

Rapport

Datum: december 2008

scope en visie goederenvervoer over de weg

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1 Doel en aanleiding nieuwe visie	6
1.1 Algemeen	6
1.2 Ontwikkellijnen	6
1.3 Toezichtarrangement	7
1.4 Leeswijzer	7
2 Het domein goederenvervoer over de weg	8
2.1 Wet- en regelgeving	8
2.1.1 Wet goederenvervoer over de weg	8
2.1.2 Wet vervoer gevaarlijke stoffen en het ADR	8
2.1.3 Arbeidstijdenbesluit vervoer: rij- en rusttijden	9
2.1.4 Wegenverkeerswetgeving	9
2.2 Domeinbeschrijving	9
2.2.1 De sector van het beroepsgoederenvervoer	9
2.2.2 Marktobservaties	9
2.2.3 Samenwerkende toezichthouders	10
2.2.4 Onder toezicht gestelden	10
2.2.5 Tafel van elf	10
3 Trends en analyse van het domein: naar een vernieuwd toezicht	12
3.1 Ontwikkelingen in het domein	12
3.1.1 Veiligheid en vrachtverkeer	12
3.1.2 Internationalisering van het wegvervoer	12
3.1.3 Naleving van wet- en regelgeving	12
3.2 Ontwikkelingen in het toezicht	13
3.2.1 Toegevoegde waarde voor de samenleving	13
3.2.2 Samenwerken en integreren	14
3.2.3 Uitgaan van verdiend vertrouwen: systeemtoezicht	14
3.2.4 Actief naar beleid: investeren in Europa	14
4 Nieuwe visie op het toezicht vertaald in aandachtsgebieden en speerpunten	15
4.1 Investeren in resultaatgericht toezicht	15
4.1.1 Analytisch vermogen	15
4.1.2 Systeemtoezicht op het niveau van de bedrijven	15
4.1.3 Europa	16
4.1.4 Samenwerking: Inspectieloket Wegvervoer	17
4.1.5 Digitalisering	17
4.2 Prioriteiten	18

4.2.1 Algemeen: veiligheid en duurzaamheid	18
4.2.2 Drie ongewenste kwaliteiten	18
4.2.3 Gevaarlijke stoffen	20
4.2.4 Overbelading: Weigh in motion	20
4.2.5 Risico's gewogen	20
4.3 Profiel van de Inspectie	21
5 Van visie naar verandering	22
5.1 Randvoorwaarden	22
5.2 Implementatie	22
5.3 Planning	23

Samenvatting

De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft haar keuzen op het gebied van prioriteiten en van de inrichting van haar toezicht op het goederenvervoer over de weg in voorliggend rapport neergelegd. Het is de verwoording van een trendbreuk die overigens al gedurende de afgelopen twee jaren is ingezet. De gekozen richting is in overeenstemming met de inzichten die in de sector zijn gegroeid en waarover van de kant van de Inspectie met betrokkenen is gecommuniceerd.

In overeenstemming met het kabinetsbeleid zal de Inspectie bevorderen dat bedrijven kwaliteitssystemen ontwikkelen voor het borgen van de veiligheid en de kwaliteit van het leefmilieu alsmede voor de naleving van voorschriften. Het toezicht zal zich dan richten op de werking van die systemen en op de naleving van procedures en voorschriften die er onderdeel van uitmaken. De introductie van keurmerken kan hier een rol spelen. Bedrijven die in deze ontwikkeling meegaan zullen zoveel mogelijk worden gevrijwaard van gerichte wegcontroles. Deze kentering in de richting van systeemtoezicht is een van de speerpunten. Voorts zal de Inspectie de inzet van digitale toezichtinstrumenten, zoals de tachograaf en andere elektronische meetinstrumenten, gebruiken om controles op de weg te automatiseren, maar ook om gegevens te genereren en te verzamelen die nodig zijn voor de verbetering van de informatiepositie en de versterking van het analytisch vermogen. Ook de samenwerking in het nieuw opgerichte Inspectieloket Wegvervoer met andere toezichthouders zal leiden tot een verhoogde efficiency en effectiviteit van het toezicht. Controlehandelingen van de Inspectie kunnen worden 'meegenomen' met die van andere toezichthouders, en omgekeerd.

In lijn met de ontwikkeling zoals die over de breedte van de toezichtdomeinen van de Inspectie is ingezet zullen gegevens die voortkomen uit de analyse van ongevallen worden gebruikt voor het leggen van causale verbanden met ongewenste maatschappelijke omstandigheden. Op die manier is de Inspectie beter in staat risico's te benoemen en interventies te kiezen.

Bij alle vernieuwende initiatieven zal de aansluiting bij de Europese ontwikkelingen op het gebied van het toezicht de nodige aandacht vragen. In Brussel immers wordt de koers vooral bepaald door initiatieven gericht op de intensivering van het controlerend toezicht op de weg. Om die reden, maar ook omdat de verschuiving van het toezicht naar het niveau van de bedrijven de nodige tijd zal vergen en de resultaten ervan moeten worden afgewacht, zal de Inspectie Verkeer en Waterstaat de komende tijd nog onverminderd zichtbaar op de weg controletaken uitvoeren.

Op basis van de uitkomst van risicoanalyses die binnen het domein zijn verricht en op basis van eigen onderzoek zijn de inhoudelijke prioriteiten voor het toezicht op het goederenvervoer over de weg gegroepeerd rond een aantal onderwerpen. Deze liggen op het gebied van veiligheid en leefmilieu.

Deze analyse moet worden gezien als de weergave van de huidige stand van zaken. Voortgaand onderzoek en verdere analyses, die tot nieuwe inzichten leiden, zullen nieuwe accenten en verschuivingen tot gevolg hebben.

1 Doel en aanleiding nieuwe visie

1.1 Algemeen

De Inspectie Verkeer en Waterstaat werkt permanent aan de verbetering van de uitvoering van haar toezichttaken. Tegen de achtergrond van belangrijke ontwikkelingen in het toezichtdomein bestaat de behoefte de strategische keuzen van de Inspectie in een document vast te leggen en om van daaruit te formuleren waarop het toezicht zich de komende jaren zal richten. Daarbij wordt aangehaakt bij een vernieuwingsprogramma voor de gehele Inspectie, zoals dit thans wordt ontwikkeld. In de algemene visie van Verkeer en Waterstaat past het 'van buiten naar binnen' te werken. Het visiedocument is tijdens de totstandkoming ervan onderwerp van bespreking geweest met het Overlegorgaan Goederenvervoer en met de individuele deelnemers daarvan. Opmerkingen en kanttekeningen die in dat verband zijn gemaakt hebben een plaats gevonden in dit rapport. Een en ander betekent dat de keuzen die de Inspectie heeft gemaakt in de buitenwereld worden herkend. Vanzelfsprekend geldt hetzelfde voor het beleid dat door de beleidsdirecties van het departement is uitgezet.

1.2 Ontwikkellijnen

Genoemd vernieuwingsprogramma bevat een viertal ontwikkellijnen die vorm geven aan een verbreding van de primaire bewaking van de naleving van wet- en regelgeving naar inspireren tot en stimuleren van de sector de veiligheid en de duurzaamheid te bevorderen. Daarnaast ziet de Inspectie toe op de naleving van regels die zijn geschreven ter bevordering van een deugdelijke marktwerking. De ontwikkellijnen van de Inspectie Verkeer en waterstaat zijn als volgt omschreven.

1. **'Toegevoegde waarde voor de samenleving'** als ontwikkellijn houdt een verschuiving in van oriëntatie op de sectoren naar behoeften van de samenleving en het daarbij inspelen op belangen en perceptie van de samenleving. Daaraan ligt de behoefte in de samenleving aan zicht op de feitelijke situatie rond veiligheid en duurzaamheid en de verbetering daarvan ten grondslag.
2. **'Samenwerken en integreren'** betekent het realiseren van goed afgewogen, afgestemd en doelmatig ingericht toezicht. Hier gaat het om een goed functionerend overheidsapparaat dat 'waar voor het geld' levert, dat wil zeggen efficiënt en effectief is. De Inspectie positioneert zich nu eens als specialist van één of meerdere onderdelen van een transport- of watersysteem en neemt dan weer een regiefunctie op zich, gericht op de adequate inrichting van de zorg voor veiligheid en duurzaamheid, voor zover deze is gerelateerd aan de verantwoordelijkheid van de minister van VenW.

3. **'Uitgaan van verdiend vertrouwen'** ligt in het verlengde van het kabinetsbeleid om minder vanuit wantrouwen en meer op basis van vertrouwen te werken. Voor het toezicht is daarbij het uitgangspunt dat de bedrijven het vertrouwen moeten verdienen en blijvend moeten waarmaken. De Inspectie zal daartoe actief op zoek gaan naar de voor de doelgroepen passende vorm van toezicht. Dit laat onverlet dat de Inspectie waar het moet stevig zal optreden.
4. **'Actief naar het beleid'** houdt een tijdige en duidelijke inbreng van de Inspectie in voor nationale én internationale beleidswijzigingen met betrekking tot toezicht. Zij wil - waar dat effectief en nuttig is - meer invloed organiseren in internationaal en met name EU-verband. Daarvoor zoekt zij de afstemming met het beleidsdepartement, de Inspectieraad (samenwerkingsverband van toezichthouders) en/of gelijkgestemde zusterorganisaties in het buitenland.

1.3 Toezichtarrangement

Dit document is de opmaat voor een nieuw toezichtarrangement. Daarin wordt beschreven welke bijdrage de Inspectie samen met andere toezichthouders zal leveren aan de verbetering van veiligheid en duurzaamheid van het wegvervoer. Dit toezichtarrangement zal in 2009 door de Minister van Verkeer en Waterstaat worden vastgesteld.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een beeld geschetst van het domein en in hoofdstuk 3 van de ontwikkelingen van het toezicht op het goederenvervoer over de weg. In hoofdstuk 4 wordt de visie op het toezicht beschreven. Tot slot staat in hoofdstuk 5 het traject naar het nieuwe toezicht beschreven en een beschrijving van de randvoorwaarden.

2 Het domein goederenvervoer over de weg

2.1 Wet- en regelgeving

De minister van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor de veiligheid en duurzaamheid van het goederenvervoer over de weg. Daartoe is een stelsel van wet- en regelgeving ingericht, op de naleving waarvan de Inspectie toeziet. Een deel van deze wet- en regelgeving richt zich tot bedrijven en personen die beroepsmatig betrokken zijn bij het goederenvervoer over de weg. Daarnaast is op de sector direct of indirect Europese regelgeving van toepassing en is ons land gebonden aan internationale verdragen en afspraken. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is voorts regelgeving afkomstig van de Verenigde Naties van toepassing. De belangrijkste wetgeving wordt hieronder weergegeven.

2.1.1 Wet goederenvervoer over de weg

De belangrijkste wet die de sector reguleert is de Wet goederenvervoer over de weg. Deze wet stelt voor het beroepsgoederenvervoer een vergunningplicht in voor vrachtauto's met een laadvermogen van 500 kilo of meer.¹ Deze vergunningplicht geldt niet voor de zogeheten eigenvervoerders. Dat zijn vervoerders die geen vervoer voor derden verrichten. De uitvoerende werkzaamheden rond de vergunningverlening zijn ondergebracht bij de Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO). Deze vergunningverlenende instantie staat onder toezicht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Controle op de naleving van de wettelijke voorschriften behoort tot de taak van de Inspectie. Daarnaast hebben de Douane en de politie hier een taak.

2.1.2 Wet vervoer gevaarlijke stoffen en het ADR

De wetgeving op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen regelt onder welke voorwaarden gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd. De Inspectie ziet toe op de naleving van de voorschriften en verleent onder specifieke omstandigheden vereiste ontheffingen. Het zogeheten Accord européen relatif au transport international de marchandises Dangereuses par Route (ADR) is het belangrijkste internationale verdrag waarop wordt toegezien. Naast de Inspectie zijn de douane, de Koninklijke Marechaussee en de politie als toezichthouders aangewezen.

De normeringen waarop wordt toegezien zijn uitgebreid en technisch van aard en praktisch alle gebaseerd op internationale verdragen. Het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen vindt plaats vanuit de ketenbenadering, dat wil zeggen over de grenzen van vervoersmodaliteiten en verantwoordelijkheden

¹ Deze wet zal worden vervangen door de Wet wegvervoer goederen. In dat verband is in bespreking om de 500 kg grens te verhogen tot 3500 kg. Op die manier zou het onderscheid tussen een nationale en een communautaire vergunning (voor grensoverschrijdend vervoer in Europa) wegvallen. De besluitvorming hierover is nog niet afgerond, maar de verwachting is dat de grens bij 500 kg, welke grens dus kan worden gezien als een top op de Europese regelgeving, zal blijven bestaan.

binnen de overheid heen. Het toezicht vindt zoveel mogelijk plaats aan de bron van het vervoer en zelfs van de productie, van de verwerking en van opslag.

2.1.3 Arbeidstijdenbesluit vervoer: rij- en rusttijden

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer is een wettelijke regeling waarop door de Inspectie wordt toegezien. Het gaat dan vooral om de rij- en rusttijden. Alle vrachtauto's waarvan het kentekenbewijs een laadvermogen van meer dan 500 kilo vermeldt, vallen onder het arbeidstijdenbesluit vervoer. Voertuigen met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg zijn in principe tachograafplichtig.² Wegcontroles in het beroepsgoederenvervoer worden verzorgd door de Inspectie Verkeer en Waterstaat, terwijl de Arbeidsinspectie de bedrijfsinspecties bij eigenvervoerders verzorgt. Ook de politie is op dit gebied actief.

2.1.4 Wegenverkeerswetgeving

De Inspectie heeft een bescheiden taak in de handhaving van de wegenverkeerswetgeving. De wet verbiedt overbelading van vrachtauto's. Het maatschappelijk belang hiervan is naast de veiligheid vooral verbonden aan het onderhoud van de infrastructuur (kosten, verkeershinder) en aan een goede marktwerking zonder valse concurrentie.

2.2 Domeinbeschrijving

2.2.1 De sector van het beroepsgoederenvervoer

De Inspectie richt zich primair op de ongeveer 12.000 bedrijven actief in het beroepsgoederenverkeer. Ongeveer 10.000 daarvan zijn actief in het grensoverschrijdend vrachtverkeer. Deze aantallen zijn sinds 2001 stabiel. Daarnaast zijn er zo'n 60.000 eigenvervoerders (bron: EVO).³

De genoemde primaire oriëntatie op de vergunningplichtige beroepsvervoerders laat onverlet dat de Inspectie bevoegd is en taken heeft ten aanzien van regels die ook voor andere vervoerders en/of weggebruikers gelden.

2.2.2 Marktobservaties

Het is hier niet de plaats uitgebreid in te gaan op het functioneren van de markt van het goederenvervoer over de weg. Niettemin wordt hier een tweetal voor het toezicht van de Inspectie relevante waarnemingen neergelegd.

De eerste is dat de markt sterk competitief is en dat de vervoerder dan ook voortdurend op is zoek naar kostenreductie. Daarbij kan de naleving van regels

² Echter: eigenvervoerders zijn, wanneer ze minder dan 12 uur per week rijden op een voertuig van minder dan 7500 kilo, vrijgesteld van het gebruik van de tachograaf (Brief van minister VenW aan EVO, met nummer VenW/DGTL-2007/10.284). Beroepsvervoerders met een voertuig met een toegestane maximum massa van minder dan 7500 kilo maar meer dan 3500 kg vallen dus wél onder de tachograafplicht.

³ Tot voor kort waren de eigenvervoerders verplicht geregistreerd bij de Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV). Vooruitlopend op de nieuwe Wet wegvervoer goederen wordt deze verplichting niet meer gehandhaafd en is de SIEV gestopt met haar registratie.

zeker bezien over de korte termijn in het gedrang komen. De toezichthouder moet hier rekening mee houden.

De tweede observatie is dat de markt divers is. Van een eenduidige sector van het goederenvervoer is geen sprake. Er zijn grote ondernemingen met een uitgebreid wagenpark. Maar er zijn ook kleine bedrijfjes die met een paar voertuigen actief zijn. De dynamiek van de markt verschilt ook sterk naar soorten transport. Er zijn pakketpostondernemingen naast bedrijven die zich toeleggen op het gekoelde transport per container. Er zijn gespecialiseerde vervoerders naar soort goederen, variërend van pluimvee tot LPG. Over het algemeen is de organisatiegraad relatief laag. Bovendien zijn er vaak per soort transport aparte brancheverenigingen. Bevordering van het zelfregulerend vermogen van de sector is tegen deze achtergrond moeilijker dan in andere sectoren. Sectorbrede afspraken met vertegenwoordigende organisaties vergen maatwerk en kosten meer aandacht en tijd dan in andere domeinen. Het contact met individuele bedrijven zal ook in de toekomst centraal blijven staan.

2.2.3 Samenwerkende toezichthouders

De Inspectie 'ontmoet' in het domein een groot aantal andere toezichthouders:

- Korps landelijke politiediensten en de regionale politiekorpsen
- Algemene Inspectie Dienst
- Voedsel en Warenautoriteit
- Belastingdienst/Douane
- VROM-Inspectie
- Arbeidsinspectie
- Fiscale Inlichtingen- en Opsporingsdienst
- Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst
- Koninklijke Marechaussee
- Gemeenten/Provincies
- Brandweer
- Waterschappen
- Rijksdienst voor het Wegverkeer
- Inspectie Vervoer Planten, Bloemen, Groente en Fruit

Ter bevordering van de samenwerking en het terugdringen van de toezichtlasten is het Inspectieloket Wegvervoer actief. Dit wordt verderop besproken.

2.2.4 Onder toezicht gestelden

De wet onderscheidt de volgende categorieën van onder toezicht gestelden, de objecten van toezicht:

- beroepsvervoerder van goederen
- eigen vervoerder van goederen
- afzender van gevaarlijke stoffen
- geadresseerde van gevaarlijke stoffen
- bestuurder van een vrachtauto.

2.2.5 Tafel van elf

In de toezichtontwikkeling wordt wel gebruik gemaakt van de zogeheten tafel van elf. Dat is een opsomming van elf punten die de weergave zijn van de

motieven voor (niet) naleven. In het goederenvervoer levert een beschouwing van deze elf punten het volgende op. Deze beschouwing is gebaseerd op de analyse van inspectiegegevens en van 'expert judgement' van de inspecteurs.

1. Kennis van de regels

Dit punt levert een gevarieerd beeld op. De belangrijke regels worden goed gekend. Bij de grote bedrijven is er een betere kennis van de regelgeving dan bij de kleine. De kennis van de regelgeving op het gebied van de gevaarlijke stoffen is over het algemeen goed.

2. Kosten/baten

De kosten- batenanalyse voor bedrijven ten aanzien van de naleving van de voorschriften valt in een aantal gevallen negatief uit voor de naleving.

3. Mate van acceptatie

Ook hier een gevarieerd beeld. Van de rij- en rusttijden bijvoorbeeld is bekend dat in de sector de opvatting bestaat dat de regelgeving is doorgeschoten. Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen ligt dat anders.

4. Normgetrouwheid

De branche werd vroeger wel vereenzelvigd met de sfeer van de vrije jongens. Tegenwoordig is dat anders.

5. Maatschappelijke controle en 6. Meldingskans

Zoals met alle zaken die met het wegvervoer te maken hebben is er een hoge maatschappelijke aandacht voor het wegvervoer. Deze leidt echter niet zo snel tot maatschappelijke controle. Immers, een rijdende chauffeur van een vrachtwagen is niet zo eenvoudig tot verantwoording te roepen. Maar bedrijven die gevaarlijke stoffen vervoeren voelen de maatschappelijke controle beter.

7. Controlekans en 8. Detectiekans

Zoals reeds eerder verwoord is de kans op een controle op de naleving van de regels voor de sector niet altijd groot. Vergeleken met de omvang van het goederenvervoer is het aantal toezichthouders gering. Dit wordt anders wanneer de samenwerking in het Inspectieloket wegvervoer goed van de grond komt. Digitalisering draagt bij aan een hogere controlekans.

9. Selectiviteit

Op dit moment wordt met een zekere mate van selectiviteit gewerkt die vooral het resultaat is van de expert judgement van de inspecteur. De Inspectie werkt hard aan de verbetering van haar selectiemethoden met behulp van risicoanalyses.

10. Sanctiekans en 11. Sanctie-ernst

De sanctiekans is in geval van een vastgestelde overtreding hoog als het gaat om het opleggen van een boete. De ultieme sanctie van de intrekking van de vergunning is vrij laag. Dat heeft ook te maken met het feit dat de intrekking van vergunningen niet aan de Inspectie is gemandateerd. De procedure die tot intrekking leidt is dan ook omslachtig te noemen.

3 Trends en analyse van het domein: naar een vernieuwd toezicht

De Inspectie plaatst haar nieuwe visie tegen de achtergrond van ontwikkelingen of trends die enerzijds te maken hebben met wat zich in het domein zelf afspeelt en anderzijds in het verlengde liggen van het kabinetsbeleid over toezicht.

3.1 Ontwikkelingen in het domein

3.1.1 Veiligheid en vrachtverkeer

In 2006 is door het ministerie een onderzoek gedaan naar ongevallen met vrachtauto's op rijkswegen over de periode 2000-2005. Het slachtofferschap op rijkswegen als gevolg van ongevallen waarbij vrachtwagens zijn betrokken vertoont een stabiel beeld. Van het totaal aantal dodelijke slachtoffers is het aandeel ongeveer 15%. Van het aantal ziekenhuisopnames van gewonden 6%. Dat is een belangrijke daling vergeleken met de periode van vóór 2000. Het aandeel van vrachtauto's betrokken bij ongevallen van het totaal aantal vertoont een constant beeld (28%).

3.1.2 Internationalisering van het wegvervoer

De internationalisering schrijdt voort in het goederenvervoer. De vervoersmarkten in Europa worden meer open. Buitenlandse vervoerders zijn in ons land actief en ook de chauffeurs op Nederlandse vrachtauto's hebben in toenemende mate een buitenlands paspoort. De uitbreiding van de Europese Unie met landen uit het voormalige Oostblok heeft een belangrijke impuls gegeven aan deze trend. De internationalisering heeft ook invloed op ons toezicht:

- Regelgeving is in toenemende mate afkomstig van de Europese Unie.
- Er ontstaan problemen als gevolg van taalbarrières.
- De handhaving van voorschriften vindt ook in het buitenland plaats, waarbij de sector te maken krijgt met strengere regimes dan zij in Nederland gewend zijn. De harmonisatie van het handhavingsbeleid in Europees verband is dus erg belangrijk.
- Er zijn zorgen over het aantal ongevallen dat door buitenlandse chauffeurs wordt veroorzaakt.

3.1.3 Naleving van wet- en regelgeving

De naleving van wet- en regelgeving vertoont een gevarieerd beeld. Over het algemeen kan worden gezegd dat het effect van het toezicht van de Inspectie op de nalevingcijfers beter moet worden geanalyseerd en vervolgens verbeterd. De volgende meer specifieke aandachtspunten zijn:

- Als gevolg van slechte naleving van de regels over overbelading treedt een te hoge slijtage van de Nederlandse wegen aan het daglicht.
- De naleving van de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is te laag. Aan de andere kant is het transport van gevaarlijke stoffen over de weg

veilig te noemen, in die zin dat er weinig ongevallen of incidenten plaatsvinden waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen.

- De invoering van de digitale tachograaf heeft een hoge impact voor de sector. Er zijn feitelijke problemen gesignaleerd met de naleving van de voorschriften op het gebied van rij- en rusttijden. In het bijzonder gaat het dan om hoge cumulatieve boetes opgelegd in het buitenland voor op zichzelf geringe overtredingen.

3.2 Ontwikkelingen in het toezicht

Het toezicht zoals dat door de Inspectie wordt verricht maakt de volgende ontwikkelingen door. Deze zullen worden besproken aan de hand van de ontwikkellijnen van 1.2.

3.2.1 Toegevoegde waarde voor de samenleving

De Inspectie brengt haar activiteiten in een directer verband met maatschappelijke effecten die men wil bereiken. Dit betekent dat de focus niet meer alleen ligt bij de bevordering van de naleving door het opleggen van sancties. Regels die geen effect hebben, verdienen minder aandacht dan de beïnvloeding van omstandigheden die in een rechtstreeks verband staan met een maatschappelijk effect.

Ten aanzien van het goederenvervoer over de weg is nog een aantal specifieke punten te noemen:

- Het interventiespectrum is thans bij het toezicht op het goederenvervoer niet echt breed. De wet kent naast het opleggen van boetes weinig instrumenten.
- Een verband tussen toezichtactiviteiten en resultaten op het gebied van de naleving is nauwelijks te leggen. Bovendien ontbreekt over het algemeen het kader voor het doen van kwalitatieve uitspraken over de naleving. Het verband tussen beoogde effecten van het toezicht, bij voorbeeld uitgedrukt in slachtofferschap, en toezichtactiviteiten kan nog onvoldoende worden gelegd.

De Inspectie moet goed in staat zijn haar prioriteiten te stellen tegen de achtergrond van wat de samenleving van haar mag verwachten. Ongewenste risico's moeten in beeld zijn en van een antwoord worden voorzien. Daarom moeten de risico's in hun aard en omvang worden gekend en moeten er causale verbanden worden gelegd met feiten en omstandigheden die daarbij een rol spelen, inclusief de impact van het toezicht en de instrumenten die de toezichthouder in handen heeft of moet krijgen. Het toezicht moet worden verbreed in de richting van een proactieve benadering met een zwaardere inzet op kennisontwikkeling. Dit vergt een risicogeorïenteerde kijk op het domein en vraagt om investeringen op het gebied van kennis en informatievoorziening. Een complicerende factor hierbij is de geringe samenhang in de markt van het goederenvervoer.

3.2.2 Samenwerken en integreren

Deze trend in het toezicht krijgt voor de Inspectie vooral vorm in de activiteiten rond het Inspectieloket Wegvervoer.

3.2.3 Uitgaan van verdiend vertrouwen: systeemtoezicht

Deze trend in het toezicht is belangrijk voor de Inspectie. Het toezicht wordt meer toegesneden op de objecten van toezicht. Daar waar mogelijk zullen methoden van systeemtoezicht worden beproefd. Verderop wordt hierop teruggekomen.

3.2.4 Actief naar beleid: investeren in Europa

Van de Inspectie wordt proactieve aanwezigheid bij de beleidsontwikkeling van het ministerie verwacht. Dit geldt met name voor het vermogen van de Inspectie op tijd en adequaat de belangen van het toezicht in de Europese context aan de orde te stellen. Er moet meer worden afgestemd en samengewerkt tussen de beleidsdirecties van het ministerie en de Inspectie.

4 Nieuwe visie op het toezicht vertaald in aandachtsgebieden en speerpunten

De hierboven beschreven ontwikkelingen en trends leiden tot een vernieuwd toezichtprofiel dat in navolgende punten is uitgewerkt. Deze punten hebben zowel betrekking op de keuzen rond de inhoud van het werk als op zaken die intern moeten worden opgepakt.

4.1 Investeren in resultaatgericht toezicht

De hierboven genoemde oriëntatie op de maatschappelijke meerwaarde van het toezicht leidt tot een aantal aandachtsvelden.

4.1.1 Analytisch vermogen

Een resultaatgericht toezicht veronderstelt kennis en inzicht in wat er zich voordoet in de sector en in de effecten die mogen worden verwacht van onze activiteiten. Bovendien moet goed worden onderbouwd waar de prioriteiten moeten worden gelegd. Dat vereiste inzicht moet worden verbeterd. Uiteindelijk moet worden bereikt dat de Inspectie in staat is de effecten van haar werkzaamheden goed te voorspellen en kwantificeren en dat de causale verbanden met veiligheid en duurzaamheid kunnen worden gelegd. De gegevens die geanalyseerd moeten worden, dienen een hoge kwaliteit te hebben in termen van eenduidigheid, accuraatheid en volledigheid. Dit stelt eisen aan de kwaliteit van de informatiehuishouding.

De focus wordt voor een deel verscherpt doordat de Inspectie onderzoek zal doen naar de achtergrond van ongevallen en incidenten in het goederenvervoer.

4.1.2 Systeemtoezicht op het niveau van de bedrijven

Het professionele goederenvervoer over de weg wordt gedaan door ondernemingen. Chauffeurs worden aangestuurd door de bedrijfsleiding. Beïnvloeding van de keuzen van die bedrijfsleiding werkt dus rechtstreeks door in de gedraging van de chauffeur. Vanuit die notie ligt het voor de hand de aandacht vooral op het niveau van de bedrijven te richten. Het toezicht moet zo zijn ingericht dat naleving in elk geval op de lange termijn marktvoordelen biedt. Dat kan door een hoge effectiviteit van het toezicht (grote pakkans en hoge boetes), maar ook door reductie van toezichtlasten bij een hoge 'compliance' in combinatie met het ondersteunen van een publieke kenbaarheid daarvan. Maar er is ook een praktische benadering die eveneens tot de conclusie leidt, dat het toezicht moet verschuiven naar de bedrijven. In Nederland rijden meer dan 130.000 voertuigen met een laadvermogen van meer dan 3.500 kilo, exclusief de buitenlandse auto's. Al deze vrachtwagens staan onder toezicht van de Inspectie. Het is volstrekt illusoir het toezicht met de beschikbare capaciteit zo in te richten dat er sprake is van een redelijk handhavingniveau. In de praktijk blijkt ook dat handhaving slechts een beperkte invloed heeft op de naleving van de voorschriften. Het moet anders. De Inspectie zal bevorderen dat

transportbedrijven bijvoorbeeld door een vorm van kwaliteit zorg kunnen aantonen dat de veiligheid en de milieuzorg voldoende worden geborgd. Het toezicht van de Inspectie kan zich dan richten op de wijze waarop die borging plaatsvindt en op de veiligheidscultuur binnen een bedrijf. Deze beleidslijn wordt zorgvuldig ingezet. Inspecties langs de weg hebben in een stelsel van systeemtoezicht op de bedrijven de functie, dat kan worden beoordeeld of het betreffende systeem ook daadwerkelijk functioneert. Dit doet de Inspectie door de analyse van zogeheten reality checks. Het spreekt vanzelf dat systeemtoezicht vooral een optie is voor bedrijven met een zekere omvang. Kleine bedrijven zullen anders moeten worden benaderd. Bovendien zal de verschuiving in de richting van systeemtoezicht zich vooralsnog moeten beperken tot de Nederlandse ondernemingen. Een doortrekken van onze benadering naar buitenlandse ondernemingen kan alleen voor zover de toezichthouders in andere landen een zelfde beweging zullen maken. Van de kant van de sector is gewezen op het risico van rechtsongelijkheid tussen Nederlandse en buitenlandse chauffeurs en bedrijven.

In de sector worden aanzetten gedaan de kwaliteit van het goederenvervoer te verbeteren door de introductie van keurmerken en certificering. Dit wordt gezien als een welkome manier van zelfregulering en eigen verantwoordelijkheid. Echter, de Inspectie zal zich steeds een oordeel hebben te vormen over de effectiviteit van het ondersteunen van dergelijke initiatieven door het toezicht ervan afhankelijk te maken.

Al met al zal de verschuiving van het toezicht naar het niveau van de bedrijven vanuit een systeembenadering de noodzaak van wegcontroles vooralsnog niet wegnemen. De Inspectie Verkeer en Waterstaat zal daarom de komende tijd onverminderd zichtbaar op de weg aanwezig zijn.

4.1.3 Europa

Hierboven is reeds een aantal overwegingen opgeschreven over de betekenis van de Europese context voor het toezicht van de Inspectie. Aan de ene kant vormen de Europese regels niet echt een belemmering voor de plannen van de Inspectie. Aan de andere kant zien we dat de keuzen die in andere lidstaten en in Brussel worden gemaakt niet altijd overeenstemmen met de richting die de Inspectie heeft gekozen. De bedoelde verschillen in oriëntatie betreft de volgende punten. In algemene zin ligt in Brussel de nadruk meer op handhaving en worden de Lidstaten gehouden aan prestaties op dat gebied, dan dat vanuit een integrale blik wordt gekeken naar de bevordering van een gewenste ontwikkeling. Daarnaast ligt voor de Europese Commissie meer de nadruk op de werking van de markt (level playing field) dan op onderwerpen als verkeersveiligheid en arbeidsomstandigheden. Voor de Inspectie ligt dat anders. Het is dus zaak de vinger aan de pols te houden. De Inspectie zal de komende tijd investeren in het Europese netwerk en zal haar invloed op de totstandkoming van Europese regelgeving proberen te versterken. Dat betekent de Europese Commissie actief benaderen teneinde de Nederlandse benadering beter over het voetlicht te krijgen en het participeren in werkverbanden die vanwege de Europese Commissie worden ingesteld. Maar ook de bilaterale contacten

opzoeken met lidstaten die op één lijn te brengen zijn met de Nederlandse toezichtontwikkeling.

Naast deze focus op Brussel zal de Inspectie de samenwerking binnen Europa tussen toezichthouders bevorderen en zal zij een actieve rol spelen in het grensoverschrijdend toezicht.

4.1.4 Samenwerking: Inspectieloket Wegvervoer

Het kabinetsbeleid op het gebied van het toezicht trekt een belangrijke wissel op het vermogen en de bereidheid van inspectiediensten tot samenwerking te komen. Als het goed is worden langs die weg twee vliegen in één klap geslagen: de toezichtlast voor de onder toezicht gestelden neemt af en de effectiviteit en de efficiency van het toezicht verbeteren. Voor het domein wegvervoer is een zogeheten Inspectieloket Wegvervoer actief. Een ideale situatie wordt in dat verband als volgt beschreven: "Ieder bedrijf weet dan waar het aan toe is. Bedrijven en instellingen hebben straks alleen nog te maken met gecoördineerde afspraken en activiteiten tussen toezichthouders op basis van één geïntegreerd toezichtprogramma. De toezichthouders organiseren de afstemming voor het domein wegvervoer en maken daarbij gebruik van een frontoffice. Daarnaast zal het Inspectieloket functioneren als het aanspreekpunt op het gebied van toezicht voor bedrijven en instellingen. Door gebruik te maken van diverse communicatiekanalen wordt door de samenwerkende toezichthouders met één gezicht naar het domein getreden, zodat het voor een bedrijf lijkt alsof er sprake is van één toezichthouder." De functies van het Inspectieloket omvatten daarmee de bestanddelen van een strategieontwikkeling over de grenzen van de eigen organisatie heen, het opstellen en coördineren van een gezamenlijk programma, een eenduidige communicatie, één loket voor het bedrijfsleven en kaders voor de regie van de uitvoering van taken. De Inspectie geeft er de voorkeur aan het 'eigen' toezichtarrangement te laten opgaan in een toezichtarrangement van het Inspectieloket.

4.1.5 Digitalisering

Het toezicht wordt in toenemende mate op digitale leest geschoeid. De achtergrond hiervan kan in een aantal punten worden gevat.

- Digitalisering ondersteunt de introductie van nieuwe moderne toezichtinstrumenten. Het klassieke controlerende toezicht door inspecteurs op de weg die vrachtauto's aanhouden voor een controle of een interventie is arbeidsintensief. Met behulp van ICT toepassingen kan er veel worden geautomatiseerd. Voorbeelden hiervan zijn het automatisch lezen van nummerplaten en informatieborden voor de vervoerde lading, de tachograaf en het project 'Weigh in motion' met digitale waarneming van overbelading. Op die manier kan er in de toekomst meer worden waargenomen zonder tussenkomst van inspecteurs. Digitalisering is naast samenwerking tussen de toezichthouders de enige methode de aantallen inspecties uit te breiden en de pakkans voor slecht presterende bedrijven te vergroten.
- Digitalisering maakt het beter mogelijk de informatie uit te wisselen ten behoeve van samenwerking en het analyseren van risico's, nationaal en internationaal. Bovendien leveren de toezichtgegevens informatie op die van

nut kan zijn voor beleidsontwikkeling en voor het beheer van de infrastructuur.

- Digitalisering is de manier om het toezicht op auto's en chauffeurs op de weg zo in te richten dat er geen negatieve effecten zijn op de doorstroming van het verkeer.
- Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt bovendien dat alleen met behulp van digitalisering toezicht kan worden gehouden op de naleving van de voorschriften die zullen voortkomen uit de nota Vervoer gevaarlijke stoffen, zoals verplichte routeringen en vervoersverboden.

De Inspectie zal de komende tijd investeren in projecten die het digitale toezicht dichterbij zullen brengen.

4.2 Prioriteiten

4.2.1 Algemeen: veiligheid en duurzaamheid

In overeenstemming met de algemene lijn van de Inspectie zien we de veiligheid als 'core business'. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen interne en externe veiligheid. De interne veiligheid heeft betrekking op de veiligheid van degenen die in het goederenvervoer werkzaam zijn, de externe veiligheid op die van de omgeving. De aandacht is de laatste jaren verschoven in de richting van de externe veiligheid.

Tweede prioriteit is de duurzaamheid en het leefmilieu. Het belang van een goed functionerende markt wordt gediend als het toezicht op veiligheid en milieu de concurrentievoordelen verbonden aan het niet naleven van voorschriften op non-discriminatoire wijze elimineert.

Binnen deze keuze voor veiligheid en duurzaamheid als hoofdprioriteit past in overeenstemming met het kabinetsbeleid aandacht voor security.

De Inspectie wil daarnaast een bijdrage leveren aan de bevordering van de doorstroming van het wegverkeer. Dat is van groot belang voor de economische ontwikkeling van ons land en voor ons profiel van distributieland. De Inspectie kan dat doen door het helpen terugdringen van ongevallen en incidenten op de weg. In elk geval zal worden ingezet op vormen van toezicht die de doorstroming van het verkeer zo min mogelijk belemmeren. Dat kan door het verschuiven van het toezicht naar het niveau van de bedrijven en door een verdergaande digitalisering van het toezicht.

4.2.2 Drie ongewenste kwaliteiten

De Inspectie heeft met gebruikmaking van enkele wetenschappelijk onderbouwde technieken en in een dialoog met de sector een keuze gemaakt ten aanzien van drie 'ongewenste kwaliteiten' van de sector.⁴ Deze drie kwaliteiten zijn algemeen geformuleerd en zijn meer specifiek vertaald in een aantal risico's.

Ongewenste kwaliteit 1: onveilig goederenvervoer

De cijfers genoemd in 3.1.1 zijn niet zomaar in verband te brengen met de specifieke wettelijke taken van de Inspectie en de effectiviteit van het toezicht.

⁴ Het betreft hier een opsomming naar de stand van begin 2008.

Een verhoogde naleving van de voorschriften waarop de Inspectie toeziet is geen garantie voor een vermindering van het slachtofferschap. Vanuit een brede invalshoek is gezocht naar de risico's die tot ongevallen met slachtoffers, materiële schade en verkeershinder (files) leiden, waarbij vrachtauto's betrokken zijn. Binnen dit kwaliteitscluster is een zestal risico's benoemd.

1. *Het onveilige gedrag in het verkeer van overige weggebruikers*
Ongelukken met vrachtauto's gebeuren vaak doordat uitwijkmanoeuvres noodzakelijk zijn als gevolg van onveilig rijden door personenauto's, bij voorbeeld bij het invoegen of het veranderen van rijstrook.
2. *Onverantwoordelijke aansturing van de chauffeurs ten aanzien van arbeidstijden door de onderneming*
De concurrentie binnen de vervoerssector is groot. De marges zijn klein. De naleving van de voorschriften op het gebied van rij- en rusttijden is een kostenpost voor de bedrijven. Om die reden worden chauffeurs er in voorkomende gevallen toe aangezet de voorschriften te overtreden.
3. *Gevaarlijk rijgedrag van de chauffeur*
Een deel van de risico's die worden gelopen komt voor rekening van het rijgedrag van de chauffeur.
4. *Te lage pakkans en/of strafmaat bij het overtreden van voorschriften*
Slechts in beperkte mate is de vrees voor de sanctie van invloed op de bereidheid de voorschriften na te leven.
5. *Onvoldoende aandacht voor veiligheidsaspecten in de bedrijfsvoering*
De zogeheten 'safety culture' laat nogal eens te wensen over.
6. *Niet voldoende naleven van de voorschriften met betrekking tot arbeidstijden door de chauffeur.*

Ongewenste kwaliteit 2: niet-duurzaam goederenvervoer

De risico's die hier zijn geselecteerd hebben verband met de aantasting van het leefmilieu.

1. *Onvoldoende aandacht voor milieuaspecten in de bedrijfsvoering*
Vaak is de zorg voor het leefmilieu de sluitpost van de bedrijfsvoering.
2. *Verkeersdruk*
Het verband met verkeersdruk en milieubelasting is evident. Filevorming verhoogt deze belasting. Het gebruik van schone brandstof heeft een positieve impact.
3. *Te lage pakkans en/of strafmaat bij overtreding van milieuvoorschriften.*

Ongewenste kwaliteit 3: ongelijke concurrentievoorwaarden

Wanneer kosten zijn verbonden aan de naleving van voorschriften, levert de niet-naleving een voordeel op in de markt. De risico's in dit cluster hebben hierop betrekking.

1. *Bewuste ontduiking van regelgeving door ondernemingen*
Wanneer bedrijven ongemoeid worden gelaten wanneer zij de voorschriften overtreden treedt er een marktverstoring effect op ten gunste van de overtreeders.

2. *Te lage pakkans en/of strafmaat bij overtreding van regelgeving*
Dit risico heeft betrekking op kosten en baten bij wetsovertreding. Veel bedrijven calculeren boetes in bij hun bedrijfsvoering.

4.2.3 Gevaarlijke stoffen

Het vervoer van gevaarlijke stoffen verdient bijzondere aandacht. De impact van incidenten en ongevallen is hier groot. Hier dient de Inspectie om te gaan met het spanningsveld tussen objectieve veiligheid en subjectieve veiligheidsbeleving. Op het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt al een flink aantal jaren vanuit een ketenbenadering toegezien. Dit wil zeggen, het vervoer is slechts een onderdeel van het beheersbaar maken van risico's. Daarbij wordt zoveel mogelijk gepoogd de risico's al bij de bron, dat wil zeggen de productie en de opslag/verlading, aan te pakken. Dit betekent dat de aandacht verschuift in de richting van domeinen waar de Inspectie geen toezichthouder is. Een voorlopige analyse levert een aantal risico's op, dat aandacht verdient.

1. *Niet naleven van het tunnelregime voor het transport van gevaarlijke stoffen*

Omdat de gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen in een tunnel anders en verstrekkender zijn dan 'gewoon' op de weg (vluchtwegen, beschadiging tunnelbuizen) zijn er regels van toepassing die dat transport reguleren. Wegens genoemde bijzondere impact en wegens de veiligheidsbeleving bij de bevolking is een gebleken overtredingspercentage van 5% van het toegangsregime niet acceptabel.

2. *Ongeval dat in verband staat met bijzondere voorschriften ten aanzien van stuwage en het volgen van routes buiten de bebouwde kom*
Voor vrachtauto's met gevaarlijke stoffen gelden dezelfde gevaarstellingen als in het reguliere vrachtverkeer. Daarenboven zijn er speciale voorschriften en veiligheidsmaatregelen van toepassing. Deze moeten worden nageleefd.

3. *Security*

Het ADR bevat een aparte sectie voor security onderwerpen. Het is zaak dat bedrijven en chauffeurs hier meer aandacht voor krijgen. Het gaat hier onder meer om beveiligingsplannen tegen diefstal en sabotage en om beveiligde parkeergelegenheden voor onderweg.

4.2.4 Overbelading: Weigh in motion

Overbelading is een aandachtspunt dat bijzondere aandacht behoeft. Afgezien van de effecten van overbelading op veiligheid en duurzaamheid speelt hier het algemene belang dat de wegen als gevolg van overbelading beschadigd worden en veel sneller slijten. Een afgeleid aspect is de hogere bijdrage dan noodzakelijk aan de filevorming veroorzaakt door wegwerkzaamheden. Daarbij komt dat de overtreding van de geldende voorschriften op een veel te hoog niveau staat. Reden voor de Inspectie om het toezicht op de overbelading een nieuwe impuls te geven de komende tijd.

4.2.5 Risico's gewogen

Wanneer de hierboven genoemde risico's worden gewogen aan de hand van de hoogte van de risico's (door experts aangegeven), de maatschappelijke effecten

en de frequentie van niet-naleving, kan een lijst van risico's worden gemaakt waarvan de aanpak het meest effectief is voor de reductie van ongewenste gebeurtenissen. De top acht ziet er als volgt uit:

1. het onveilige gedrag in het verkeer van overige weggebruikers
2. onverantwoordelijke aansturing van de chauffeurs ten aanzien van arbeidstijden door de onderneming
3. bewuste ontduiking van regelgeving door ondernemingen ten gunste van een betere marktpositie
4. onvoldoende aandacht voor veiligheidsaspecten in de bedrijfsvoering
5. gevaarlijk rijgedrag van de chauffeur.
6. tunnelregime gevaarlijke stoffen
7. bijzondere voorschriften ten aanzien van lading en technische staat van vrachtauto's voor vervoer gevaarlijke stoffen
8. overbelading.

Deze lijst laat zien dat de risico's voor het goederenvervoer slechts ten dele in verband staan met de naleving van regels waarop de Inspectie toeziet.

Handhaving is dus niet het enige antwoord. De lijst laat ook zien dat het effectiever is zich te richten op ondernemingen dan op de individuele vrachtauto en chauffeur. Bovendien is het grootste risico verbonden aan de algemene verkeersdeelnemer die niet onder toezicht staat van de Inspectie.

4.3 Profiel van de Inspectie

Het toezicht op het goederenvervoer over de weg vraagt om een profiel van de Inspectie dat als volgt kan worden gekarakteriseerd:

- gestuurd door de zorg voor veiligheid en met oog voor de maatschappelijke betekenis van een goede doorstroming van het goederenverkeer, duurzaamheid en gezonde marktverhoudingen
- resultaatgericht
- in interactie met de sector, die eigen verantwoordelijkheden draagt, met kennis van het domein en inzicht in de relevante ontwikkelingen
- bij voorkeur gericht op het niveau van de bedrijven, die worden aangesproken op een systematische benadering van de veiligheidszorg en de zorg voor het milieu
- met de ambitie de naleving van regelgeving substantieel te verbeteren
- met een brede blik op het taakveld, ook vanuit het internationale perspectief
- vanuit een professionele ambitie.

5 Van visie naar verandering

In dit hoofdstuk zal worden aangegeven welke weg de Inspectie zal gaan om deze visie en de gekozen profilering verder tot werkelijkheid te brengen. Onze inspecteurs zullen voor een deel op nieuwe vaardigheden worden aangesproken. De haalbaarheid daarvan schat de Inspectie positief in. De op maatschappelijk resultaat gerichte aanpak zal ook een nieuwe en spannende relatie opleveren met de beleidsdirecties van VenW en met de politieke leiding van het ministerie. Datzelfde geldt vanzelfsprekend ten aanzien van de samenleving in het algemeen en de sector in het bijzonder.

5.1 Randvoorwaarden

Zonder verwezenlijking van een aantal cruciale randvoorwaarden zal het niet gaan:

- Er dient een uitstekende informatiehuishouding te worden ingericht. De Inspectie heeft behoefte aan een goed werkende databank en aan een effectief systeem voor informatie-uitwisseling over de grenzen van de organisatie heen. Daarbij gaat het niet om papieren ontwerpen die vooral passen in een groot design, maar om goed werkende automatisering. De Inspectie wil op de weg voorop lopen bij het ontwikkelen van nieuwe digitale waarnemingsinstrumenten.
- Er moet in het verband van het Inspectieloket Wegvervoer een stelsel van afspraken komen over de verbreding van de uitvoering van toezichttaken. Een belangrijk deel van de in Europees verband verplichte toezichthandelingen moet door een spreiding over verschillende toezichthouders worden gerealiseerd. Dat geeft ruimte aan vernieuwing.
- Betrokkenheid van en samenwerking met de sector is onontbeerlijk en dient te worden bevorderd door een gerichte communicatie.
- In internationaal verband zal ruimte moeten worden gemaakt voor deze visie. Daarbij is ondersteuning vanuit het departement noodzakelijk.
- De inspecteurs werkzaam op het terrein van het goederenvervoer moeten in een gericht opleidingsprogramma worden voorbereid op de omslag van toezicht op de weg aan auto's en chauffeurs naar toezicht op bedrijven op systeemniveau.

5.2 Implementatie

De visie zoals hierboven weergegeven is een beschrijving van de richting waarin het toezicht op het goederenvervoer over de weg zich zal moeten ontwikkelen. Voor een belangrijk deel is de tekst een weergave van de gedachtevorming binnen de Inspectie, die de afgelopen periode in grote lijnen al in bespreking is gebracht met vertegenwoordigende instanties binnen de sector. De Inspectie acht een solide basis aanwezig voor de uitwerking in een toezichtarrangement.

Naast dit 'beleidsmatige' werk ligt er de uitdaging van het veranderingstraject dat moet leiden tot de daadwerkelijke implementatie in het toezicht zelf. Deze werkzaamheden kunnen in een implementatieplan worden weergegeven.

5.3 Planning

De Inspectie neemt twee jaar de tijd voor de beschreven omslag. We zien de volgende mijlpalen:

- Schrijven toezichtarrangement voor het Inspectieloket op basis van de visie: gereed december 2009
- Ontwikkelen implementatieplan met eventuele inbedding in het Inspectieloket: gereed december 2009
- Opleidingsprogramma inspecteurs: afgerond december 2009.

Datum

Pagina

24 van 25

Rapport

scope en visie goederenvervoer over de weg

Datum

Pagina

25 van 25

Rapport

scope en visie goederenvervoer over de weg

Colofon

Uitgever

Datum

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Fax

Uitvoerder

Opmaak