerk en verpakking vormt dan ook een belangrijk onderdeel van de inspectieactiviteiten op dit gebied.

De divisie ziet er op toe dat de regels voor het vervoer van vuurwerk, die verbonden zijn aan de gevaarzetting, in acht worden genomen. Deze gevaarzetting wordt uitgedrukt in de classificatie. Het gaat bij deze regels o.a. om het gebruik van de juiste verpakkingen, etikettering, bemanning- en voertuigvereisten in combinatie met de juiste classificatie. Onjuist te licht geclassificeerd vuurwerk levert extra risico's op en moet om die reden worden voorkomen. Bij twijfel over de gebruikte classificatie is het noodzakelijk om een ladingmonster te nemen en dit te laten testen op de classificatie.

De controles op containers met vuurwerk worden in 2003 gecontinueerd conform de handhavingstrategie vuurwerk. Dit betekent dat op jaarbasis minimaal het volgende aantal containers wordt gecontroleerd:

- documentencontrole van 2/3 van de containers voor Nederlandse importeurs;
- documentencontrole van de helft van de (geloste) doorvoercontainers;
- fysieke controle van minimaal 1/3 van de containers voor Nederlandse importeurs;
- fysieke controle van minimaal 1/10 van de (geloste) doorvoercontainers.

Naast de controles van vuurwerkcontainers worden ook de bedrijven die een vergunning hebben voor het afleveren en/of het afsteken van professioneel vuurwerk gecontroleerd. Dit worden broncontroles genoemd. De bedrijven die in de periode van oktober tot december 2001 zijn bezocht krijgen een herhalingsbezoek. Broncontroles hebben tot doel overtredingen voor aanvang van het vervoer zichtbaar te maken en te corrigeren. Voor de vuurwerkbranche is het aanvullend doel om te inventariseren hoe de vuurwerkbedrijven omgaan met de actuele classificatie-inzichten en de aangescherpte regelgeving en waar mogelijk overtredingen ontstaan.

Toezicht op zeeschepen met ontplofbare stoffen

Schepen die explosieve stoffen aan boord hebben boven een bepaalde vrijstellingsgrens en van plan zijn in een Nederlandse haven binnen te varen moeten hiervoor een ontheffing aanvragen. Per ligplaats wordt slechts een bepaalde hoeveelheid explosieve stof toegelaten, afhankelijk van o.a. de nabijheid van woningen. De divisie heeft de ervaring dat bij de ontheffingsaanvraag, al dan niet bewust, opgave wordt gedaan van een onjuiste gevarenklasse en/of van onjuiste netto explosieve massa.

De invoer van vuurwerkcontainers over zee is een Europese aangelegenheid. Omdat het vermoeden bestaat dat schepen uitwijken naar havens met minder stringente controles, wordt met diverse buitenlandse havenautoriteiten contact gezocht. Intensieve kennisuitwisseling en af en toe gezamenlijke controles zijn er met de Belgische en Duitse counterparts. Op beperkt niveau is er informatie uitgewisseld met ondermeer Groot-Brittannië, Noorwegen, Zweden en Frankrijk. Met de andere Europese landen is tot dusver geen informatie uitgewisseld.

Door streng te controleren of het toelatingsbeleid voor het verladen van ontplofbare stoffen wordt nageleefd, wordt een bijdrage geleverd aan het bewaken van de externe veiligheid in de Nederlandse havens. Het toelatingsbeleid is erop gericht om op die locaties te verladen waar, in het geval van een explosie zo min mogelijk slachtoffers zullen vallen.

Daarnaast wordt in de toekomst zicht gehouden op de hoeveelheden explosieve stoffen, met name vuurwerk, die over Nederlands grondgebied Europa worden binnengebracht. Instrumenten hiervoor zijn toestemming voor de toelating van zeeschepen, de analyse van meldingen bij het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, Douane en het Landelijk Meld- en Informatiepunt Vuurwerk, en een strikte handhaving van de regelgeving. Zonodig worden schepen geweigerd ligplaats te nemen of worden containers geblokkeerd voor verder vervoer totdat de overtredings situatie is opgeheven.

Ieder schip dat een haven binnenvaart moet zich melden bij het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (art. 13 RVGZ). Door gebrekkige kennis van de vervoerde lading hebben zich in het verleden op schepen, in havengebieden en omliggende woonomgeving vaak gevaarlijke situaties voorgedaan. Het streven is om deze situaties volledig uit te bannen, door een volledige en juiste kennis van de vervoerde explosieve lading. Met deze kennis kan het toelatingsbeleid tot het aanmeren van schepen naar behoren worden uitgevoerd.

Bij de ontheffingsaanvraag worden aanvullende documenten opgevraagd zoals Manifesten en Dangerous Goods Declarations. Hierin staan de gegevens die nodig zijn voor een goede afweging om zeeschepen met vuurwerk wel of niet toe te laten. In 2003 wordt het toelatingsbeleid voor zeeschepen met gevaarlijke stoffen gebaseerd op het in 2002 aan te passen RVGZ. Daarnaast vindt een nadere invulling van het ontheffingsbeleid plaats via de in 2002 gepubliceerde beleidsregel.

Op het gebied van handhaving zal nauwlettend de hand worden gehouden aan het toelatingsbeleid. Als gevolg hiervan worden schepen, die niet aan de voorschriften voldoen of niet de benodigde informatie aanleveren buitengaats gehouden. Bij de uitvoering hiervan zal in voorkomende gevallen assistentie worden gevraagd van de Kustwacht dan wel de Rivierpolitie Rotterdam. Om zicht te houden op eventueel uitwijkgedrag van rederijen worden o.a. contacten onderhouden met de Duitse en Belgische collega's. De prille contacten met collega's in ondermeer Groot-Brittannië, Noorwegen, Zweden en Frankrijk worden verder ontwikkeld.

Stuwplan binnenvaart

Een stuwplan is een schematisch overzicht van de positie en inhoud van containers met gevaarlijke stoffen aan boord van schepen. Uit veiligheidsoverwegingen moet ieder containerbinnenschip een goed ingevuld stuwplan aan boord hebben. Bij

ongevallen kan dan snel en veilig worden gehandeld. Het belang van een goed stuwplan wordt bijvoorbeeld duidelijk bij het incident van een duwboot-duwbak combinatie in 1997, waarbij 28 containers overboord sloegen. Veel van deze containers waren beladen met gevaarlijke stoffen, waaronder azijnzuur, chloroform en fosforzuur. Dit leverde een zeer risicovolle situatie op. Ook het bergen van de containers verliep moeizaam doordat nauwelijks bekend was welke stoffen in de overboord geslagen containers zaten.

Bij de overdracht van gevaarlijke stoffen tussen de schakels van het vervoer moet de documentatie volledig en tijdig plaatsvinden. Met deze documentatie kan de verantwoordelijke persoon aan boord van het binnenschip een volledig en juist stuwplan maken. Een schip met onvolledige of onjuiste documentatie mag niet uitvaren voordat de benodigde correcties of aanvullingen zijn aangebracht. De maat van de sanctie, gecombineerd met goede voorlichting, moet het besef van het belang van een goed stuwplan bij de betrokkenen vergroten met als doel het aantal overtredingen op dit vlak terug te dringen.

Er zullen meer dan voorheen controles worden uitgevoerd in de havengebieden en op het groeiend aantal containerterminals landinwaarts. Deze laatste zijn ook per binnenvaartschip te bereiken. In Nederland is inmiddels een behoorlijk aantal van deze containerterminals op logistieke knooppunten aangelegd. Een percentage van ruwweg 10 % van de containers is beladen met gevaarlijke stoffen en valt hiermee binnen het werkgebied. Hiermee vormen deze terminals zinvolle controlelocaties, omdat niet alle overgeslagen containers de zeehavens aandoen, en de kans op dubbele controles vrij gering is. Voor aanvang van de reis kan hier gecontroleerd worden of de benodigde informatie met betrekking tot gevaarlijke stoffen op een juiste en volledige wijze aan de kapitein is aangeleverd. Het vervoer vindt namelijk zowel vanuit, als naar de zeehavens plaats.

Vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht

De specifieke omgeving waarin dit vervoer plaatsvindt, te weten het luchtvaartuig en het luchtruim, brengen bijzondere vervoer- en veiligheidsrisico's met zich mee. Op en rond het luchtvaartuig en op het luchthaventerrein komen de meeste vervoerongevallen voor. Lekkages van gevaarlijke stoffen door handlingfouten en ongevallen ten gevolge van slechte stuwage zorgen regelmatig voor verstoringen in het luchtvaartproces. Het ontbreken van adequate regelgeving op het terrein van de op- en overslag van gevaarlijke stoffen op het luchthaventerrein verhoogt deze risico's, omdat hierdoor handhaving slechts marginaal kan plaatsvinden.

Door het creëren van een adequaat niveau van toezicht/opsporing gebaseerd op risicoanalyse en het signaleren van trends wordt een bijdrage geleverd aan het bevorderen en behouden van een zo hoog mogelijke niveau van vlieg- en externe veiligheid. Op basis van de risicoanalysemethodiek zijn onderstaande handhavingactiviteiten geselecteerd:

- thema-acties gericht op infectueuze stoffen en verborgen gevaarlijke stoffen;
- consistentie-controles lading versus documenten.

Onderzocht wordt de overeenstemming tussen de documenten en de feitelijke lading aan boord van geselecteerde vluchten. In 2003 zijn dit de vluchten van de operators uit voormalige Oostbloklanden;

-
- Registreren en analyseren van alle ontvangen meldingen van onregelmatigheden op basis van een wettelijk meldingsplicht. Deze gegevens vormen de input voor de analysecyclus en het startpunt van ketenonderzoek.

Met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen tussen eerste- en tweedelijns luchtvrachtloodsen zal een nulmeting worden verricht. De nulmeting moet inzicht geven in de mate van naleving van de bepalingen in de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen.

In 2002 is een nulmeting uitgevoerd ter vaststelling van het nalevingniveau omtrent de emergency response verplichtingen in de luchtvaart (Notoc on Ground). Naar aanleiding hiervan wordt in 2003 een repressieve handhavingactie uitgevoerd bij de operators en grondafhandelaren.

Overgang regelgeving vervoer gevaarlijke stoffen

De nationale regelgevingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, zee en het spoor zijn geherstructureerd. Voor deze regelgeving gelden overgangstermijnen. In deze overgangstermijnen kunnen onduidelijke situaties ontstaan, omdat tot het einde van de overgangstermijn zowel onder de nieuwe als onder de oude voorwaarden vervoer van gevaarlijke stoffen mag plaatsvinden.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht wordt in 2003 de wijziging van de nationale regelgeving in de luchtvaartwet en de betreffende regelingen, van kracht. Door het bevorderen van meer kennis over de herstructurering bij alle betrokken partijen; vervoerders, opdrachtgevers en producenten wordt een bijdrage geleverd aan de bewustwording van de gevaarsrisico's. De divisie zal participeren in voorlichtingsbijeenkomsten voor andere opsporingsdiensten en handhavers over de herstructurering. Voor brancheorganisaties en vervoerders worden schriftelijke voorlichtingsmaterialen gemaakt. Tevens zal op verzoek voorlichting worden gegeven.

Overbelading in het wegvervoer

Uit het monitoringsysteem "Weigh in motion Video" (Wim-NL), waarbij vrachtauto's rijdend worden gewogen, blijkt dat overbelading in alle segmenten in meer of minder mate voorkomt. Uit ervaring blijkt dat in de agrarische sector en bij het transport van meststoffen sprake is van een ruime mate van overbelading. Hoewel door de technische voorzieningen de overbeladen vrachtauto's in de meeste gevallen niet direct leiden tot onveilige situaties is er wel sprake van een economische verstoring van de markt. Daarnaast veroorzaken de overbeladen vrachtauto's schade aan het wegdek. Werkzaamheden veroorzaken lange rijen files en dragen bij aan kostenverhoging voor onder meer de bedrijfstak zelf.

Door toezicht levert de divisie een bijdrage aan het terugdringen van het aantal overbeladen vrachtauto's. Minder schade aan het wegdek leidt tot verbetering van de markteconomie in de bedrijfstak en een reductie van de filekosten. Naast dit economisch voordeel zal een vermindering van het aantal overbeladen vrachtauto's leiden tot een veiliger verkeersbeeld.

Het op zes meetpunten aangebrachte systeem van dynamisch wegen verzamelt gegevens van overbeladen vrachtauto's. Deze gegevens vormen de input voor een geïntensiveerde bedrijfsmatige aanpak. Analyse van de meetgegevens zal uitwijzen in

welk soort vervoer de meeste overtredingen voorkomen. Hier worden dan branchegerichte thema-acties voor ontwikkeld. De KLPD voert volgens afspraak de controles uit op het hoofdwegennet. Het dynamisch weegstelsel wordt hier als selectiemiddel toegepast. Steekproefsgewijs wordt op het onderliggend wegennet gecontroleerd.

Methoden en instrumenten

Invoering digitale tachograaf in bussen en vrachtwagens

Door nieuwe Europese regelgeving wordt het voor nieuwe vrachtwagens en bussen verplicht om een digitale tachograaf in te bouwen ter registratie van de rij- en rusttijden. Chauffeurs moeten in het bezit zijn van een bestuurderskaart in de vorm van een digitale pas. Deze kaart past in elke digitale tachograaf, ongeacht uit welk EU-land deze komt. Invoering van de digitale tachograaf met bijbehorende smartcards/passen moet een bijdrage leveren aan een betere veiligheid op de weg, tegengaan van concurrentievervalsing en betere sociale omstandigheden. Het instrument is bedoeld om de huidige fraude met de analoge tachograaf tegen te gaan, een betere controle van rij- en rusttijden mogelijk te maken en meer duidelijkheid te verschaffen over rij- en rusttijden. Daarnaast kan het voor de vervoerder een managementtool zijn. De invoering van de digitale tachograaf is een eerste stap op weg naar meer digitale vergunningverlening en handhaving.

Het project "Invoering Digitale Tachograaf" kent meerdere deelprojecten: handhaving, kaartuitgifte, ijkking digitale tachografen (door RDW) en wet- en regelgeving. Op dit moment worden de projecten opgezet, bemenst en nader ingevuld. Daarbij is er een intensieve samenwerking met andere EU-lidstaten.

Het deelproject Kaartuitgifte (smartfactory) is er op gericht om, in juni 2004, een uitvoeringsorganisatie gereed en operationeel te hebben voor het uitgeven van maximaal 500.000 smartcards in 5 jaar. Het gaat om smartcards voor chauffeurs van vrachtwagens en bussen, vervoersbedrijven, handhavers en werkplaatsen. De smartcards moeten aan diverse eisen voldoen, evenals de op te zetten uitgifte-organisatie. Om dit te bereiken wordt er onder andere gewerkt aan het ontwikkelen en realiseren van een workflowproces- en stelsel, de aankoop en het personaliseren van de smartcards conform technische eisen en het opzetten en bemenen van een uitvoeringsorganisatie. Communicatie speelt bij dit project een belangrijke rol. Er worden in dit project diverse Europese aanbestedingen in gang worden gezet. Met Luxemburg wordt gewerkt aan een memorandum of understanding om een aantal aanbestedingen gezamenlijk te kunnen doen. Het project is ambitieus gezien de schaalgrootte, korte tijdsplanning en internationale beleidscontext.

De invoering van de digitale tachograaf heeft ook veranderingen voor de handhaving van de arbeids-, rij- en rusttijden tot gevolg. De centrale doelstelling met betrekking tot de handhaving is het integreren van de digitale tachograaf in het bedrijfsproces in overeenstemming met de eisen van het OM. Met het bedrijfsproces wordt hier zowel het primaire proces bedoeld als de sturing hiervan met behulp van managementinformatie en de externe verslaglegging.

De divisie Vervoer wil de inspectie in relatie tot het Arbeidstijden Besluit Vervoer (ATBV) automatiseren. Dit door het geautomatiseerd toetsen van meetgegevens aan de betreffende wetgeving. Hiermee wil de divisie een grotere steekproef bereiken in

het monitoren van het gedrag van de transportondernemers. Met deze gegevens kan ze een betrouwbare risicoanalyse binnen de gehele bedrijfstak uitvoeren.

Uitgangspunt is dat de centrale handhavingdoelstelling na vier jaar wordt bereikt. Na twee jaar moet de EU-verordening 2135/98 worden geïmplementeerd. Het project kan hierdoor worden onderverdeeld in twee opeenvolgende fasen.

In fase 1 wordt de EU-verordening 2135/98 na twee jaar geïmplementeerd, waarbij de huidige handhavingmethodiek wordt gehandhaafd. Na twee jaar moet het minimumniveau gerealiseerd zijn, waarmee de inspecteur de digitale tachograaf kan handhaven. In fase 2 verandert de handhavingmethodiek. Deze wordt steeds efficiënter en doelmatiger door optimaal gebruik te maken van de digitale tachograaf.

Vervolg op het onderzoek van de Algemene Rekenkamer (AR)

In het onderzoek van de AR 'De rijksinspecties geïnspecteerd' (brief aan de Tweede Kamer, vergaderjaar 2001-2002, 28271, nrs.1-2, president van de Algemene Rekenkamer, drs. Saskia J. Stuiveling, 21 maart 2002) wordt een aantal kanttekeningen geplaatst bij de doelmatigheid van de werken van de toenmalige Rijksverkeersinspectie (nu IVW/DV). Momenteel wordt zowel de divisiespecifieke als IVW-brede uitwerking van de aanbevelingen ter hand genomen. Deze uitwerking zal ook in 2003 nog aandacht vergen.

Informatieverstrekking / Expertise

Het VervoerinformatieCentrum (VIC) is het loket van de divisie waar vragen worden beantwoord en men schriftelijke voorlichtingsmaterialen kan bestellen. Het VIC wordt meegenomen in het onderzoek naar de één-loket-functie voor de gehele IVW. In dat kader wordt opgemerkt dat de verdere ontwikkeling van de internetsite van de divisie afgestemd wordt met de ontwikkeling van de IVW-site.

2.3.3 Reguliere activiteiten

Taxivervoer

De divisie neemt initiatieven, vooral in de grote steden, in nauwe samenwerking met de politie om de naleving van de rij- en rusttijden zo breed mogelijk uit te voeren. Intensieve wegcontroles zullen plaatsvinden verspreid over alle dagen van het jaar en over de gehele dag. Naast de wegcontroles worden bedrijfscontroles en multidisciplinaire onderzoeken met andere diensten uitgevoerd om de naleving van de diverse wetgevingen te realiseren.

De divisie levert een bijdrage aan het bewerkstelligen van betere sociale (werk-) omstandigheden binnen de taxibranche. Naast controles op de rij- en rusttijden worden hiertoe ook de Arbo-controles uitgevoerd.

De divisie geeft chauffeurspassen en de ondernemersvergunningen in het taxivervoer uit. Om de benodigde informatie voor een zorgvuldige uitgifte van deze documenten zo betrouwbaar mogelijk uit te voeren, wordt geparticipeerd in de ontwikkeling van de Wet BIBOB. De verklaring omtrent het gedrag is eveneens een punt van aandacht waarover in 2003 voortgaand overleg zal plaatsvinden met Justitie en de betrokken gemeenten.

Multidisciplinaire onderzoeken (fraude), advisering, informatieverstrekking, monitoren van de markt om de effecten van ons beleid te meten en het inrichten van een

risicoanalyse zijn taken die binnen samenwerkingsverbanden aandacht krijgen. Voorbeelden van partijen waarmee wordt samengewerkt zijn Handhavingplatforms taxi en de Belastingdienst.

Naast de reguliere controles waarbij naar alle onderdelen van de voor het taxivervoer relevante wet- en regelgeving wordt gekeken, worden in 2003 thema-acties voorzien, zoals op uitgaansvervoer of zichtbaarheid documenten en tarieven.

Er wordt vanuit gegaan dat de branche voldoende gelegenheid heeft gekregen kennis en ervaring op te doen met de nieuwe wetgeving. Bij het constateren van het niet naleven ervan, zal er in 2003 repressief worden opgetreden, of wel een "lik op stuk"-beleid.

Openbaar en besloten personenvervoer

Evenals in het taxivervoer wordt bij het busvervoer gecontroleerd op de naleving van de regelgeving ten aanzien van rij- en rusttijden in de vorm van weg- en bedrijfscontroles. Bij ongevallen met een bus of touringcar wordt de divisie Vervoer betrokken bij het onderzoek op de naleving van wet- en regelgeving op het gebied van rij- en rusttijden.

Het busvervoer kent met "Kemakeur busvervoer" een zelfregulerend systeem. Een van de eisen voor het verkrijgen van dit keurmerk is een verklaring van de IVW waaruit blijkt dat er geen (ernstige) overtreding van de arbeid-, rij- en rusttijden is geconstateerd. De stichting keurmerk busbedrijf levert hiermee een belangrijke bijdrage aan de kwaliteit van de aangesloten ondernemingen met een onbeperkte vergunning. De divisie volgt deze ontwikkelingen op de voet en stimuleert de ondernemingen om hieraan deel te nemen.

De Wet personenvervoer 2000 ordent niet alleen de markt, maar stelt ook eisen aan de veiligheid. Het besloten personenvervoer overschrijdt vaak de Nederlandse grenzen. Daarom is een Europees platform opgericht van handhavende instanties: Euro Contrôle Route. Dit platform voert controles uit op de Europese routes naar wintersport- en zonbestemmingen. De nadruk ligt vooral op de rij- en rusttijden. Doel hiervan is om internationaal te komen tot betere naleving van de arbeid-, rij- en rusttijden.

Evenals in het taxivervoer wordt in het busvervoer naar betere sociale (werk)omstandigheden gestreefd. Hiertoe worden controles op de rij- en rusttijden en Arbocontroles uitgevoerd.

Regelmatig constateert de divisie dat vervoer wordt uitbesteed aan buitenlandse ondernemingen of dat Nederlandse ondernemers buitenlandse chauffeurs inzetten. Reden is vaak dat minder strenge rij- en rusttijdenwetgeving in het buitenland, dan wel de minder strenge controle daarop. De divisie acht dit een potentieel gevaarlijke situatie.

In het kader van de veiligheid wordt aandacht besteed aan het goed functioneren van de snelheidsbegrenzer.

Naast de reguliere controle worden in 2003 in het busvervoer themacontroles gehouden op zaken die daartoe aanleiding geven. Een voorbeeld is het onderzoek

naar de gevolgen voor de rij- en rusttijden bij de inzet van chauffeurs op zowel taxi als bus.

Ondernemingen die grensoverschrijdend personenvervoer op niet-Europese landen willen verrichten zijn op grond van internationale afspraken gehouden tot samenwerking met ondernemingen uit die landen. De grote verschillen in beloning van de chauffeurs bemoeilijkt evenredige deelname in deze vorm van vervoer door Nederlandse ondernemingen.

Goederenvervoer

De basismeting op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg vormt het referentiekader ter vaststelling van het nalevingniveau. Ten behoeve van dit monitoringssysteem worden jaarlijks 7.500 staandhoudingen op het wegvervoer verricht.

De persoonlijke beschermingsmiddelen en veiligheidsuitrusting zijn belangrijke aandachtspunten in de binnentankvaart. Uit de thema-actie "Laad- en losactiviteiten" is namelijk gebleken dat onder andere het nemen van ladingsmonsters door het bedrijfsleven niet altijd volgens de ADNR-voorschriften plaatsvindt. Voorts zijn uit genoemd rapport als aandachtspunten naar voren gekomen de slechte naleving inzake de persoonlijke beschermingsmiddelen, vlamkerende roosters, laadsnelheden en overvulling. Kortom zaken die de veiligheid raken.

De divisie beoogt door middel van controlewerkzaamheden de ernst van de gevolgen van een incident of ongeval met gevaarlijke stoffen tot een minimum te beperken. Daarnaast draagt zij bij aan het verminderen van het risico van het ontstaan van een incident waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen.

Op basis van ervaringsgegevens verschuift de inzet binnen het spoorvervoer van reservoirwagens naar tank- en stukgoedcontainers. Binnen het aandachtsveld reservoirwagens zal de nadruk komen te liggen op de controle van vervoersdocumenten en het gesloten zijn van afsluiters. Ook de aandacht voor ladingsoorten binnen de controles op reservoirwagens zal verschuiven. Mede gezien de grotere risico's van het LPG-transport zal de aandacht verschoven worden van gasolie naar LPG. Ook zal in toenemende mate aandacht worden geschonken aan het ammoniakvervoer.

De controles op het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen in zeecontainers worden met name uitgevoerd aan boord van zeeschepen en op de haventerminals. Controles aan boord van zeeschepen dienen niet alleen de veiligheid aan boord, maar ook de veiligheid op de territoriale wateren. Door het uitvoeren van controles alvorens inland transport aanvangt, wordt veiligheidswinst geboekt, terwijl het logistieke proces niet of nauwelijks wordt verstoord. Het voordeel dat hierbij wordt verkregen is dat de mogelijkheid om bij gesignaleerde onveilige situaties daadwerkelijk in te grijpen voordat verder vervoer landinwaarts plaats vindt. Controleresultaten wijzen uit dat met name de stuwage aan boord en het vastzetten van de verpakkingen in containers hoge overtredingpercentages scoren. Voor de Rotterdamse haven is in 2002 een methodiek ontwikkeld voor de selectie van containers, waarbij gebruik zal worden gemaakt van de faciliteiten van de douane. Op aangeven van door ons te bepalen criteria selecteert de douane aan de hand van analyse van pre-arrival informatie containers met gevaarlijke stoffen. Deze geselecteerde containers worden aan een

fysieke inwendige inspectie onderworpen. Voor het volgen en signaleren van nieuwe ontwikkelingen en verschuivingen blijven a-selecte controles eveneens noodzakelijk. In de Amsterdamse haven moet de overslag van gevaarlijke stoffen nog substantiële vorm aannemen. De ontwikkelingen in de Amsterdamse haven zullen vanwege de aldaar reeds aanwezige havenfaciliteiten met meer dan gewone belangstelling worden gevolgd. Verder noopt de voorziene groei in overslag tot intensivering van de controleactiviteiten in de Zeeuwse havens.

Op basis van cijfers van de douane kan worden gesteld dat 3,5% van alle containers die in de haven worden binnengebracht gegaste lading bevat. Het openen van gegaste containers brengt risico's mee op het gebied van gezondheid en milieu. Door containers te labelen dat de lading is gegast kunnen incidenten worden voorkomen. Voor wat betreft de divisie Vervoer liggen de acties in 2003 vooral op het gebied van het geven van voorlichting over de gevaren van gegaste lading aan rederijen, Klassenbureaus of de ontvangende partijen.

Ongelukken in buitenlandse tunnels hebben vragen opgeworpen over de veiligheid van de tunnels in Nederland. Momenteel wordt een proef gedaan met een digitaal systeem, waarbij een monitor kan worden gehouden op het vervoer van gevaarlijke stoffen door tunnels. De uitkomsten van deze monitor zullen nader worden beschouwd in 2003. Analyse kan dienen als input voor het houden van bedrijfsmatige onderzoeken.

De technische en industriële ontwikkelingen zijn zeer dynamisch. Dit betekent een constante aanpassing van de internationale verdragen, zodat de regelgeving ook rekening houdt met de nieuwste ontwikkelingen. De betrokkenheid bij de aanpassing van de wetgeving is een continu proces. Ook de markt moet op de hoogte blijven en wordt regelmatig geïnformeerd. Ten slotte hebben de veranderingen van regelgeving invloed op het werkproces, dat zo is ingericht dat snel ingespeeld wordt op wijzigingen in de regelgeving.

Het overschrijden van de maximum vullingsgraad van een ketel of tank is een bedreiging voor de veiligheid. De kans op lekkage of explosie neemt dan namelijk toe. Controles op de maximum vullingsgraad staan dan ook hoog op de agenda. Echter tot op heden kon hierop niet op betrouwbare wijze gecontroleerd worden. Nieuwe meetapparatuur die door de Duitse evenknie van de divisie Vervoer wordt gebruikt - Eisenbahn BundesAmbt (EBA) - vormt in deze een doorbraak. Het Nederlandse OM wenst, alvorens de vulgraadmeters als een wettig controlemiddel aan te merken, zich eerst een indruk te vormen van de werking van deze apparatuur. Zodra het OM akkoord is zal er een thema-actie worden uitgevoerd met betrekking tot de vullingsgraad van spoorwagons.

Door het opleiden van ambtenaren van de Douane als 'vraagbaak Gevaarlijke stoffen' kan de douane bij de uitvoering van niet-fiscale taken controle uitoefenen op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Bij complexere zaken wordt overleg gevoerd. De controlegegevens worden ter beschikking gesteld.

Ook in 2003 blijft de divisie verzoeken tot ontheffing behandelen. Bij de beoordeling van een verzoek wordt er naar gestreefd om minimaal het veiligheidsniveau van de regelgeving te handhaven. Ontheffingen worden alleen afgegeven voor een eenmalig en uitzonderlijk transport en zijn in tijd beperkt.

In tegenstelling tot eerdere berichten worden de multilaterale overeenkomsten vooralsnog niet overgedragen aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Aangezien het opstellen van een overeenkomst kan worden gezien als beleidsvorming, blijven deze werkzaamheden bij de beleidsdirectie. Uiteraard blijft de Inspectie Verkeer en Waterstaat wel in 2003 haar ondersteuning bieden.

In het kader van het streven naar een evenwichtige markt met gezonde concurrentieverhoudingen in de binnenvaart speelt de Centrale Registratie Binnenschepen (CRB) een belangrijke rol. Deze databank levert informatie voor een analyse van de markt. Zij biedt inzicht in het eventueel ontstaan van machtsconcentraties en in het zich voordoen van onder- dan wel overcapaciteit. De ontwikkeling van deze cijfers maakt een evaluatie van het gevoerde beleid ten aanzien van het capaciteitsbeleid mogelijk en kan de basis vormen voor eventuele toekomstige regelingen.

De sector kampt met een voortdurend tekort aan matrozen. Veel bedrijven zien zich daarom gedwongen matrozen van buiten de Europese Unie aan te trekken. Volgens signalen uit de markt leidt dit met enige regelmaat tot communicatieproblemen aan boord met mogelijke gevolgen voor de veiligheid. Onder andere hieraan wordt aandacht besteed bij de bijdrage ten behoeve van het Europese overleg om de wederzijdse opleidingen op een zelfde niveau te brengen, zodat ze over en weer erkend kunnen worden.

Bij de herziening van de WGW zal onderzoek worden gedaan naar de noodzaak tot verplichte inschrijving in het eigen vervoer, aanpassing van de ondergrens van de wetgeving, het handhaven van de eis van dienstbetrekking en de invoering van een EU-attest ten behoeve van niet-EU vrachtautobestuurders.

Rij- en rusttijden, arbeidstijden

Ingevolge de EEG Verordening is een lidstaat verplicht inspanning te verrichten ten aanzien van het wegvervoer. Deze inspanning dient zowel op de weg als in de bedrijven plaats te vinden. Door een 1.000-tal transportondernemingen jaarlijks at random te selecteren en de door hen gebezigde registratiebladen digitaal te verwerken ontstaat er een referentiekader, waarbinnen het nalevingniveau van de ATB-Vervoer ten aanzien van Nederlandse ondernemingen kan worden vastgesteld. Op de weg zullen integrale controles worden gehouden, waarbij op alle facetten van wetgeving wordt gecontroleerd. Aan de hand van risicoanalyses zal worden gepland op welke vervoersstromen de controles worden uitgevoerd. Op basis van criteria betreffende de mate van naleving van het ATB-Vervoer worden transportbedrijven geselecteerd. Bij deze onderzoeken wordt van een deel van de door de chauffeurs gebezigde registratiebladen bekeken met betrekking tot de naleving van de kernbepalingen ten aanzien van rij- en rusttijden. De gegevens van de weg- en bedrijfscontrole worden ingevoerd in een geautomatiseerd gegevensverwerkingsysteem.

2.4 Divisie Rail

Met ingang van 1 januari 2003 wordt de huidige Railned-afdeling Spoorwegveiligheid in zijn geheel bij de IVW ondergebracht als divisie Rail. De voormalige RVI-Spoorwegtoezicht (2 personen) is reeds overgegaan naar IVW en zal per 1 januari 2003 deel uitmaken van de divisie Rail. De divisie wordt niet alleen belast met de taken die Railned Spoorwegveiligheid tot nu toe uitvoerde in het railverkeerssysteem, maar ook met alle vergunningverlenende taken en toezichttaken op het gebied van metro, interlokale tramlijnen en museumlijnen.

De missie van de divisie is het voorkomen en beperken van letsel en schade in en door het railverkeerssysteem. De primaire aandacht hierbij gaat uit naar het veiligheidsmanagement en de veiligheidscultuur bij de betrokken participanten. Spoorwegveiligheid betreft niet alleen de veiligheid van gebruikers en reizigers, maar uitdrukkelijk ook die van personeel, kruisend verkeer en mensen in, op en rond de railinfrastructuur. Schade heeft betrekking op alle middelen, inclusief processchade en imagoverlies voor overheden en participanten.

Meer specifiek is de veiligheid in het railverkeerssysteem gericht op:

- reizigers (zowel in als nabij spoorvoertuigen);
- personeel (treinpersoneel, rangeerders, wagencontroleurs, baanwerkers, veiligheidspersoneel bij infrawerkzaamheden);
- treinverkeer in het algemeen, alsmede verkeer op overwegen en bij waterkruisingen
- passanten en omwonenden;
- het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De spoorwegveiligheid wordt bepaald door de veiligheid van het rollend materieel, de veiligheid van de infrastructuur, de kwaliteit van het spoorwegpersoneel en van de bedrijfsvoering, de veiligheid van het vervoer en van het treinverkeer. De suïcideproblematiek vormt ook een onderdeel van de spoorwegveiligheid.

Divisie Rail is ingedeeld in drie uitvoerende sectoren:

- Vergunningverlening (certificering, erkenning en toelating);
- Toezicht en Handhaving (ongevalonderzoek en inspecties);
- Expertise (voorlichting, risicoanalyses en specificaties).

Naast deze sectoren is onder de directeur-hoofdinspecteur de beleidsstaf geplaatst met de volgende taken: het opstellen van het (veiligheids)beleid van de divisie Rail, de begeleiding van nieuwe participanten en juridische/bestuurlijke zaken. In 2.4.3 (reguliere activiteiten) zijn de geplande werkzaamheden gerangschikt naar de uitvoerende sectoren.

De interne beheersing van taken, activiteiten en processen is opgezet volgens de norm NEN-ISO-9001. Railned Spoorwegveiligheid is hiervoor formeel gecertificeerd. Divisie Rail zal deze interne beheersing continueren en streven naar behoud van het certificaat.

Ten aanzien van de veiligheid van personeel in het railverkeerssysteem wordt samengewerkt met de Arbeidsinspectie. Divisie Rail neemt deel aan het CAS-overleg.

Divisie Rail stelt ten behoeve van de beleidsvorming capaciteit beschikbaar. Dit jaar zijn daarvoor 4 full time equivalents gereserveerd.

Divisie Rail is in het jaar 2002 nog in oprichting. Daar waar in dit jaarwerkplan divisie Rail wordt genoemd, moet voor activiteiten in het jaar 2002 divisie Rail in oprichting worden gelezen.

2.4.1 Waar ziet de divisie op toe?

Op basis van de vigerende spoorwegwet, het RDHL (Reglement voor de dienst op hoofd- en lokaalspoorwegen) en het Seinreglement, ziet de divisie toe op alle participanten in het railverkeerssysteem (het NS-concessie-gebied, de regionale spoorlijnen, de HSL-Zuid en de BetuweRoute). Tussen de verschillende participanten bestaan vele relaties op het gebied van spoorwegveiligheid. Deze relaties zijn gereguleerd in het RRV (Reglement Railverkeer) en de onder het RRV ressorterende normbladen. Divisie Rail ziet toe op de actualiteit, de uitvoerbaarheid en de juiste uitvoering van deze regelgeving. Met de inwerkingtreding van de nieuwe Spoorwegwet (en de daarbij behorende onderliggende regelgeving) wordt deze reglementering vervangen door deze wet en de daarbij behorende algemene maatregelen van bestuur, koninklijke besluiten en ministeriële regelingen.

Politieke en maatschappelijke ontwikkelingen spelen een rol bij het veiligheidsbeleid. Bij het overwegen van investeringen en het formuleren van doelen als bereikbaarheid en betrouwbaarheid dient steeds (de kans op) doden en gewonden en de (kans op) angst daarvoor te worden meegenomen in de beslissing. Bij het ontwikkelen van maatregelen wordt het ALARP-principe (As Low As Reasonably Practicable) toegepast. Risico's dienen zo laag te zijn als redelijkerwijs praktisch haalbaar is. Dit wil zeggen dat de effectiviteit van maatregelen wordt afgewogen tegen de kosten. Maakbaarheid, realiseerbaarheid en maatschappelijke effecten spelen een rol bij de afweging. Ook als de doelstellingen gehaald zijn of zullen worden, blijft het ALARP-principe gelden. Eenvoudig en/of goedkoop uit te voeren maatregelen met een positief effect op de veiligheid mogen zeker niet worden nagelaten. Op deze wijze kan expliciet en transparant worden afgewogen wat wenselijk, haalbaar en betaalbaar is.

De participanten zijn in een achttal categorieën in te delen:

- vervoerders (vervoeren met rollend materieel: personen, goederen en/of materieel op het spoorweganet);
- railverkeersleiding (regelen verkeersafhandeling, ter beschikking stellen van veilige rijwegen, treffen van maatregelen bij calamiteiten, storingen en werkzaamheden aan de infrastructuur);
- infrastructuurbeheerders: (wijzen spoorwegcapaciteit toe, beheren de spoorweginfrastructuur en zijn verantwoordelijk voor de vereiste en veilige eigenschappen van de infra);
- sporaannemers (voeren nieuwbouw-, ombouw-, herstel- en onderhoudswerkzaamheden uit aan de spoorweginfrastructuur in opdracht van een infrastructuurbeheerder);
- leveranciers (leveren diensten en/of personen aan organisaties die bij het uitvoeren van hun taak invloed hebben op de spoorwegveiligheid, zoals ARBO-diensten, exameninstututen en uitzendbureaus);
- houders van spoorwegmaterieel (als eigenaar of anderszins beschikkingsbevoegde: beheren en ter beschikking stellen van spoorwegmaterieel);

-
- werkplaatsen (voeren nieuwbouw-, ombouw-, onderhouds- en herstelwerkzaamheden uit aan spoorwegmaterieel in opdracht van de houders van rollend materieel);
 - genotificeerde keuringsinstanties (ook wel Notified Body's of kortweg Nobo's genoemd: voeren onafhankelijk keuringen en beproevingen uit aan spoorwegmaterieel, infrastructuur en onderdelen daarvan).

Op het gebied van metro, interlokale tramlijnen en museumlijnen waren toezichttaken belegd bij het voormalige Spoorwegtoezicht. Deze taken zijn reeds in 2001 naar IVW overgegaan. Hiertoe wordt tevens gerekend het toezicht op het openingsregime van spoorwegbruggen.

Divisie Rail heeft op dit moment geen taken op het gebied van stadstram en kabelbanen.

2.4.2 Prioriteiten

Nieuwe Taken

Ter implementatie van richtlijn 2000/9/EG is een wetsvoorstel Kabelbaan in voorbereiding. Bezien wordt of de hieruit voortvloeiende nieuwe taken op het gebied van vergunningverlening, handhaving en expertise bij divisie Rail zullen worden belegd. In dat geval zal extra capaciteit benodigd zijn.

Railed Spoorwegveiligheid had geen taak op het gebied van toezicht op metro, interlokale tramlijnen en museumlijnen. Deze activiteiten zijn reeds bij IVW ondergebracht en zullen in de divisie Rail op lijn worden gebracht met de taken op het gebied van vergunningverlening en handhaving in het railverkeerssysteem. Naar verwachting zal hiervoor vanaf 2004 extra capaciteit nodig zijn. Deze extra capaciteit zal in eerste instantie worden ingezet voor een gericht opleidingsprogramma om de betrokken medewerkers de benodigde kennis op het gebied van tram en metro bij te brengen. Ten aanzien van de toezichttaken op dit gebied zijn de bevoegdheden in de nieuwe spoorwegwet nog onvoldoende helder omschreven. In de onderliggende regelgeving (AMvB's) dient dit nader te worden gezien.

Nieuwe Spoorwegwet

Divisie Rail levert op verzoek expertise ten behoeve van de bij de nieuwe Spoorwegwet te ontwikkelen onderliggende regelgeving. Aandachtspunten van divisie Rail daarbij zijn de uitvoerbaarheid, consistentie, compleetheid, handhaafbaarheid en continuïteit met de huidige praktijk en in gang gezette ontwikkelingen. Bij deze ontwikkeling is het de bedoeling om geen inhoudelijke wijzigingen aan te brengen in de tot nu toe gebruikte uitvoeringsregelgeving. Ten gevolge van de gewijzigde ordening en meer juridische wijze van formuleren zal er van de betrokken organisaties toch al een aanzienlijke inspanning nodig zijn om aan de gewijzigde regelgeving te wennen. Nog niet duidelijk is in hoeverre de wettelijke regels worden bijeengebracht en in zijn onderlinge samenhang ten behoeve van alle betrokken partijen zullen worden verwoord in één document.

Een formele uitvoeringstoets door divisie Rail op het uiteindelijke resultaat dient nog plaats te vinden. De nieuwe Spoorwegwet (en onderliggende regelgeving) is gepland om per 1 januari 2003 in werking te treden.

Europese richtlijnen

Het wegvallen van de binnengrenzen in Europa maakt harmonisatie en interoperabiliteit in het railverkeerssysteem noodzakelijker dan ooit. Daartoe zijn door de EU twee zogenaamde interoperabiliteitsrichtlijnen uitgevaardigd. Eén voor hogesnelheidstreinen (96/48/EG) en één voor conventioneel treinverkeer (2001/16/EG). Verder is een concept Safety Directive verschenen, die over enige tijd definitief zal worden uitgevaardigd. In deze Safety Directive zijn de taken en bevoegdheden van de overheid op het gebied van de spoorwegveiligheid helder beschreven. De nieuwe spoorwegwet zal te zijner tijd daaraan moeten worden aangepast. In de concept Safety Directive wordt tevens een aanzet gegeven om te komen tot een European Railway Agency.

Veranderde organisaties in het railverkeerssysteem

Na 1994 zijn de Nederlandse Spoorwegen opgesplitst in vele partijen, die ieder verantwoordelijk zijn voor een deel van het railverkeerssysteem. Met deze opsplitsing en door de nadruk op kosten is veel elasticiteit verdwenen uit het systeem als totaal. Hierdoor is het veel gevoeliger voor incidenten en verstoringen geworden. De kwaliteit en de punctualiteit van de treinexploitatie heeft immers een directe relatie met de veiligheid. Door meervoudige veiligheidsmaatregelen leidt enkelvoudig falen in het railverkeerssysteem doorgaans niet tot gevaarlijke situaties. Als op de vele gecreëerde grensvlakken technische middelen en procedures tekort schieten, zorgt het 'oude' vakmanschap van de medewerkers er veelal voor dat de kans op ongevallen klein blijft. Divisie Rail verlangt van de betrokken participanten dat dit vakmanschap in het jaar 2003 procedureel zal zijn vastgelegd.

Veiligheidsspecificaties en risicoanalyses

Divisie Rail neemt deel aan de ontwikkeling en aanpassing van systemen en van railinfrastructuurprojecten. In de product- en projectontwikkeling maken (integrale) Spoorwegveiligheidsplannen onderdeel uit van deze ontwikkeling. Voor de ontwikkeling van veilige systemen geldt de Europese CENELEC normenserie 50126/50129.

Divisie Rail heeft tot doel het permanent verbeteren van de spoorwegveiligheid tegen acceptabele kosten. Dit gebeurt door systematische inventarisatie en beoordeling van bestaande en toekomstige gevaren in het railverkeerssysteem. Divisie Rail werkt aan steeds betere methodieken om risico's en maatregelen te kwantificeren. Het gaat hierbij om kosten van ongevallen, kosten van veiligheidsmaatregelen en baten in verband met niet optredende ongevallen. Alleen op deze wijze is het ons inziens mogelijk om te komen tot verantwoorde keuzen en tot veiligheidsbeheersing. Dit wil zeggen dat vooraf aan te geven is, binnen welke grenzen de veiligheid zal komen te liggen. Tot voor kort maakte Railned Spoorwegveiligheid uitgebreide risicoanalyses (safety cases en integrale veiligheidsplannen) voor allerlei grote en kleine projecten. De bedoeling is dat de projectorganisaties dit zelf gaan doen. Daartoe stelt divisie Rail diverse kwantitatieve risicoanalysemodellen (zoals botsmodellen en ontsporingsmodellen) op en stelt deze ter beschikking, waarmee de betreffende organisaties op een standaardwijze hun analyses zelf kunnen uitvoeren. De divisie behoeft dan slechts het resultaat te beoordelen. In 2003 moet deze omslag zijn afgerond.

Onderhoud railinfrastructuur

De spoorweginfrastructuur wordt in opdracht van Railinfrabeheer door sporaanemers onderhouden. Leidend daarbij zijn de instandhoudingsspecificaties met specifieke normen. De kwaliteit van de totale railinfrastructuur in Nederland wordt tweewekelijks visueel geschouwd. Daarnaast wordt tweemaal per jaar met een speciale meetrein gemeten. De procesaanemer rapporteert maandelijks over de toestand van de railinfrastructuur en de door haar genomen acties.

Gezien de staat van de infrastructuur is divisie Rail van mening dat de aansturing van het onderhoud van de railinfrastructuur dient te worden verbeterd. Een adequaat beheerssysteem is daarbij onontbeerlijk. Divisie Rail zal de in 2002 in gang gezette beoordeling van de mate van kwaliteits- en procesbeheersing van Railinfrabeheer en de sporaanemers (die het onderhoud daadwerkelijk uitvoeren) voortzetten. Medio 2003 moet dit proces leiden tot een eerste serie aanbevelingen en maatregelen en een plan van aanpak om te komen tot een adequaat en formeel vastgelegd systeem voor kwaliteits- en procesbeheersing bij Railinfrabeheer.

Passeren stoptonend sein (STS)

Divisie Rail heeft de opdracht om gezamenlijk met de betrokken participanten het aantal STS-en, maar vooral ook het risico dat daarmee gepaard gaat, terug te dringen. Divisie Rail heeft een projectplan opgesteld. In dit project zijn alle activiteiten, die ondernomen worden om de risico's van STS-en terug te dringen, opgenomen. Het gaat dan om de volgende activiteiten:

- beproeving flux-sein: gezamenlijk hebben divisie Rail en Railinfrabeheer een verbeterde uitvoering van een dwergsein ontwikkeld. De opvallendheid van het huidige dwergsein is verhoogd door het aanbrengen van een achtergrondschild in combinatie met een verhoogde lichtopbrengst. Het is de bedoeling om een 50-tal seinen in het land op deze wijze uit te voeren. Vervolgens zal het effect op het aantal STS-en geëvalueerd worden.

-
- na het ten onrechte passeren van een STS wordt door de vervoerder bij de betrokken machinist een vigilantietest afgenomen. Hiermee wordt meer inzicht verkregen in de relatie tussen persoonlijke eigenschappen en het ontstaan van een STS;
 - aan een extern bureau is de opdracht gegeven of en hoe STS-en ten gevolge van afleiding terug te dringen zijn. De analyse fase is inmiddels afgerond. Onderzocht wordt nu welke maatregelen mogelijk zijn om het aantal afleidings-STs-en terug te dringen;
 - de toename van het aantal STS-en kan voor een groot deel verklaard worden door de implementatie van het -geautomatiseerde procesleidingssysteem. Railverkeersleiding onderzoekt thans of door uitbreiding van functionaliteit het aantal STS-en en de gevolgen van STS-en kunnen worden teruggedrongen.

Gebleken is dat er grote verschillen bestaan tussen de gevolgen van het ten onrechte passeren van stoptonende seinen, met name de snelheid van het treinverkeer achter het sein is een belangrijke factor. Slechts op een beperkt aantal punten in het land is sprake van een groot risico. Divisie Rail onderzoekt nu de mogelijkheden om maatregelen te treffen op deze punten (flankbeveiliging).

2.4.3 Reguliere activiteiten

Vergunningverlening

In de bijlage zijn de door divisie Rail te verstrekken vergunningen weergegeven naar soort, aantal en kalenderjaar. Hierbij is nog geen rekening gehouden met vergunningen op het gebied van metro, interlokale tramlijnen en museumlijnen en uiteraard ook niet met vergunningen op de nog te ontwikkelen gebieden stadstram en kabelbanen. Voor vergunningverlening worden 9 fte ingezet.

De sector expertise verricht de goedkeuring (en geeft een beschikking af) voor nieuwe en gewijzigde ontwerpen voor overwegen en hun omgeving. Wegens de daarbij behorende beoordeling van risicoanalyses en specificaties is deze activiteit bij deze sector belegd.

Divisie Rail heeft volgens de vigerende Spoorwegwet (artikel 7) de opdracht nieuwe en ingrijpend gewijzigde railinfrastructuur vrij te geven voor ingebruikname. Procedures om de vrijgave van railinfrastructuur op voor alle betrokkenen beheerste en duidelijke wijze te kunnen uitvoeren, zijn in ontwikkeling. Uitgangspunt is daarbij dat deze procedures aansluiten op de systematiek van de Interoperabiliteitsrichtlijnen van de EU. Daarbij bestaat een onderscheid tussen de technische goedkeuring overeenkomstig die richtlijnen en de aan de treindienst gebonden vrijgave als integraal verkeerssysteem. Hieraan ligt onder meer een in een integraal veiligheidsplan opgenomen risicoanalyse ten grondslag. Deze werkwijze wordt nu al toegepast bij de megaprojecten (HSL-Zuid en Betuweroute).

Notified body's

De sector vergunningverlening toetst en houdt toezicht op de notified body's in het kader van de Europese interoperabiliteitsrichtlijnen en voert het secretariaat van het attesteringsoverleg (overleg tussen Nederlandse notified body's, de Nederlandse spoorindustrie, betrokken beleidsdirecties V&W en divisie Rail).

Beschikking spoorbruggen

Met het oog op de verdeling van capaciteit tussen spoorverkeer en verkeer op het water, stelt divisie Rail middels beschikkingen het openingsregime voor spoorbruggen vast. Dit geschiedt op basis van het Besluit Spoorwegbruggen.

Toezicht en handhaving

De regionale vestigingen van divisie Rail (in Amsterdam, Eindhoven, Rotterdam, Zwolle) voeren sinds 1994 het directe toezicht uit op alle participanten. Dit toezicht wordt vormgegeven door:

- het beoordelen van meldingen van onregelmatigheden en het behandelen van klachten;
- het uitvoeren of opdragen van ongevalonderzoek na belangrijke onregelmatigheden;
- het optreden bij en het geven van informatie over calamiteiten;
- het uitvoeren van inspecties betreffende de naleving van de geldende wet- en regelgeving, normen, specificaties en vergunningvoorwaarden. Hierbij worden de uitvoerende processen, de ondersteunende processen en het management in ogenschouw genomen;
- het systematisch bewaken van de uitvoering van maatregelen en aanwijzingen uit rapportages van ongevalonderzoeken en inspecties;
- het geven van voorlichting, onder andere over de interpretatie van regelgeving.

De inzet (2 fte's) voor de Raad voor de Transportveiligheid (RvTV) vindt plaats op detacheringbasis. Divisie Rail levert capaciteit die onder aansturing en verantwoordelijkheid van de RvTV wordt ingezet voor "fact finding". De eindrapporten worden door de RvTV zelf opgesteld en uitgegeven. Los daarvan geeft divisie Rail desgevraagd advies over de rapporten en aanbevelingen van de RvTV.

Divisie Rail geeft bij haar binnenkomende meldingen en verdere informatie over ernstige ongevallen en incidenten en over ongevallen/incidenten met mogelijk politieke aspecten onmiddellijk door aan de Raad voor de Transportveiligheid. Een en ander geschiedt volgens een vastgesteld meldingsprotocol.

Het toezicht voldoet aan de bepalingen van de Algemene Wet Bestuursrecht. Verder wordt zorggedragen voor goede afstemming tussen de eigen handhavingsactiviteiten, het algemeen opsporingsbeleid van het Openbaar Ministerie en het handhavingsbeleid van de Arbeidsinspectie.

Inspectieplan

Voor 2003 heeft divisie Rail nog geen keuzes gemaakt welke thematische inspecties zullen worden uitgevoerd. Op dit moment wordt door divisie Rail een keuzesystematiek ontwikkeld met een aantal keuzecriteria (zie hieronder). Daarnaast participeert de divisie Rail in een IVW-brede werkgroep, die de aanbevelingen uit het rapport van de Algemene Rekenkamer (Handhaving door Rijksinspecties) in een IVW-beleid gaat uitwerken. Die aanbevelingen betreffen met name het ontwikkelen van een keuzesystematiek, zowel voor de te inspecteren onderwerpen als voor de aantallen inspecties.

Keuzecriteria voor de geplande inspectie onderwerpen:

-
- uitgangspunt zijn de in de ongevaldatabase van divisie Rail (MISOS) geregistreerde letselongevallen (verwoord in een jaarlijkse trendanalyserapportage);
 - vanuit de database wordt een overzicht gegenereerd van oorzaken van opgetreden letselongevallen;
 - per oorzaak worden kengetallen toegekend (aantallen opgetreden oorzaken van ongevallen per tijdseenheid);
 - daarna wordt een weging toegevoegd qua risico's (methodiek nog te ontwikkelen, nu op basis van expertmening);
 - meegewogen wordt de effectiviteit van de inspecties op de aantallen oorzaken van ongevallen;
 - tot slot moeten de aantallen inspecties vastgesteld worden.

Verdere keuzecriteria zijn:

- voorkeur onderwerpen vanuit het opgestelde beleid, verwoord in de Kadernota Railveiligheid;
- onderwerpen die maatschappelijk sterk in de belangstelling staan;
- wanneer is het proces en / of het bedrijf het laatst bekeken (afhankelijk van o.a. de voorlaatste inspectie);
- bekendheid bij divisie Rail over de mate van naleving van de regels binnen het proces.

Toezicht op interlokale tram, metro en museumlijnen
Zie hiervoor 2.4.2 prioriteiten, onder "Nieuwe Taken".

Expertise

De sector Expertise geeft voorlichting en maakt en beoordeelt risicoanalyses en specificaties. Onder het beoordelen van risicoanalyses en specificaties wordt tevens verstaan het verlenen van ontheffingen en het beoordelen (en goedkeuren middels een beschikking) van nieuwe en gewijzigde ontwerpen voor overwegen en hun omgeving. De sector Expertise levert de bouwstenen aan voor een regelmatige evaluatie van de effecten van het beleid op de veiligheid van het gehele railverkeerssysteem. Hiertoe houdt divisie Rail op systematische wijze kengetallen en veiligheidsindicatoren bij, verzamelt nadere informatie, onderscheidt trends, signaleert problemen en hun mogelijke oorzaken en doet oplossingsgerichte voorstellen. De sector expertise analyseert de betreffende gegevens op systematische wijze en maakt daarbij gebruik van de door haar zelf beheerde elektronische databank MISOS (Managements Informatie Systeem Ongevallen Spoorwegveiligheid).

Op basis van ervaringscijfers (o.a. MISOS) en expertise stelt de sector Expertise een jaarlijkse trendanalyse op. Hiermee wordt t.a.v. de spoorwegveiligheid de thermometer in het railverkeerssysteem gestoken en kan worden afgeleid welke zaken bijzondere aandacht behoeven. Op basis van de trendanalyse en geactualiseerde veiligheidsdoelstellingen levert de sector een bijdrage aan het jaarlijks op te stellen spoorwegveiligheidsplan dat steeds een periode van 5 jaar beslaat. De uiteindelijke doelstelling is een permanente verbetering van de spoorwegveiligheid. Voor het jaar 2003 wordt in de trendanalyse speciale aandacht gegeven aan de veiligheid van goederenverkeer op het spoor in het algemeen en haar "bijdrage" aan de veiligheid in het totale spoorwegsysteem.

De sector Expertise zorgt (op basis van het bepaalde bij of krachtens bestaande regelgeving) voor aanvullende regels en specificaties inzake veiligheidszorgsystemen, spoorvoertuigen en het onderhoud daarvan, spoorwegpersoneel, spoorverkeer, infrastructuur, railverkeerstechieken, inspecties en certificatie ten einde de veiligheid van het spoorverkeer te waarborgen. Vaststelling van bedoelde regels en specificaties geschiedt eerst na overleg met de directoraten-generaal. De sector Expertise zorgt voor het onderhoud en de beschikbaarheid van aanvullende regels en specificaties en herzielt deze waar de nieuwe spoorwegwet dat nodig maakt.

Voor de activiteiten van de sector Expertise worden 17 fte's ingezet. Deze activiteiten zijn voornamelijk projectmatig. De onderstaande projecten verdienen speciale aandacht.

Duurzaam veilig

Ontwerpen en specificaties dienen niet alleen aan wetten en regels te voldoen. Ze dienen een structurele en duurzame bijdrage aan de veiligheid te leveren. Ook op langere termijn moeten ze effect sorteren.

Een pro-actieve aanpak is daarom speerpunt van het spoorwegveiligheidsbeleid:

- het voorkomen van het ontstaan van ongevallen en een afname van de ernst van de toch nog optredende ongevallen staan voorop;
- een structurele benadering van spoorwegveiligheid is vereist door in een zo vroeg mogelijk stadium op alle terreinen de spoorwegveiligheid mee te laten wegen (verkenningstudies, projectontwikkeling);
- nadruk op blijvend effectieve maatregelen, zowel in infrastructurele als niet-infrastructurele voorzieningen.

Gevaarlijke stoffen

Voor wat betreft gevaarlijke stoffen houdt divisie Rail zich voornamelijk bezig met het ontwikkelen van betrouwbare modellen voor het simuleren van het botsen en ontsporen van treinen. Het botsmodel is onlangs gereedgekomen. De gevolgen van botsen en ontsporen wordt in een apart model uitgewerkt. Opdrachten hiervoor zijn verstrekt aan externe adviesbureaus. In het kader van de werkgroep Veilig Vervoer over Spoor (VVoS) worden deze activiteiten verricht. Het emplacement IJsselmonde is met behulp van de modellen doorgerekend. Op basis daarvan worden de modellen aangepast, waarna vervolgens andere goederenemplacementen aan bod komen. Divisie Rail levert desgevraagd expertise bij het beoordelen van vragen en problemen in het kader van de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Kadernota Railveiligheid

Divisie Rail draagt bij aan de effectivering van de speerpunten en beleidsinstrumenten genoemd in de Kadernota Railveiligheid, met name de verdere uitwerking van het overwegenbeleid en concrete projecten als AKIB (toevoegen van overwegbomen aan AKI's), vluchtsluiting overweg (gehele afsluiting met ontsnappingsmogelijkheid) en verkeerskundige maatregelen rond de overweg. Verder draagt divisie Rail bij aan de ontwikkeling van een nieuwe uitgave van de Kadernota.

Veiligheidsbeleid tram en metro

Divisie Rail draagt bij aan de ontwikkeling van nieuw veiligheidsbeleid en de uitvoering van het bestaande beleid inzake interlokale tram en metro.

Inspectie overwegen

In samenwerking met Railinfrabeheer worden kaders voor de inspectie van overwegen opgesteld. Dit kader is noodzakelijk om een eenduidige en adequate methode te kunnen ontwikkelen, waarmee alle overwegen aan een toets gaan worden onderworpen. Het uiteindelijke resultaat moet zijn het verhogen van de overwegveiligheid tegen acceptabele kosten.

Management van veiligheidsregels en procedures

Divisie Rail fungeert als opdrachtgever voor het door de Technische Universiteit te Delft uit te voeren onderzoek getiteld "Nederlandse studie naar het management van veiligheidsregels en procedures bij spoorwegen".

Light Rail

Divisie Rail ontwikkelt risicomodellen, adviseert en beoordeelt veiligheidsplannen van concrete projecten en maakt zonodig zelf risicoanalyses over specifieke onderwerpen. Tevens wordt een bijdrage geleverd aan het project Richtlijn Veiligheid Lightrail. De volgende concrete projecten zijn aan de orde: RandstadRail, STOV Groningen, Metro Amsterdam, Rijn-Gouwe, Zuid Limburg, Noord Holland (Haarlem-Zandvoort) en KAN (Arnhem-Nijmegen). Voor het project RandstadRail heeft divisie Rail een analyse gemaakt van het botsrisico. Het bleek dat de modellen zoals die worden gebruikt voor het "zware" spoor niet gebruikt kunnen worden voor deze "lichte" transportmodaliteit. De twee voertuigsoorten die over deze lijnen gaan rijden verschillen zo veel van elkaar dat bij een botsing tussen beide typen railvoertuigen er overduidelijk een sterke en een zwakke aanwezig is. Dit vertaalt zich ook naar de te verwachten aantallen slachtoffers bij botsingen. Voor andere projecten zal deze kennis worden toegepast.

Veilig werken aan de railinfra

Beoogd wordt het persoonlijk risico van baanwerkers te reduceren tot een waarde van 1 fataal letsel per 10000 manjaar. Divisie Rail participeert op verzoek van de projectleiding (Railinfrabeheer) op afroep in het project VWI (Veilig Werken aan de Infra). Rapportering aan de Tweede Kamer is nog in het jaar 2002 voorzien. Vanaf het jaar 2003 zal divisie Rail toezien op de implementatie van de betreffende aanbevelingen en maatregelen (zie ook §2.5.2 onder de kop Onderhoud infrastructuur). De bevoegdheden (toezicht en handhaving) van divisie Rail t.a.v. werken aan de railinfra zijn niet duidelijk. Mogelijk liggen deze bevoegdheden bij de Arbeidsinspectie en speelt IVW hierin geen rol.

Tunnelveiligheid

Divisie Rail levert desgevraagd expertise ten behoeve van de ontwikkeling van de kaderwet tunnelveiligheid. In 2002 is van de zes spoortunnels in Nederland een veiligheidsanalyse opgesteld. Voor het opstellen van de analyses wordt nauw samengewerkt met de plaatselijk verantwoordelijke brandweer en het "Steunpunt Tunnelveiligheid" van de Bouwdienst van Rijkswaterstaat. De uitkomsten van de studies zullen onder meer gebruikt worden voor het project "Kaderwet Tunnelveiligheid", dat op initiatief van de Ministeries van V&W en BZK is gestart. De veiligheidsanalyses worden opgesteld voor de Schipholtunnel, de Hemtunnel, de Willemsspoortunnel, Rijswijk Verdiept en Best Verdiept. In opdracht van divisie Rail wordt een studie uitgevoerd door TNO Technische Menskunde en de Rijksuniversiteit Groningen naar menselijk gedrag in noodsituaties in spoortunnels. Het doel is dit gedrag door middel van het geven van de juiste prikkels (informatie) positief te

beïnvloeden zodat zoveel mogelijk reizigers de juiste besluiten nemen in noodsituaties. Ook wordt bezien welke informatie preventief aan reizigers gegeven kan worden (vergelijk: de info in vliegtuigen over de nooduitgangen en ontsnappingsroutes).

Veiligheid rangeerders

De veiligheid van rangeerders blijft een groot zorgpunt. Afgezet tegen het aantal medewerkers in deze groep (ongeveer 900) is het risico onacceptabel hoog. In 2001 heeft divisie Rail gezamenlijk met alle betrokken vervoerders een project gestart om allereerst de belangrijkste oorzaken en meewerkende factoren te achterhalen. Op basis daarvan zijn in 2002 alle mogelijke maatregelen op effectiviteit en kosten beoordeeld. In 2003 start de implementatie van deze maatregelen.

Sociale veiligheid en vandalisme

Zowel in de Kadernota railveiligheid als in het project Trendanalyse wordt gesteld dat het noodzakelijk is dat er maatregelen worden genomen om het risico van plaatsen of vallen van voorwerpen op de rails te verkleinen. Deze wat eufemistische beschrijving staat voor: "Neem maatregelen (technische en organisatorische) in de organisatie die het risico van het doelbewust plaatsen of doen vallen van voorwerpen (door vandalen) op de rails verkleinen". Divisie Rail trekt de opdracht iets breder door andere vormen van vandalisme en agressie (die betrekking hebben op de veiligheid van trein, personeel en reizigers) te betrekken. Door divisie Rail is op basis van de logboekmeldingen van Railverkeersleiding een inventarisatie gemaakt van vandalisme op de onderwerpen vernieling treinen, brand/bommeldingen, objecten op de spoorbaan en overig vandalisme. Er is een beeld ontstaan naar plaats en tijd. Naar aanleiding hiervan zijn een aantal workshops georganiseerd met belanghebbende partijen (NS Reizigers, Railverkeersleiding, Railinfrabeheer en KLPD) om een gecoördineerde probleemaanpak en draagvlak in de organisaties te scheppen. In 2003 zal hierover worden gerapporteerd en een plan van aanpak worden opgesteld.

Vooruitlopend hierop informeert Railinfrabeheer (samen met de KLPD) scholen actief over de risico's en de veroorzaakte overlast. Dit gebeurt op locaties met relatief veel vandalisme, mogelijk doordat daar veel scholen of uitgaanscentra aanwezig zijn. Daarnaast gaat Railinfrabeheer het toezicht op deze locaties intensiveren. Locaties waar frequent personen of dieren langs de baan worden waargenomen zijn inzichtelijk gemaakt. Per locatie wordt bepaald wat de beste maatregel is om dergelijke situaties te voorkomen. Daarbij zal in alle redelijkheid (met inachtneming van capaciteit, kosten, veiligheid en geluid) het aanbrengen van deugdelijke afrasteringen worden bezien.

Stations

Voor wat betreft de veiligheid in stations en op perrons heeft Railned Capaciteitsmanagement in het document Basisstations tal van functionele normen en richtlijnen vastgelegd. Hierbij moet men bijvoorbeeld denken aan maten voor loopzones en veiligheidszones op perrons, maar ook aan minimale breedte van trappen. Bij ombouw of nieuwbouw dienen deze normen en richtlijnen te worden gehanteerd. Dit zal een positief effect hebben op de veiligheid van reizigers in de stationsomgeving. Verder is het verbeteren van het in/uitstapproces een activiteit die continu blijft doorlopen. Zowel technische als procedurele maatregelen worden op hun effectiviteit onderzocht.

Internationale normering

Divisie Rail levert een bijdrage aan de totstandkoming van Europese richtlijnen en onderliggende regelgeving. Deelname aan de werkgroepen die de Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI's) voor conventioneel Europees spoorverkeer gaan opstellen zal de komende jaren veel tijd vergen. De opdracht van de Europese Commissie aan de Association Européenne pour l'Interoperabilité Ferroviaire (AEIF) om de TSI's te gaan opstellen, is in de loop van 2001 gegeven. De werkgroepen zijn in het 4e kwartaal van 2001 op gang komen. De komende jaren zal vanuit divisie Rail op expertniveau worden bijgedragen aan de TSI-werkgroepen voor Traffic Management & Operations en Control-Command & Signalling, en aan de Coordination/System Group, de groep binnen de AEIF die de coherentie en consistentie van de deelresultaten moet beoordelen en bewaken.

De regels voor ETCS Level 2 (ETCS is het nieuwe Europese treinbeveiligingssysteem) zijn in 2001, na lange voorbereiding, met behulp van de rij-simulator van RENFE (de Spaanse spoorwegen) aan hun eerste praktische test onderworpen. Alle betrokkenen zijn het er over eens dat deze methode van evalueren van de regels, nog voor het systeem in de praktijk volledig beschikbaar is, zeer zinvol is.

Als vervolg zullen dan ook vergelijkbare testen van de aanvullende regels voor ETCS Level 1 worden uitgevoerd.

BB21

Bij de ontwikkeling van een nieuw beveiligings- en beheersingssysteem (BB21 genaamd) toetst divisie Rail de functionele veiligheid- en beheersingsspecificaties. Daarnaast worden documenten in het project gereviseerd en zal divisie Rail uiteindelijk verantwoordelijk zijn voor de vrijgave. Het project strekt zich uit over meerdere jaren. Een eerste toepassing is voorzien in de megaprojecten (HSL-Zuid en BetuweRoute).

G-regime in tunnels

Voor een spoortunnel kan voor bepaalde goederentreinen het zogenaamde G-regime gelden: de entreesnelheid van de trein bij het inrijden van een tunnel is aan een maximum gebonden, opdat op de bodem van de tunnel de snelheid niet te hoog wordt. Verder zorgt het G-regime ervoor dat alle seinen in het tunneltraject op groen staan, opdat de trein niet in de tunnel tot stilstand komt. Een G-regime vergt veel capaciteit van het betrokken baanvak, omdat meerdere blokken achterelkaar moeten worden vrijgehouden. Om dit capaciteitsbeslag te beperken, wordt onderzocht of in de huidige tijd (met modern goederenmaterieel) het G-regime nog wel noodzakelijk is. Hierbij wordt tevens bezien hoe vaak het G-regime wordt toegepast en wat de effecten daarvan zijn. In 2003 zal e.e.a. worden gerapporteerd.

HSL Zuid

Omdat de vervoerder op zowel de nieuwe HSL-infrastructuur als het conventionele spoorwegnet gaat rijden, zijn voor de toelating van de vervoerder (en zijn materieel) tot de HSL-Zuid infrastructuur schriftelijk vastgelegde samenwerkingsafspraken gemaakt tussen de HSL-organisatie en Railed Spoorwegveiligheid. Op grond van deze afspraken is een zogenaamd loket ingesteld dat tot taak heeft de vervoerder te begeleiden bij de verkrijging van het veiligheidsattest en de materieeltoelating. Het loket bestaat uit medewerkers van divisie Rail en de Directie HSL-Zuid. Verder neemt de sector deel aan de door de minister ingestelde Safety Committee en voert daarvoor het secretariaat.

Voor de vrijgave van de HSL-infrastructuur: zie het activiteitenplan van de sector vergunningverlening.

IVP Betuweroute

De projectleiding is verantwoordelijk voor het opstellen van een adequaat IVP (integraal veiligheidsplan). Divisie Rail stimuleert en adviseert daarbij. Dit IVP moet in 2003 beschikbaar zijn en door divisie Rail zijn beoordeeld. Voor de vrijgave van de infrastructuur van de Betuweroute: zie het activiteitenplan van de sector vergunningverlening.

2.5 Divisie Water

2.5.1 Waar ziet de divisie op toe?

Missie

“De divisie Water bewaakt en bevordert de bescherming van Nederland tegen water en de versterking van gezonde (internationale) stroomgebieden, waarmee een duurzaam gebruik van water en de waterinfrastructuur blijft gegarandeerd en bericht over de resultaten van het werk in de openbaarheid”.

Taakopvatting

De divisie Water houdt toezicht op de Rijkswaterstaat (RWS) terzake van de waterwetten. Meer in het bijzonder gaat het om:

- aansturen van de vergunningverlening watermilieuwetten;
- verantwoordelijk zijn voor de handhaving watermilieuwetten;
- toetsen of de waterwet- en regelgeving op de juiste wijze worden toegepast in de context van het vastgestelde beleid;
- verantwoordelijk zijn voor de vergunningverlening en handhaving “eigen werken” RWS.

De divisie Water oefent geen toezicht uit op vergunningverlening en handhaving door de “droge” Waterstaat. Noch in het besluit “Vorming Inspectie Water”, noch in de budgetten, noch bij de uitwerking wordt rekening gehouden met een dergelijke rol.

Omgevingsfactoren

Als nieuw organisatieonderdeel bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat onderhoudt de divisie Water contact met zowel DG Water (voor beleid), de Rijkswaterstaat (voor de uitvoering) als DG Goederenvervoer voor de nautische aspecten, waaronder de milieuaspecten van de scheepvaart. In het bijzonder komen daarbij de volgende zaken aan de orde:

- Vergunningverlening en handhaving
De divisie Water houdt toezicht op de RWS terzake van de waterwetten. De RWS voert de vergunningverlening en handhaving uit. Van de 11 wetten is eigenlijk alleen bij de Wet verontreiniging Oppervlaktewater (WVO) een uitvoeringskader beschikbaar ten behoeve van RWS. Voor de WVO bestaan namelijk de CIW-handboeken. De divisie Water stelt zich tot doel voor de watermilieuwetten dergelijke kaders te ontwikkelen en voor de overige waterwetten de ontwikkeling van deze kaders te stimuleren. Zo komt er zicht op een landelijk eenduidige en consistente toepassing van de waterwetten;
- Internationale criteria
Maatgevend voor de uitvoeringskaders zijn de afspraken die de divisie Water maakt op landelijk niveau of in internationaal verband. Op het gebied van de handhaving van de milieuwetten vindt in het kader van de Landelijke Coördinatie Commissie Milieuwethandhaving (LCCM) landelijke afstemming plaats tussen o.a. de ministeries van VROM, LNV, Justitie en V&W en de Politie, Unie van Waterschappen, het Interprovinciaal overleg en Vereniging van Nederlandse Gemeenten. In EU-verband zijn minimumcriteria voor milieu-inspecties ontwikkeld;

-
- **Landelijk netwerk**
Voor de watermilieuwetten ontstaat een steeds hechtere handavingsstructuur tussen partners (gemeenten, waterschappen, provincies, rijksdiensten) op regionaal niveau. Programmeringen worden afgestemd, projecten en rapportages samen opgezet. De samenwerking, thans neergelegd in bestuursovereenkomsten per provincie, kan in de toekomst mogelijk uitmonden in handavingsdiensten per regio of provincie. In de visie van de divisie Water leidt deze regionale samenwerking tot een betere omgevingskwaliteit. Daarnaast zijn voor het facet water de stroomgebiedbenadering en het concept van integraal waterbeheer leidend. Dit betekent dat de interactie tussen de regio's in (inter)nationaal verband van belang is, evenals interactie tussen milieuwetten en de beheerswetten. De opstelling van de divisie in het landelijk overleg en naar de regionale directies van Rijkswaterstaat zal gericht zijn op het in samenhang verder ontwikkelen van zowel de regionale samenwerking als de stroomgebiedbenadering.
 - **Advisering aan beleid**
Divisie Water toetst de uitvoering van de wet- en regelgeving door de RWS in de context van het beleid. Deze samenwerking met de directoraten generaal, Water en Goederenvervoer, is vooral van belang bij de ontwikkeling van richtlijnen voor de vergunningverlening en voor de internationale activiteiten. Daarnaast stelt de divisie Water adviezen op over het effect en de handhaafbaarheid van de natte wet- en regelgeving en het waterbeleid. Deze adviezen kunnen worden benut bij beleidsevaluaties en beleidsontwikkeling. Een speciaal accent zal het terugdringen van overbodige of niet goed uitvoerbare regelgeving krijgen.
 - **Verantwoorden van het toezicht**
De divisie Water wil haar energie richten op de grootste risico's. Daarom hanteert ze risicoanalyse als werkmethode bij de prioritering. De ontwikkeling van deze werkmethode zal in 2003 plaatsvinden. In 2004 zal ten minste 25% van de productie moeten kunnen worden verantwoord op grond van expliciete risicoanalyses.
 - **Afstemming met divisies Scheepvaart en Vervoer**
Bij de vorming van de divisie Water is vastgesteld dat zij o.a. (mede) toezicht houdt op de Wet Voorkoming van Verontreinigingen door de Scheepvaart, de Scheepvaartverkeerswet en het op de WVO gebaseerde Scheepsafvalstoffenbesluit. De divisie Water wil tot nadere afspraken komen met de divisies Scheepvaart en Vervoer over de verantwoordelijkheidsverdeling bij deze wetten. Daarnaast kan bij de handhaving van wetten die bij andere divisies zijn ondergebracht, zoals de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen, belangrijke informatie vrijkomen voor de handhaving van waterwetten, zoals de Wet Bodembescherming. Divisie Water wil ook hier tot afstemming en informatie-uitwisseling komen

2.5.2 Prioriteiten

Organisatie

De divisie Water is in oprichting. Veel aandacht zal de komende jaren uitgaan naar de organisatieontwikkeling. Begin 2003 heeft de divisie voldoende capaciteit om RWS aan te sturen en audits uit te voeren. In 2003 zal de capaciteit worden uitgebreid om

de verantwoordelijkheid voor de handhaving en vergunningverlening eigen werken RWS over te kunnen nemen en om vanaf 2004 gesteld te staan voor dieptecontroles, steekproeven en innovatie.

Methodiek

In 2003 zal een verkenning worden uitgevoerd naar Risk Based Permit Giving en Risk Based Inspection. Dit om de beschikbare capaciteit in te kunnen zetten op de grootste risico's en om te kunnen bezien of er nog onaanvaardbare restrisico's zijn. Landelijke (o.a. LCCM) en internationale afstemming (o.a. EU) zijn maatgevend voor de uitvoeringskaders.

Onderwerpen

Prioriteit ligt bij het formuleren van de productie die de regionale directies van de Rijkswaterstaat (RD's) in 2004 binnen de budgettaire randvoorwaarden zullen leveren, opdat het mandaat 2004 kan worden opgesteld. Daarnaast ligt de prioriteit bij het implementeren van (inter)nationale afspraken in het uitvoeringskader en bij het ontwikkelen van richtlijnen voor de handhaving eigen werken RWS. Inhoudelijk ligt het accent op de toepassing van de WVO en WBB in relatie tot grote projecten als "Ruimte voor de Rivier".

2.5.3 Reguliere activiteiten

Vergunningverlening

In het kader van de aansturing zullen in 2003 de volgende producten worden opgeleverd:

- opstellen inspectiewensenbrief vergunningverlening milieuwetten 2004 ev.;
- bijdragen aan de jaarwerkprogramma's 2004 per RD (o.b.v. emissiebeheersplannen);
- opstellen eerste uitvoeringskader vergunningverlening milieuwetten in samenwerking met DG-Water;
- adviezen aan RWS bij bijzondere situaties gedurende 2003.

De aansturing wordt sterk beïnvloed door de resultaten van internationale en landelijk afstemming en geeft richting aan de regionale overleggen. In de inspectiewensenbrief kan worden ingegaan op de budgettaire randvoorwaarden vanaf 2005. Tot 2005 liggen deze vast. In het kader van de vergunningverlening eigen werken RWS zullen vanaf medio 2003 de vergunningen door IVW worden verstrekt.

Handhaving

In het kader van de aansturing van de handhaving zullen in 2003 de volgende producten worden opgeleverd:

- opstellen inspectiewensenbrief handhaving milieuwetten 2004 ev.;
- opstellen van de jaarwerkprogramma's handhaving milieuwetten 2004 per RD;
- opstellen eerste uitvoeringskader handhaving milieuwetten;
- specifieke aansturing RWS gedurende 2003;
- rapportage over de stand van de handhaving milieuwetten.

De aansturing wordt sterk beïnvloed door de resultaten van internationale en landelijk afstemming (EU, network for Implementation and Enforcement of environmental Law (IMPEL), LCCM) en geeft richting aan de regionale overleggen. Dit betekent dat in 2003 de implementatie van de AMvB kwaliteitscriteria milieuhandhaving door de divisie zal worden getrokken evenals de evaluatie van de CIW-nota Handhaving

WVO. In de inspectiewensenbrief kan worden ingegaan op de budgettaire randvoorwaarden vanaf 2005. Tot 2005 liggen deze vast. De rapportage richting minister van V&W zal zich beperken tot kwartaalberichten, het jaarbericht over 2003 verschijnt in het voorjaar van 2004. Daarnaast draagt de divisie bij aan de zomer- en winterbrief van de minister van VROM. In het kader van de handhaving eigen werken RWS zal vanaf medio 2003 toezicht op de uitvoering door RWS plaatsvinden.

Audit

In 2003 zullen vier audits worden uitgevoerd. De selectie van de thema's vindt eind 2002 plaats op basis van een risicoanalyse en het advies van het Audit Committee Water. Elke audit rapporteert de feitelijke situatie (bevindingen) ten opzichte van de gewenste situatie (toetskader) en identificeert de te verbeteren punten. RWS krijgt vervolgens de gelegenheid een verbeterprogramma op te stellen. Gelet op het auditrapport en het actieprogramma stelt de IG een inspectieverklaring op.

De highlights van de auditing zullen een plek krijgen in het jaarbericht van de IVW over 2003. Verder kunnen de resultaten van de audits aanleiding geven tot adviezen aan de beleids-DG's. Prioriteit wordt gegeven aan de thema's met het grootste risico (qua effect of qua beheersing van de processen). Gelet op de ervaringen bij het evaluatie-onderzoek Rijkse Bemden is het waarschijnlijk dat een audit plaatsvindt naar de toepassing van de Wet verontreiniging oppervlaktewater, de Wet bodembescherming en de Wet beheer rijkswaterstaatswerken bij grote werken als "Ruimte voor de Rivier". Bij de eerste audits zal relatief veel energie worden gestopt in het formuleren van een acceptabel toetskader.

Kennis & advies

In het kader van kennisoverdracht en communicatie zullen in 2003 de volgende producten worden opgeleverd:

- mede-initiatief en participatie bij internationaal EU symposium over de kwaliteit van de handhaving van (water)milieuwetten;
- kennisoverdracht (actief) bodembeheer.

3 BIJLAGE: PRESTATIEGEGEVENS (stand 8/8/02)

3.1 Divisie Luchtvaart

	2003	2004	2005	2006	2007
Vergunningverlening					
Aantal audits luchtvaartmaatschappijen	385	435	498	500	500
Aantal verlengingen bevoegdheden vliegend personeel	13.650	14.330	15.050	15.800	16.590
Aantal audits erkende onderhoudsbedrijven	270	290	310	330	350
Aantal verlengingen bevoegdheden onderhoudspersoneel	1.300	1.350	1.400	1.450	1.500
Aantal audits opleidingsinstellingen	31	31	31	31	31
Aantal certificaties luchtvaartuigproducten	540	550	550	550	550
Aantal verlengingen bewijzen van luchtwaardigheid	2.250	2.300	2.350	2.400	2.450
Aantal audits inrichting en uitrusting vliegvelden	55	40	30	30	30
Aantal audits toezicht Luchtverkeersleiding Nederland	3	2	3	2	3
Handhaving					
Aantal SAFA-, SAGA- & SANA inspecties	225	225	225	225	225
Aantal inspecties helimeldingen	15	15	15	15	15
Aantal verwerkte opmerkingen loket luchtvaartveiligheid	700	700	700	700	700
Aantal veiligheidsinspecties luchtvaarterreinen	24	24	24	24	24
Aantal rapportages naleving milieuregels	38	38	38	38	38

Toelichting:

Vergunningverlening: Het gaat hier voornamelijk om het kwantificeren van de niet stuurbare bedrijfsdrukke.

Handhaving: Het aantal veiligheidsinspecties aan vliegtuigen is opgebouwd uit SAFA (buitenlands verkeersluchtvaart), SANA (Nederlandse verkeersluchtvaart) en SAGA (general aviation/bedrijfsluchtvaart). De bijdrage aan de veiligheid in de luchtvaart hangt hierbij niet alleen af van het aantal uitgevoerde inspecties, maar wordt voor een groot deel bepaald door de risicoanalyse van de uit te voeren inspecties en de wijze van uitvoering van de inspecties.

3.2 Divisie Scheepvaart

	2003	2004	2005	2006	2007
Vergunningverlening					
Koopvaardij schepen onder toezicht van IVW	1400	1400	1400	1400	1400
Visserijvaartuigen onder toezicht van IVW	530	525	520	515	510
Rijn – en binnenvaartschepen geregistreerd bij IVW	9000	9000	9000	9000	9000
Particuliere expertisebureaus	14	14	14	14	14
Classificatiebureaus	7	7	7	7	7
Vaarbevoegdheidsbewijzen	5700	4700	3500	2800	3000
Monsterboekjes	3500	3500	3500	3500	3500
Handhaving					
25% van de schepen die Nederlandse havens aandoen	1465	1465	1465	1465	1465
Aantal aanhoudingen op grond van Port State Control	95	95	95	95	95

3.3 Divisie Vervoer

	2003	2004	2005	2006	2007
Vergunningverlening					
Binnenvaart	11.240	11.090	11.090	11.090	11.090
Collectief personenvervoer	6.400	6.400	6.400	11.380	7.340
Goederenvervoer	60.000	60.000	60.000	65.000	65.000
Taxivervoer	23.400	24.400	25.400	43.400	26.400
Gevaarlijke stoffen	680	680	680	680	680
Handhaving					
Integrale controles	24.571	24.396	24.596	24.746	24.846
Bedrijfscontroles	3.145	3.145	3.145	3.145	3.145
Broncontroles	945	995	1.020	1.020	1.020
Wegcontroles WIM-vid	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500
Basismetring gevaarlijke stoffen	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500