

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

bereikbaar met tram 1 (station hs en cs), tram 1k en bus 22 (station cs)

-

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

16 september 2003

1

Ons kenmerk

Uw kenmerk

IVW/2003/801

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Onderwerp
Jaarwerkplan Inspectie Verkeer
en Waterstaat 2004

Geachte voorzitter,

Overeenkomstig hetgeen in de
Regeling Inspectie Verkeer en

Waterstaat 2002 is gesteld, richt de Inspectie haar werkzaamheden voor het
desbetreffende kalenderjaar in op basis van een jaarlijks, tijdig voor het begin van het
kalenderjaar waarop het werkplan betrekking heeft, door de Inspectie op te stellen
jaarwerkplan. Bijgaand ontvangt u het Jaarwerkplan 2004 van de Inspectie Verkeer
en Waterstaat.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

-

Rapport

Datum
9 september 2003

JAARWERKPLAN IVW 2004

INHOUDSOPGAVE

INSPECTIE VERKEER EN WATERSTAAT IN 2004	6
Ontwikkelingen in het toezicht	6
Overheid en markt	6
Jaarwerkplan 2004	7
1 KOOPVAARDIJ	8
1.1 DE NEDERLANDSE SCHEEPSREDERIJ	9
Toelating/continuering	9
Nalevingsniveau	9
Inspecties	9
1.2 KOOPVAARDIJSCHEPEN ONDER BUITENLANDSE VLAG	9
Nalevingsniveau	9
Inspecties	9
1.3 DE ERKENDE DESKUNDIGENORGANISATIE	10
Nalevingsniveau	10
Inspecties	10
1.4 DE BEMANNING VAN ZEESCHEPEN	10
Toelating/continuering	10
Nalevingsniveau	10
Inspecties	10
2 BINNENVAART	12
2.1 DE BINNENVAARTONDERNEMING	12
Toelating/continuering	12
Nalevingsniveau	13
Inspecties	13
2.2 DE ERKENDE DESKUNDIGENORGANISATIE	13
Toelating/continuering	13
Nalevingsniveau	13
Inspecties	13
2.3 DE BEMANNING	13
Toelating/continuering	13
Nalevingsniveau	14
3 VISSERIJ	15
3.1 DE VISSERSREDERIJ ONDER NEDERLANDSE VLAG	15
Toelating/continuering	15
Inspecties	15
3.2 DE BEMANNING	16
Toelating/continuering	16
4 BUSVERVOER	17
Toelating/continuering	17
Nalevingsniveau	17

Inspecties	18
Advies en expertise	18
5 TAXIVERVOER	19
Toelating/continuering	19
Nalevingsniveau	20
Inspecties	20
Advies en expertise	20
5.1.1 20	
6 GOEDERENVERVOER OVER DE WEG	22
Toelating / continuering	22
Nalevingsniveau	22
Inspecties	23
Advies en expertise	24
7 VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN	25
Toelating/continuering	25
Nalevingsniveau	26
Inspecties	26
Advies en expertise	28
8 LUCHTVAARTTERREINEN EN LUCHTVERKEERSDIENSTVERLENING	29
Toelating/continuering	30
Inspecties	30
Advies en expertise	31
9 EXPLOITANT VAN LUCHTVAARTUIGEN	34
Toelating/continuering	34
Inspecties	35
10 TECHNISCH BEDRIJF (LUCHTVAART)	37
Toelating/continuering	38
Inspecties	40
Advies en Expertise	40
11 PERSONEN (LUCHTVAART)	41
Toelating/continuering	41
Advies en expertise	42
12 RAIL	43
12.1 RAILINFRASTRUCTUUR EN RAILVERKEERSSYSTEMEN	46
Toelating/continuering	46
Nalevingsniveau	46
Inspecties	46
12.2 RAILVOERTUIGEN	48

Toelating/continuering	48
Nalevingsniveau	48
Inspecties	48
12.3 VERVOER OP HET SPOOR	49
Toelating/continuering	49
Nalevingsniveau	49
Inspecties	49
12.4 KEURINGSINSTANTIES	50
Toelating/continuering	50
Inspecties	50
13 RIJKSWATERSTAAT (water)	52
Toelating/continuering	53
Nalevingsniveau	53
Inspecties	54
Advies en expertise en Berichtgeving	55

INSPECTIE VERKEER EN WATERSTAAT IN 2004

Toezicht staat volop in de politieke en maatschappelijke belangstelling. Het Regeerakkoord "meedoen, meer werk, minder regels" stelt dat veel meer energie moet worden gestoken in preventie, verantwoordelijkheid van mensen zelf en overdracht van waarden en normen. Naleving is primair, zichtbaar en merkbaar toezicht daarvoor voorwaarde, handhaving is sluitstuk. Meer ruimte wordt gegeven voor bestuurlijke handhaving. De samenleving roept om een daadkrachtige overheid en pleit voor strikt toezicht op de naleving van rechtsregels en rechtsorde. Tegelijkertijd is er behoefte aan terugdringing van bureaucratie en regelzucht, met meer ruimte voor burger en bedrijfsleven. De politieke en maatschappelijke belangstelling geeft aan waar belangrijke uitgangspunten voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) liggen. Uitgangspunten voor de inrichting van haar toezicht op veiligheid, milieu, marktordering en arbeidsomstandigheden.

Ontwikkelingen in het toezicht

De IVW deelt het toezicht in domeinen in. Een domein is een voor de buitenwereld herkenbaar toezichtsveld. Voorbeelden hiervan zijn koopvaardij en taxi. De domeinindeling vormt een belangrijke basis voor de verdere ontwikkeling van het toezicht voor de IVW. Per domein worden vanuit vooraf vastgestelde uitgangspunten toezichtarrangementen samengesteld (maatwerk). Een systematiek gebaseerd op naleving als outcome en een afweging van effecten gebaseerd op een risicobenadering vormen de bouwstenen voor het te hanteren toezicht. Daarmee wordt invulling gegeven aan de taak om de belangrijke problemen met voorrang aan te pakken. In de periode 2003-2005 worden de bestaande toezichtarrangementen herzien. In dat proces zal tevens invulling worden gegeven aan preventie als belangrijkste doel van het toezicht.

Overheid en markt

De IVW zal in 2004 een nadere invulling geven aan de relatie tussen overheid en markt. Daarbij wordt gestreefd naar minder regels en afname van de administratieve lastendruk. De IVW zal een actieve bijdrage leveren aan de doorlichting van de bestaande wet- en regelgeving. In 2004 zullen ook de mogelijkheden tot reductie van administratieve lasten worden uitgewerkt en zo mogelijk reeds worden geïmplementeerd. Waar dat mogelijk (en nodig) is zal de eigen verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven worden ge(re)activeerd.

Europa

De Europese dimensie wint ook in 2004 in alle domeinen van toezicht aan belang. Europese richtlijnen worden meer en meer bepalend bij de inrichting van onze werkzaamheden.

In 2004 is sprake van verdergaande afstemming en samenwerking met toezichthouders uit andere Europese landen. De IVW zal de contacten met zusterorganisaties in andere EU-landen intensiveren in het streven naar een "level playing field" op het gebied van toezicht. Europese toezichthouders lopen zich warm: EASA (European Aviation Safety Agency, Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart) en EMSA (European Maritime Safety Agency, Europees

Agentschap voor maritieme veiligheid) zijn najaar 2003 opgericht. De IVW zal in 2004 haar eigen activiteiten in overeenstemming brengen met de nieuwe verantwoordelijkheden en taken van het Europese toezicht.

Instrumentarium

De IVW streeft er naar om te komen tot een strategie van flexibele respons, waarbij zij die interventie kan kiezen die het meest effectief is voor het optreden tegen de oorzaak van niet-naleving. De eerste voorkeur gaat daarbij uit naar bestuursrechterlijke handhaving, met het stafrecht als ultiem middel. In deze lijn past het streven de bestuurlijke boete in 2004 breder in de wetgeving waarop Verkeer en Waterstaat toeziet, op te nemen.

Samenwerking tussen toezichthouders

De IVW heeft in het toezicht regelmatig te maken met andere toezichthouders. De IVW zal in 2004 de ingezette verbetering van de samenwerking met andere inspectiediensten en toezichthouders voortzetten. Uitwisseling van informatie over werkwijzen en methodieken en waar nodig afstemming op en samenwerking met elkaar. De IVW brengt eventuele overlappingsen en witte vlekken in kaart bij de aanpassing van de toezichtarrangementen. Bij twee projecten, Schiphol en de Rotterdamse haven, wordt onderzocht of er speciale toezichtarrangementen moeten worden ontwikkeld.

Integratie van security in het toezicht

Evenals in voorgaande jaren is security in 2004 een belangrijk aandachtspunt voor het toezicht. Speciale aandacht zal uitgaan naar samenwerking en afstemming op Schiphol en in de Nederlandse havens. Nieuwe internationale en Europese regelgeving op het gebied van transport-security is in ontwikkeling en zal in werking treden. De beweging die de IVW in 2004 maakt, bestaat daaruit dat security in diverse domeinen, daar waar mogelijk, in het toezicht wordt geïntegreerd.

Jaarwerkplan 2004

De IVW richt haar werkzaamheden in naar domeinen van toezicht. Per domein worden de werkzaamheden beschreven die in 2004 worden uitgevoerd. Deze werkzaamheden worden ingedeeld in toelating en continuering, inspecties, advies en expertise en berichtgeving. Per domein volgt de beschrijving van het werkprogramma deze volgorde.

Tot slot, de IVW steekt veel energie in het ontwikkelen van methoden voor het eenduidig meten van het nalevingsniveau. Ook in 2004 zullen de inspanningen erop gericht worden om methoden verder te ontwikkelen en te beproeven.

1 KOOPVAARDIJ

Domein koopvaardij				
Subdomein	Activiteit	Grootheid	2004	2003
Nederlandse scheepsrederij	Toelating/continuering	Scheepscertificaat	7.860	7.060
	Inspecties	Inspectie	3.200	3.200
Koopvaardij schepen onder buitenlandse vlag	Inspecties (Port State Control, 25% van totaal aantal inkomende schepen)	Inspectie	1.465	1.465
Erkende deskundigenorganisatie	Inspecties	Inspectie	8	8
Bemanning	Toelating/continuering	Monsterboekje	3.500	3.500
		Vaarbevoegdheidsbewijzen	4.500	4.700
	Inspecties	Beoordeling (van bemanningsplan)	150	150

Voor het toezicht op de koopvaardij is van belang onder welke vlag schepen varen. Betreft het een Nederlands schip, dan zijn behalve internationale verdragen altijd de Nederlandse wetten en voorschriften van kracht. Voor onder buitenlandse vlag varende schepen en voor Nederlandse schepen in het buitenland vindt toezicht plaats op basis van Memoranda of Understanding waarvan het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, kortweg Paris MOU genoemd, de meest bekende is. Het toezicht op de koopvaardij bevat ook het vervoer van gevaarlijke stoffen door koopvaardij schepen. Zie hiervoor het domein "gevaarlijke stoffen". IVW onderscheidt op basis van de vigerende wetgeving de volgende subdomeinen in het domein de koopvaardij:

- de Nederlandse scheepsrederij
- koopvaardij schepen onder buitenlandse vlag
- de erkende deskundigenorganisatie (classificatiebureaus)
- de bemanning.

In 2004 wordt verder gewerkt aan een nieuw toezichtarrangement koopvaardij dat moet leiden tot een effectiever en efficiënter toezicht. Dit heeft onder andere gevolgen voor de taakverdeling tussen IVW en de erkende deskundigenorganisaties voor wat betreft de activiteiten op het terrein van toelating/continuering en de daarmee gerelateerde inspecties. Deze werkzaamheden zullen worden ondergebracht bij de erkende deskundigenorganisaties. Het arrangement zal per 1 januari 2005 worden ingevoerd.

1.1 DE NEDERLANDSE SCHEEPSREDERIJ

De rederijen onder Nederlandse vlag bevinden zich voor een groot deel in het container- en stukgoedsegment. Verder zijn er ook rederijen actief in andere segmenten als het transport van chemicaliën, olieproducten, gassen, de passagiersvaart. Ultimo 2002 stonden 941 scheepseigenaren geregistreerd, 629 scheepsbeheerders en 224 ISM gecertificeerde rederijen/beheerders.

Toelating/continuering

Wijzigingen alsmede introductie van nieuwe wet- en regelgeving op het terrein van security en milieu, MARPOL annex IV, regelgeving inzake het gebruik van tinhoudende verf (TBT), leiden tot een toename in de uitgifte van certificaten in 2004.

Nalevingsniveau

Het nalevingsniveau wordt afgelezen van het aantal per inspectie aangehouden schepen onder Nederlandse vlag. Dit aantal is toegenomen van 23 in 2001 naar 39 in 2002 (gegevens Paris MOU, Annual Reports). De geconstateerde overtredingen betreffen met name bemanningsgerelateerde International Safety Management-normen.

Inspecties

In 2004 vinden inspecties nog vooral plaats ten behoeve van het afgeven van certificaten. Zoals hiervoor beschreven zal dit aantal met het operationeel worden van een nieuw toezichtarrangement afnemen. Voor het overige zal op basis van risicoanalyse de noodzakelijke inzet voor inspecties worden bepaald.

1.2 KOOPVAARDIJSCHEPEN ONDER BUITENLANDSE VLAG

Nalevingsniveau

Het aantal aangehouden schepen onder buitenlandse vlag neemt af. Het totaal aantal gebreken waarop schepen in het algemeen worden aangehouden laat een daling zien. Voor 2004 wordt een aanhoudingspercentage van maximaal 8% acceptabel geacht.

Inspecties

De keuzevrijheid van het aantal en soort inspecties is minimaal. Op grond van het Paris MOU is Nederland verplicht om minimaal 25% van alle individuele buitenlandse schepen die de Nederlandse havens aandoen te onderwerpen aan een zogenoemde Port State Control-inspectie. Om invulling te geven aan de Europese richtlijn (2001/106/EG) is in 2003 het inspectieregime geïntensiveerd. Dit betekent onder meer dat de stringenter uit te voeren inspecties ook in het weekeinde kunnen plaatsvinden. De maatregelen zijn met name gericht op de vergroting van de pakkans van "sub-standard" schepen. Deze in 2003 ingezette verscherping van het inspectieregime wordt in 2004 voortgezet.

Tevens is internationaal afgesproken 95% van een specifieke groep schepen, die jaarlijks de Europese havens aandoen, uitgebreid te inspecteren. Deze groep

-

schepen bestaat vooral uit oudere tankers, vrachtschepen, passagiersschepen en bulkcarriers. In 2004 is een inkomend aantal van 5860 schepen onder buitenlandse vlag te verwachten, waarvan ca. 750 schepen behoren tot de hiervoor genoemde categorie.

In 2004 zullen thema-acties worden uitgevoerd m.b.t. de naleving van de wet- en regelgeving inzake arbeidsomstandigheden en arbeid- en rusttijden op alle geïnspecteerde schepen. Over deze thema-acties zal in 2004 worden gerapporteerd.

1.3 DE ERKENDE DESKUNDIGENORGANISATIE

Nalevingsniveau

Algemeen kan worden gesteld dat de classificatiebureaus kwalitatief goed werk op de Nederlandse schepen leveren. Nog niet voldoende is de wijze waarop deze bureaus hun rapportageverplichtingen nakomen.

Inspecties

In de koopvaardij zijn acht erkende deskundigenorganisaties, ook wel classificatiebureaus genoemd, actief. Dit aantal zal naar verwachting gelijk blijven. In 2004 zal IVW met deze classificatiebureaus contracten afsluiten voor het uitvoeren van activiteiten op het terrein van toelating/continuering. Deze bureaus worden jaarlijks geïnspecteerd. Het toezicht op de overige bedrijven en instellingen die in het kader van het certificeringproces werkzaamheden verrichten, vindt plaats tijdens reguliere inspecties of in de vorm van steekproeven.

1.4 DE BEMANNING VAN ZEESCHEPEN

Toelating/continuering

De uitgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen zal naar verwachting in 2004 een daling vertonen. Dit is het gevolg van het afronden van de inhaalslag die in 2002 en 2003 moest worden gemaakt. De voorziene toename van het aantal buitenlandse zeevarenden in de bemanning zal niet leiden tot een toename in het aantal documenten. Buitenlandse zeevarenden zijn namelijk sinds 2002 niet meer verplicht om een Nederlands monsterboekje aan te schaffen.

Nalevingsniveau

In 2004 zullen de eerste uitkomsten van een project gericht op het ontwikkelen van een methodiek voor het beoordelen van het nalevingsniveau worden benut voor het inrichten van de toezichtinspanningen.

Inspecties

De IVW houdt toezicht op de kwalitatieve en de kwantitatieve samenstelling van de bemanning. Daartoe wordt het door de reder ingediende bemanningsplan beoordeeld. De inspectiemethodiek wordt in 2004 verder bijgesteld als vervolg op een daartoe in 2003 gestart project.

Ingevolge een verdragsverplichting (International Convention on Standards, Training, Certification and Watchkeeping) is Nederland gehouden jaarlijks aan de International Maritime Organisation te rapporteren over de kwaliteit van het zeevaartonderwijs in Nederland. De IVW heeft een convenant afgesloten met de Onderwijsinspectie. De Onderwijsinspectie bewaakt de kwaliteit van de onderwijsinstellingen in Nederland, waarbij de IVW in voorkomende gevallen expertise levert. In 2004 zullen naar verwachting 23 opleidingsinstituten worden geïnspecteerd.

2 BINNENVAART

Domein binnenvaart				
Subdomein	Activiteit	Grootheid	2004	2003
Binnenvaartonderneming	Toelating/continuering	Scheepscertificaat	3.740	3.740
		Certificaten goederenvervoer	13.000	12.700
	Inspecties	Inspectie	6.000	6.000
		Bedrijfsbezoek	40	40
		Integrale controle (domeinbreed, incl. gevaarlijke stoffen)	1.400	1.400
Erkende deskundigenorganisatie	Inspecties	Inspectie	17	17
Bemanning	Toelating/continuering	Ontheffing	100	100

De Nederlandse binnenvaartvloot bestaat uit binnenschepen, sleep- en duwbotten en schepen voor speciale doeleinden, waaronder passagiersschepen. Wet- en regelgeving op het terrein van de binnenvaart hebben tot doel een gezonde en duurzame markt, aanvaardbare sociale omstandigheden voor schipper en bemanning en borging van de veiligheid, intern en extern. Op basis van deze wetgeving onderscheidt IVW de volgende subdomeinen:

- de binnenvaartonderneming
- de erkende deskundigenorganisatie
- de bemanning.

Het toezicht op de naleving van wet- en regelgeving in dit domein is binnen IVW belegd bij verschillende onderdelen. Daarnaast zijn meerdere collega-toezichthouders actief. Gestreefd wordt naar een effectiever en efficiënter toezicht. Daartoe wordt het toezichtarrangement doorgelicht. In 2004 treedt het nieuwe arrangement in werking.

2.1 DE BINNENVAARTONDERNEMING

Toelating/continuering

De Wet vervoer binnenvaart (Wvb) beoogt een goede bedrijfsuitoefening in de binnenvaart en kent een vergunningstelsel dat de toegang tot de markt regelt. Wanneer ondernemingen aan de wettelijke eisen voldoen, verleent de IVW een vergunning voor deelname aan de beroepsvaart of een inschrijving voor eigen vervoer. De IVW beheert de Centrale Registratie Binnenschepen (CRB). Als databank is de CRB een onmisbare bron voor het analyseren van het aanbod in de markt. Door de verwachte aanbodontwikkeling te vergelijken met de te verwachten vraag, kan de IVW het ontstaan van onder- of overcapaciteit tijdig signaleren. Dit is

temeer van belang omdat, ingevolge verordening (EG) Nr. 718/1999, 2004 het eerste volle jaar zal zijn zonder capaciteitsregeling voor de binnenvaart. Verder zal de IVW in 2004 bedrijfstakonderzoek uitvoeren.

Nalevingsniveau

Uit onderzoek blijkt dat de naleving van wet- en regelgeving niet voldoende is. De overtredingen hebben deels betrekking op het niet melden van gewijzigde omstandigheden aan IVW. In andere gevallen ontbreekt een geldige vergunning of blijkt de vereiste vakbekwaamheid niet te zijn belegd bij degene die permanent en daadwerkelijk leiding geeft aan de binnenvaartonderneming.

Inspecties

De controles worden voornamelijk door het Korps Landelijke Politiediensten uitgevoerd. IVW biedt daarbij zo nodig en gewenst ondersteuning. De inspecties die IVW uitvoert bestaan enerzijds uit toetsing van de voorschriften ten aanzien van de binnenvaartonderneming opdat kan worden vastgesteld of en in hoeverre binnenvaartondernemingen en de door hen beheerde schepen tot de markt kunnen worden toegelaten. Anderzijds worden integrale controles gehouden waarbij de voorschriften ten aanzien van zowel de bemanning, de binnenvaartonderneming als het vervoer van gevaarlijke stoffen worden getoetst.

2.2 DE ERKENDE DESKUNDIGENORGANISATIE

Toelating/continuering

Het certificeren van binnenvaartschepen is bij wet geregeld. Op grond van Europese regelgeving staat het eigenaren van binnenschepen die de Rijn bevaren vrij om hun schip in een van de Rijnsoeverstaten of België te laten certificeren. Van de erkende classificatiebureaus werkzaam voor de koopvaardij zijn er drie ook erkend voor de binnenvaart. Daarnaast geeft IVW aparte erkenningen af aan particuliere instellingen. In 2004 zullen naast de reeds aangewezen instellingen geen nieuwe deskundigenorganisaties worden erkend.

Nalevingsniveau

De naleving van de wet- en regelgeving is redelijk tot goed.

Inspecties

IVW inspecteert jaarlijks de erkende deskundigenorganisaties ten behoeve van de continuering van de erkenning. Daarnaast houdt IVW toezicht op het functioneren van de erkende deskundigenorganisaties via steekproefsgewijs gehouden inspecties.

2.3 DE BEMANNING

Toelating/continuering

Het aantal af te geven bemanningsdocumenten zal in 2004 gelijk blijven aan dat van 2003.

Nalevingsniveau

Overtredingen hebben met name betrekking op de regels voor de rusttijden van bemanningsleden.

3 VISSERIJ

Domein visserij				
Subdomein	Activiteit	Grootheid	2004	2003
Vissersrederij	Toelating/continuering	Scheepscertificaat	1.400	1.500
onder Nederlandse vlag	Inspecties (incl. inspecties op het subdomein bemanning)	Controle	2.800	2.900
Bemanning	Toelating/continuering	Vaarbevoegdheidsbewijss	1.000	Tot 2004 geen taak

Het aantal zeevissersschepen neemt door de groeiende druk op visquota, economische tegenwind en saneringsmaatregelen de komende jaren waarschijnlijk af. Een tweede relevante ontwikkeling die zich in dit domein voordoet, is de daling van het aantal ongevallen. Dit kan duiden op een toenemend veiligheidsbesef.

In het kader van de algehele doorlichting van de toezichtarrangementen, wordt in 2004 het arrangement voor het domein visserij doorgelicht met het oog op efficiënt en effectief toezicht. Eventuele herziening van het arrangement wordt op zijn vroegst eind 2004 voorzien.

Op grond van de vigerende wetgeving maakt IVW onderscheid naar de volgende subdomeinen:

- Vissersrederij onder Nederlandse vlag
- Bemanning.

3.1 DE VISSERSREDERIJ ONDER NEDERLANDSE VLAG

Toelating/continuering

IVW is betrokken bij de toelating tot de markt, het onder Nederlandse vlag brengen en het certificeren van zeevissersschepen. In 2004 daalt het aantal uit te geven certificaten als gevolg van een teruggang in de vlootomvang. Deze daling betreft certificaten van deugdelijkheid en veiligheidscertificaten in het bijzonder.

Inspecties

Door middel van een intensief inspectieregime streeft IVW ernaar om het aantal overtredingen van de wet- en regelgeving verder te reduceren. Het toezicht op de regels wordt meegenomen bij de certificatie-inspecties. Het aantal inspecties daalt licht als gevolg van de hiervoor reeds beschreven verwachte teruggang in de vlootomvang. Inspecties door IVW betreffen toetsing van de voorschriften ten aanzien van zowel de vissersrederij als van de bemanning.

3.2 DE BEMANNING

Toelating/continuering

In internationaal verband is geconstateerd dat het aantal ongevallen en incidenten in de visserij samenhangt met de kwantiteit en kwaliteit van de bemanning. Vooruitlopend op internationale standaards is in Nederland het Zeevisvaartbesluit, onderdeel van de Zeevaartbemanningswet, van kracht geworden. Dit besluit heeft tot gevolg dat voor de bemanningen van vissersschepen vanaf 2004 het vaarbevoegdheidsbewijs is geïntroduceerd. De invoering vindt gefaseerd plaats: in een periode van drie jaar dient ieder bemanningslid in het bezit te zijn van een dergelijk bewijs. In 2004 worden 1000 bewijzen afgegeven.

4 BUSVERVOER

Met opmaak:
opsommingstekens en
nummering

Het domein busvervoer omvat het openbaar en besloten vervoer met bussen, busjes en touringcars. De branche bestond eind 2002 uit circa 930 ondernemingen. Daarvan hebben ongeveer 510 bedrijven het personenvervoer als hoofdactiviteit; voor 420 bedrijven is het een nevenactiviteit.

Domein busvervoer			
Activiteit	Grootheid	2004	2003
Toelating/continuering	Certificaat	8.404	6.400
Inspecties	Bedrijfscontrole	290	265
	Wegcontrole	1.500	1.500
Advies en expertise	Vraag	2.321	750

Toelating/continuering

Op basis van de Wet personenvervoer 2000 is in 2001 de collectief personenvervoer vergunning (CPV) ingevoerd. De CPV biedt de mogelijkheid om zowel openbaar als besloten busvervoer te verrichten. Bestaande ondernemingen in het openbaar en besloten vervoer hebben tot 2006 de gelegenheid om hun oude vergunning om te wisselen tegen een CPV. Deze omwisseling vindt niet gelijkmatig plaats, waardoor in 2004 en 2005 een achterstand zal moeten worden ingehaald. Via een aanschrijving wil de IVW bereiken dat in 2004 300 aanvragen kunnen worden behandeld, in plaats van de oorspronkelijk geplande 150. Bij de behandeling van vergunningaanvragen toetst de IVW of ondernemers voldoen aan de eisen van vakbekwaamheid, betrouwbaarheid en kredietwaardigheid. Aan deze eisen hoeft niet te worden voldaan wanneer het vervoer als nevenactiviteit wordt uitgevoerd. In dat geval wordt een CPV onder beperkingen afgegeven wanneer is vastgesteld dat het beoogde vervoer geen weerslag heeft op de markt van het beroepspersonenvervoer. Bij de omzetting van vergunningen besteedt de IVW extra aandacht aan de beperkte CPV en verifieert of er geen sprake is van oneigenlijk gebruik daarvan. Verder zal bij een aantal bedrijven de rechtmatigheid van de vergunning worden onderzocht.

Een ander belangrijk verschil met 2003 hangt samen met het feit dat in 2004 ongeveer 325 communautaire vergunningen aflopen. Omdat de communautaire vergunning gekoppeld is aan de CPV, zal ook langs deze weg omzetting in 2004 worden gestimuleerd.

Voor het overige komen de verwachte werkzaamheden op het gebied van toelating en continuering in 2004 min of meer overeen met die uit voorgaande jaren.

Nalevingsniveau

Een generiek beeld van de naleving van regels door de branche als geheel ontbreekt vooralsnog omdat de IVW steeds meer gericht is gaan controleren bij bedrijven waar relatief veel overtredingen plaatsvinden. De geconstateerde overtredingen betreffen vooral te korte rusttijden, te lange rijtijden en tachografen die niet doorlopend in bedrijf zijn gehouden.

Inspecties

Binnen het geheel van regels voor de busbranche nemen die op het gebied van rij- en rusttijden, neergelegd in het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (Atb-v), een belangrijke plaats in. Immers, naleving hiervan is van groot belang voor de veiligheid van passagiers, medeweggebruikers en de buschauffeurs zelf. Tegelijkertijd draagt naleving van het Atb-v bij aan de totstandkoming van gelijke concurrentievoorwaarden in de branche. Gebleken is dat touringcarbedrijven hun ritten vaak zo strak plannen dat naleving in de praktijk al gauw in het gedrang komt. Handhaving van het Atb-v, via weg- en bedrijfscontroles, blijft daarom geboden. Handhaving gebeurt ook samen met buitenlandse handhavingdiensten in het kader van Euro Controle Route.

Vanaf mei 2004 moeten nieuwe bussen en vrachtwagens zijn uitgerust met een digitale tachograaf. De consequenties hiervan zijn beschreven in hoofdstuk 6, Goederenvervoer over de weg.

Het door de branche geïntroduceerde KEMA Keurmerk Busbedrijf bevordert de naleving, omdat een voorwaarde is dat overtredingen binnen het bedrijf zelf worden geconstateerd en aangepakt (zelfregulering). Tevens is voor verwerving van dit keurmerk onder meer een positieve verklaring van de IVW nodig, terwijl behoud van het keurmerk afhankelijk is van de resultaten van periodieke toetsing door derden en de IVW. De IVW staat positief tegenover deze vorm van zelfregulering en speelt erop in door ook in 2004 keurmerkbedrijven minder intensief te controleren dan andere ondernemingen. Medio 2003 beschikte een kwart van de bedrijven, met de helft van het Nederlandse touringcarbestand, over het keurmerk.

In 2004 zullen naast de weg- en bedrijfscontroles onderzoeken worden gedaan bij beperkte vergunninghouders op grond van aanwijzingen dat het feitelijke vervoer omvangrijker is dan de vergunning aangeeft.

Het aantal bedrijfscontroles in de busbranche is in 2003 fors teruggebracht ten opzichte van voorgaande jaren. Deze vermindering, die ook in 2004 van toepassing zal zijn, hangt samen met een prioriteitsverschuiving ten gunste van het taxidomein.

Advies en expertise

De vragen die het Vervoerinformatiecentrum krijgt over busvervoer gaan over documentatie (onder andere geneeskundige verklaring en reisblad), over de vakbekwaamheid en leeftijd van de bestuurder, over vergunningen en over voorschriften (zitplaatsverdeling en klachten).

5 TAXIVERVOER

Met opmaak:
opsommingstekens en
nummering

Het domein taxivervoer bestaat uit contractvervoer (vooral ziekenvervoer en schoolvervoer), straattaxivervoer en 'belwerk'. Eind 2002 telde de taxibranche ruim 4.800 ondernemingen die in totaal ongeveer 22.000 taxi's exploiteerden.

Voor 2004 is toezicht op het taxivervoer een prioriteit van de IVW, naast de invoering van de digitale tachograaf en het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze prioriteit komt tot uitdrukking in zowel de intensivering van de activiteiten op het gebied van toelating en continuering als van de inspecties.

In het tweede halfjaar van 2003 licht de IVW het bestaande toezichtarrangement voor taxivervoer door. Het nieuwe toezichtarrangement, waarin risicoanalyse en effectmeting een plaats krijgen, kan nog tot aanpassingen voor het inspectieprogramma 2004 leiden.

Domein taxivervoer			
Activiteit	Grootheid	2004	2003
Toelating/continuering	Certificaat	20.500	23.400
Inspecties	Bedrijfscontrole	675	290
	Wegcontrole	4.000	4.000
Advies en expertise	Vraag/klacht	107.000	105.000

Toelating/continuering

De Wet personenvervoer 2000 beoogt meer kwaliteit en eerlijke concurrentie in de taxibranche tot stand te brengen en een grotere rol voor de taxi in de vervoerketen. Instrumenten die de wet in dit verband biedt zijn de ondernemingsvergunning, de chauffeurspas en (op termijn) de boordcomputer.

Voor het verkrijgen van een taxivergunning is een vereiste dat degene die permanent en daadwerkelijk de leiding van het bedrijf heeft, voldoet aan de vakbekwaamheidseisen. Eigen rijders moeten zelf vakbekwaam zijn. De constructie van een procuratiehouder die zijn diploma's beschikbaar stelt, is hiermee in strijd en wordt aangepakt op basis van de beleidsregel vakbekwaamheid. Daarnaast onderzoekt de IVW of bedrijven na vergunningverlening nog steeds voldoen aan de vakbekwaamheidseisen. Op grond van dergelijk onderzoek kan de vergunning worden ingetrokken.

Eind 2004 zullen de eerste chauffeurspassen toe zijn aan vervanging. In de planning van de werkzaamheden houdt de IVW rekening met de mogelijkheid dat dan extra kwaliteitseisen aan de chauffeur zullen worden gesteld (exameneis). In 2004 zullen ook voorbereidingen worden getroffen voor de verwachte vervangingshousse in 2005. In 2004 zal de Tweede Kamer de evaluatie van de Wet personenvervoer 2000 behandelen. De IVW zal haar aandeel leveren in de voorbereiding hiervan.

In 2004 zal de IVW op grotere schaal dan voorheen onderzoeken of de vakbekwaamheid bij bestaande taxibedrijven goed verankerd is; hiervoor zal een aantal bedrijven worden geselecteerd op basis van de uitkomsten van risicoanalyses.

Nalevingsniveau

De mate waarin wettelijke regels worden nageleefd, en ontwikkelingen daarin, zijn in het taxidomein niet eenvoudig vast te stellen. Dit komt enerzijds doordat de gebruikelijke gerichte controles geen generiek beeld opleveren van de naleefniveaus, anderzijds door het feit dat de regelgeving ingrijpend en gefaseerd gewijzigd is, wat het maken van vergelijkingen in de tijd compliceert. De indruk is dat de naleefniveaus verbeteren. Nog in 2003 wil de IVW in het taxidomein een pilotproject uitvoeren waaruit een systematiek voor het vaststellen van naleefniveaus moet voortkomen. Deze systematiek moet in 2004 operationeel worden en vervolgens ook op andere domeinen van toezicht toegepast kunnen worden.

Inspecties

Bij gerichte taxiconroles in de grote steden worden veel overtredingen geconstateerd, zowel van het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (te korte rusttijden) als van de Wet personenvervoer 2000 (van ontbrekende tariefkaarten tot taxivervoer zonder vergunning). Dit rechtvaardigt een intensief toezicht. In juni 2003 heeft de Minister besloten het mandaat aan het Regionaal Politiekorps Amsterdam-Amstelland te verlengen tot 1 maart 2004. Ook de samenwerking met onder andere de Belastingdienst en uitkeringsinstanties wordt voortgezet.

Problemen die inherent zijn aan het handhaven van rij- en rusttijden op basis van de fraudegevoelige werkmap en dagrittenstaat, kunnen ondervangen worden door de boordcomputer. Nu zich echter aftekent dat de verplichte invoering van de boordcomputer pas na 2004 te realiseren is, heeft de IVW verbeteringen voor de werkmap voorgesteld die vanaf 2004 effect kunnen sorteren.

De IVW voorziet voor de komende jaren een verdere verschuiving van strafrechtelijke vervolging naar bestuursrechtelijke sancties. Naast instrumenten als de last onder dwangsom en schorsing of intrekking van de vergunning, zal naar verwachting in 2004 de bestuurlijke boete haar intrede doen, ook in andere vervoerdomeinen (busvervoer, goederenvervoer over de weg). Om bestuurlijke boetes te kunnen opleggen voor overtreding van rij- en rusttijdregels, is wijziging van de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit Vervoer nodig. De IVW gaat ervan uit dat deze wijzigingen in 2004 hun beslag zullen krijgen. In het verlengde daarvan bereidt zij de instelling van een boetekantoor voor dat medio 2004 operationeel moet zijn. Verkend wordt of in dit verband samenwerking met andere inspectiediensten mogelijk is.

Om de handhaving zichtbaarder te maken is sinds 2002 de verhouding tussen bedrijfscontroles en wegcontroles gewijzigd ten gunste van de wegcontroles. Sinds 2003 is het aantal wegcontroles ongeveer verdubbeld. Dit blijft zo in 2004. Voor een groot deel worden deze controles in samenwerking met de politie uitgevoerd. De intensieve handhaving op taxigebied is mogelijk door een vermindering van het toezicht op de busbranche in combinatie met een beperkte uitbreiding van de inspectiecapaciteit. In samenhang hiermee zijn de voorheen gescheiden optredende inspectieteams voor bus- en taxivervoer inmiddels samengevoegd.

1.1.1 Advies en expertise

In 2004 zal IVW weer veel aandacht besteden aan voorlichting, onder meer tijdens wegcontroles en via de taxi-informatielijn en folders. De vragen die het

Verwijderd: ¶

Ingevoegd: ¶

Vervoerinformatiecentrum krijgt over taxivervoer gaan over documentatie (chauffeurspas, geneeskundige verklaring en rittenstaat), over vakbekwaamheid, over het voertuig (taxameter, kenteken en keuring), over vergunningen en over voorschriften (tarieven, zitplaatsverdeling en klachten).

Het aantal vragen over de chauffeurspas en taxiondernemers neemt in 2003 gestaag af. Dit heeft te maken met de afname van het aantal aanvragen. Steeds vaker gaan de vragen over de komende omwisseling van de chauffeurspas, die in 2004 zal plaatsvinden. Hierdoor verwacht het Vervoerinformatiecentrum in 2004 een toename van het aantal taxivragen.

Per 1 januari 2003 is bij IVW het Landelijk Klachtenmeldpunt Taxi (LKT) ingesteld. Het doel hiervan is de kwaliteit van de dienstverlening van de taxibranche te verbeteren door de positie van de taxiklant te versterken. Hoe het gebruik van het LKT in 2004 zal zijn, laat zich op dit moment moeilijk voorspellen. Tot nu toe blijkt dat beperkt. In het 2^e kwartaal 2003 is een evaluatie gehouden. Op basis van de uitkomsten hiervan wordt bezien op welke wijze het beste verder invulling gegeven kan worden aan het LKT.

6 GOEDERENVERVOER OVER DE WEG

Met opmaak:
opsommingstekens en
nummering

In het domein goederenvervoer over de weg wordt onderscheid gemaakt tussen het vervoer voor derden (beroepsvervoer) en het vervoer van goederen afkomstig van of bestemd voor het eigen bedrijf (eigen vervoer). Medio 2003 telde Nederland ongeveer 12.000 wegtransportondernemingen en 60.000 bedrijven met eigen vervoer.

Domein goederenvervoer over de weg			
Activiteit	Grootheid	2004	2003
Toelating	Verklaring van: dienstbetrekking	55.000	55.000
	terbeschikkingstelling	10.000	10.000
Inspecties	Bedrijfsonderzoek	2.795	2.795
	Integrale wegcontrole	13.500	11.705
	Overbelading	3.500	3.500
Advies en expertise	Algemene vraag	82.384	7.000

Toelating / continuering

De Wet goederenvervoer over de weg (Wgw) regelt dat beroepsvervoerders een vergunning nodig hebben en eigen vervoerders een inschrijving. Aan vergunningen voor beroepsvervoer zijn eisen van kredietwaardigheid, betrouwbaarheid en vakbekwaamheid verbonden. Deze vergunningen worden verleend door de stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO). Inschrijvingen voor eigen vervoer worden afgegeven door de Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV). De omvang van de werkzaamheden met betrekking tot de afgifte van werkgeversverklaringen en verklaringen van beschikbaarstelling blijft naar verwachting gelijk ten opzichte van voorgaande jaren.

Nalevingsniveau

Ook in het goederenvervoer over de weg is naleving van de regels van het Atb-v van groot belang voor de veiligheid van zowel chauffeurs als medeweggebruikers, terwijl naleving daarnaast voorwaarde is voor eerlijke concurrentieverhoudingen en verantwoorde sociale omstandigheden.

Op bedrijfsniveau meet de IVW de naleving via de scanmethodiek: elk kwartaal worden van 250 aselect gekozen bedrijven de tachograafschijven van een week van een representatief aantal chauffeurs gescand op overtredingen. Het overtredingspercentage blijkt voor de belangrijkste bepalingen uit het Atb-v tussen de 10 en 15 procent te liggen. Behalve via de scanmethodiek worden rij- en rusttijden gecontroleerd tijdens integrale transportinspecties en bij bedrijfsonderzoeken Atb-v, die worden uitgevoerd na veelvuldig geconstateerde (zware) overtredingen. Uit het dynamisch weegsysteem 'weigh in motion' (WIM), waarmee op het hoofdwegennet gegevens worden verzameld van overbeladen vrachtwagens, blijkt dat overbelading in alle segmenten van de bedrijfstak veelvuldig voorkomt. Hoewel overbeladen vrachtwagens door de technische voorzieningen in de meeste gevallen

niet direct tot onveilige situaties leiden, is er wel sprake van verstoring van de concurrentieverhoudingen. Ook veroorzaken overbeladen vrachtwagens schade aan het wegdek. De daaruit voortvloeiende wegwerkzaamheden leiden tot extra filevorming, waardoor overbelading uiteindelijk weer terugslaat op de bedrijfstak zelf.

Inspecties

Handhaving in het domein goederenvervoer over de weg betreft voornamelijk de rij- en rusttijdregels uit het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (Atb-v) en de bepalingen uit de Wegenverkeerswet en het Voertuigreglement ter voorkoming van overbelading. Tijdens integrale wegcontroles wordt tevens toegezien op de naleving van de Wgw en de regels voor de snelheidsbegrenzer. Gelet op de toename van de inzet op het terrein van het vervoer van gevaarlijke stoffen zal, voor wat betreft de Arbo-wetgeving, alleen worden opgetreden in geval van klachten en ongevallen. In 2004 zal bij het uitvoeren van integrale wegcontroles tevens worden gecontroleerd op de aanwezigheid van de dodehoekspiegel. Wanneer wordt geconstateerd dat deze spiegel niet aanwezig is, zal repressief worden opgetreden en deze overtreding worden afgedaan als een Wet Mulder-feit. Naar verwachting is de dodehoekspiegel per 1 januari 2004 als een dergelijk feit opgenomen in de wetgeving.

Vanaf mei 2004 moeten nieuwe vrachtwagens en bussen in de Europese Unie op grond van EU-verordening 2135/98 voorzien zijn van een digitale tachograaf. Minder fraude, betere controle en meer duidelijkheid over rij- en rusttijden worden hiermee beoogd.

De IVW geeft prioriteit aan het invoeren van de digitale tachograaf met bijbehorende smartcards/passen en het inbedden daarvan in het handhavingsbeleid. Op 5 mei 2004 zal een uitvoeringsorganisatie ingericht en operationeel zijn voor de uitgifte van circa 600.000 kaarten in 10 jaar. Op het vlak van inspectie zal de IVW medio 2004 geheel toegerust zijn voor het tijdperk van de digitale tachograaf, al zullen analoge en digitale tachograaf nog vele jaren naast elkaar bestaan. Op termijn - vanaf augustus 2004 oplopend tot 2008 - moet de digitale tachograaf een nu nog onbekende efficiencywinst opleveren, bij bedrijfscontroles meer dan bij wegcontroles. Overigens loopt de Europese Commissie hierop vooruit door haar voorstel tot wijziging van EG-richtlijn 599/88, dat voorziet in een verplichte toename van het aantal inspecties. Nu nog ligt de controledrempel bij minimaal 1 procent van alle gewerkte dagen door chauffeurs werkzaam in een lidstaat.

De gegevens met betrekking tot overbelading die via weigh in motion (WIM) zijn verkregen, gebruikt de IVW als basis om met de betrokken ondernemers tot bindende afspraken betreffende de naleving te komen. Hierbij wordt met de betrokken ondernemer een periode afgesproken waarbinnen de structurele overbelading moet zijn beëindigd. Daarbij wordt, in het kader van 'slim handhaven', onmiddellijk het Korps Landelijke Politiediensten geïnformeerd over de gemaakte afspraken, zodat deze dienst tijdens weegcontroles gericht kan controleren of de betreffende ondernemer zich aan de gemaakte afspraken houdt. Wanneer bij deze controles overbelading wordt geconstateerd, wordt onmiddellijk repressief opgetreden. Informatie betreffende deze controles wordt uitgewisseld met de IVW. Wanneer aan het einde van de afgesproken periode uit gegevens van wegcontroles en het

geautomatiseerde weegstelsel blijkt dat de ondernemer zijn afspraken niet is nagekomen, wordt een streng repressief traject toegepast waarbij inbeslagname van voertuigen niet is uitgesloten.

Sinds 2002 wordt het aandeel van het gevaarlijke stoffentoezicht tijdens integrale wegcontroles verhoogd; voor 2004 wordt wederom een toename van deze inspanningen beoogd. Ter compensatie wordt de inzet op overbelading teruggebracht, waarbij tegelijkertijd het accent verschuift naar bedrijfsbezoeken op basis van WIM-bevindingen, ten koste van controles door middel van weegbruggen; deze laatste controles worden ook door de politie uitgevoerd.

Verwijderd: ¶

Advies en expertise

De vragen die het Vervoerinformatiecentrum krijgt over goederenvervoer over de weg gaan over documentatie (vervoerdocument en werkgeversverklaring), over de lading, over personeel (collegiale inleen, uitzendbureau en vakbekwaamheid), over het voertuig, over vergunningen (eigen vervoer, eurovignet en ritmachtiging) en over klachten.

Het Vervoerinformatiecentrum wordt ingericht voor het beantwoorden van vragen over de invoering van de digitale tachograaf. Aangezien de informatiecampagne over de digitale tachograaf start per oktober 2003, verwacht het Vervoerinformatiecentrum vanaf dan vragen hierover.

7 VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN

Met opmaak:
opsommingstekens en
nummering

Het toezichtdomein vervoer gevaarlijke stoffen grijpt over de afzonderlijke vervoermodaliteiten heen en bestrijkt het vervoer over de weg, per spoor, door de lucht en over water (binnenvaart en zeevaart). Aan het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn veiligheidsrisico's verbonden. Het grote aantal vervoerbewegingen enerzijds en indicaties van de naleefniveaus anderzijds maken dat het toezicht op vervoer van gevaarlijke stoffen ook in 2004 een van de prioriteiten van de IVW is.

Domein vervoer gevaarlijke stoffen			
Activiteit	Grootheid	2004	2003
Toelating/continuering	Ontheffing/toestemming		
Weg		20	35
Spoor		2	5
Luchtvaart		60	20
Binnenvaart		5	10
Zeevaart		1.050	616
Inspecties gevaarlijke stoffen (GS)			
Weg	Bedrijfsonderzoek	2.795	2.795
	Integrale controle	13.548	11.705
Spoor	Controle	700	1.046
Luchtvaart	Integrale controle (w.o. GS)	1.750	2.025
	Diverse controle GS	750	600
Binnenvaart	Integrale controle (w.o. GS)	1.400	1.400
Zeevaart	Integrale controle (w.o. GS)	2.450	2.200
	Broncontrole	150	150
Advies en expertise	Vraag		
Weg		1.935	1.500
Spoor		10	5
Luchtvaart		425	425
Binnenvaart		120	40
Zeevaart		320	250

Met opmaak:
opsommingstekens en
nummering

Met opmaak:
opsommingstekens en
nummering

De genoemde aantallen inspecties met betrekking tot wegvervoer betreffen bedrijfsonderzoeken en integrale wegcontroles waarvan gevaarlijke stoffencontroles onderdeel uitmaken; de cijfers zijn ontleend aan de overzichtstabel van hoofdstuk 6.

Toelating/continuering

Internationale regels vormen de basis voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en binnenwateren. De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt dit vervoer. Het luchtvervoer is geregeld in de Wet luchtvaart. Het vervoer van

radioactieve stoffen is integraal geregeld in de Kernenergiewet. Omdat het vervoer van gevaarlijke stoffen vaak grenzen overschrijdt, zijn de voorschriften opgenomen in Europese regels en mondiale verdragen.

De regelgeving laat in een aantal gevallen ruimte voor het verlenen van ontheffingen; in andere gevallen wordt verlangd dat vooraf toestemming is verkregen voor het vervoer. Bij de beoordeling van verzoeken om ontheffing en toestemming streeft de IVW ernaar om minimaal het veiligheidsniveau van de regelgeving te handhaven. Ontheffingen worden alleen gegeven voor eenmalige en uitzonderlijke transporten en worden in de tijd beperkt.

De verschillen in het aantal voorziene ontheffingsaanvragen voor 2003 en 2004 van vervoer van gevaarlijke stoffen zijn te verklaren uit het feit dat er een betere inschatting is gemaakt van het aantal ontheffingen dat zal worden afgegeven in de komende jaren. Daarnaast is met ingang van 1 januari 2003 in de binnenvaart het herziene ADNR van kracht geworden. De aanpassing van het ADNR heeft een verminderd aantal ontheffingaanvragen voor vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren tot gevolg.

In 2004 zal de IVW het bestaande toezicht op veiligheidsaspecten van het vervoer van gevaarlijke stoffen (safety) op basis van risicoanalyses uitbreiden tot beveiligingsaspecten (security).

Nalevingsniveau

Door handhaving wil de IVW bijdragen aan de veiligheid op en rondom het Nederlandse wegennet. In 2002 bleek er bij 30 procent van de wegtransporten van gevaarlijke stoffen sprake te zijn van overtreding van een of meer voorschriften. De handhavingsinspanningen op het gebied van vuurwerkvervoer zijn effectief gebleken: in 2002 daalde het overtredingspercentage van 50% naar 5%.

In het spoorvervoer worden relatief weinig overtredingen geconstateerd. Het overtredingspercentage is de afgelopen jaren gedaald en bedroeg in 2002 minder dan 1 procent.

Ook bij luchtvervoer van gevaarlijke stoffen komen overtredingen betrekkelijk weinig voor. Wel zorgen lekkages door handlingsfouten en slechte stuwage regelmatig voor verstoringen in het luchtvaartproces. De meldingsplicht ten aanzien van incidenten wordt strikt nageleefd door bedrijven die eerder met incidenten zijn geconfronteerd. Andere bedrijven vormden in dit opzicht tot voor kort een punt van aandacht en zorg. Van de nieuwe meldingsregeling die onlangs is ingevoerd, wordt evenwel verwacht dat de naleving zal verbeteren.

Van de 65 miljoen ton gevaarlijke stoffen die jaarlijks over de binnenwateren wordt vervoerd, wordt een groot deel gelost en geladen bij de ongeveer 100 overslagbedrijven voor gevaarlijke stoffen die in Nederland zijn gevestigd. De naleving van de voorschriften laat te wensen over.

Inspecties

Wegvervoer

Een belangrijk deel van het toezicht op vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg vindt plaats in het kader van integrale transportcontroles en broncontroles. De handhaving met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt in 2004 geïntensiveerd. Deze intensivering krijgt met name vorm door de uitvoering van

-

specifieke (thema) acties. Zo zal in de maanden november en december 2004 bij de uitvoering van reguliere integrale wegcontroles speciaal aandacht worden geschonken aan het vervoer van vuurwerk. Ontwikkelingen van de risicoanalyse, de basismetingsgevaarlijke stoffen en thematische broncontroles dragen bij aan een kwalitatieve verbetering van het toezicht. Ook wordt beoogd het inzicht in de vervoerketen te vergroten en de bewustwording van wegvervoerders te bevorderen door het gebruik van het kwaliteitsmeetsysteem Safety Quality Assessment Systems te stimuleren.

Spoorvervoer

In het spoorvervoer ligt de controle-inspanning, verdeeld over een kleiner aantal controles, op ongeveer hetzelfde niveau als de jaren daarvoor. Op basis van ervaringsgegevens wordt de inzet van inspecteurs verlegd van reservoirwagens naar tank- en stukgoedcontainers. Tevens zullen de laad- en losactiviteiten en de daaraan ten grondslag liggende veiligheidsprocedures punt van aandacht vormen. In 2004 wordt een thema-actie gehouden met betrekking tot de naleving van de Regeling veiligheidsadviseur.

Luchtvervoer

De handavingsinspanning in het luchtvervoer zal in 2004 gemiddeld op het niveau van 2003 liggen en omvat onder meer integrale controles, boordcontroles, broncontroles, transit-vrachtinspecties en controles op de consistentie van lading en documenten.

Binnenvaartvervoer

Gezien de ervaringen die zijn opgedaan bij het laden en lossen van binnenvaarttanks, zal in 2004 daar de nadruk van de vervoerinspecties in de binnenvaart komen te liggen. De IVW zal naast broncontroles een aantal integrale controles uitvoeren (zie ook hoofdstuk 2), waarbinnen het toezicht op het gevaarlijke stoffenvervoer een belangrijke plaats inneemt. Aandachtspunten daarbij zijn onder meer: de communicatie tussen verlader en schipper tijdens de belading, de laadsnelheden en het gevaar van overvulling. In 2004 zal ook in de binnenvaart een thema-actie plaatsvinden, gericht op handhaving van de Regeling veiligheidsadviseur.

Zeevervoer

Het toezicht door de IVW richt zich op het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen over zee. Gelet op de zeer omvangrijke vervoerstromen, is het essentieel dat de te inspecteren containers op zodanige wijze worden geselecteerd dat de handhaving een maximaal effect heeft. Dit gebeurt op basis van risicoanalyses waarvoor de methodieken de komende jaren nog verbeterd zullen worden. Ondanks het feit dat de handhavingsinspanning van de IVW op het gebied van vuurwerk vrucht afwerpt, zal de in de haven toegepaste controlemethodiek ook in 2004 worden uitgevoerd.

De aantallen reguliere controles in de havens op het vervoer van gevaarlijke stoffen zullen de komende jaren ongeveer gelijk blijven.

Advies en expertise

De vragen die het Vervoerinformatiecentrum krijgt over gevaarlijke stoffen gaan over documentatie (vervoerdocument, gevarenkaart), over de lading (stuwage, bagage, samenlading en maximale hoeveelheid), over personeel (adr-diploma, adnr-diploma en veiligheidsadviseur), over het voertuig (keuring), over vergunningen (ontheffing), over verpakking (etikettering, classificatie, radioactief en verpakkingsvoorschriften en over voorschriften (beperkte hoeveelheden, vuurwerk en vluchtwegen).

8 LUCHTVAARTTERREINEN EN LUCHTVERKEERSDIENSTVERLENING

Domein Luchtvaartterreinen en luchtverkeersdienstverlening			
Activiteit	Grootheid	2004	2003
Toelating/continuering	Te certificeren luchtvaartterrein	7	3
	Vergunning/ontheffing luchtvaartterreinen	200	210
	Luchtruimontheffingen/vergunningen divers	150	40
Inspecties	Pré-audit/Integrale inspectie luchtvaartterreinen	48	51
	Specifieke veiligheidsinspectie	91	65
	Inspectie grondafhandeling	100	100
	Goedkeuring gebruiksplannen luchtvaartterreinen	13	13
	Rapportage naleving milieuregels	41	38
	Integrale inspectie LVNL	2	3
	Specifieke veiligheidsinspectie LVNL	10	0
	Integrale inspectie opleidingen verkeersleider	10	10
	Specifieke inspectie opleidingen verkeersleider	40	40

De toezichtactiviteiten hebben tot doel de interne veiligheid op de luchtvaartterreinen en de veiligheid in het luchtruim te waarborgen en waar mogelijk te verhogen en de naleving van de milieuvoorschriften te bevorderen.

Nog in 2003 wordt een toezichtarrangement opgesteld op het gebied van de infrastructuur luchtvaart. Dit zal gelden voor de grotere luchtvaartterreinen en de bijbehorende luchtverkeersleidingdienst. Bij het opstellen van het toezichtarrangement zal onder meer rekening gehouden worden met de reeds uitgevoerde risicoanalyses m.b.t. de luchthaven Schiphol en de LVNL.

Ten aanzien van de luchthaven Schiphol zal in 2004 een gecoördineerde en waar mogelijk geïntegreerde aanpak van het overheidstoezicht op het gebied van veiligheid worden ontwikkeld. Op deze manier zal worden voorkomen dat overheidsdiensten langs elkaar opereren en zal sneller en effectiever kunnen worden opgetreden. Voor de sector betekent het één overheidsloket voor Schiphol.

Het onderzoek van de Algemene Rekenkamer naar het functioneren van de LVNL heeft in 2003 enige vertraging opgelopen. Samen met de introductie van de Eurocontrol Safety Regulatory Requirements (ESARR's) en de IVW toezichtsvisie LVNL zullen de resultaten van het onderzoek van de Algemene Rekenkamer uitgangspunt zijn voor het verbeteren van het toezicht op de LVNL in 2004.

Op gebied van Air Traffic Management zullen begin 2004 de EU-verordeningen inzake Single European Sky zijn vastgesteld. Deze hebben een aanzienlijke impact

op zowel institutionele aspecten alsmede op de organisatorische inrichting en gebruik van het hogere luchtruim boven Europa. Met name de rol en positie van de nationale toezichthouders ten opzichte van luchtverkeersdienstverleners zullen aanzienlijk worden versterkt, waarbij tevens een stelsel van certificering wordt geïntroduceerd.

Toelating/continuering

De International Civil Aviation Organisation (ICAO) regelgeving vereist dat luchthavens gecertificeerd worden per november 2003 en een werkend veiligheidsmanagement systeem hebben per november 2005. IVW heeft in overleg met de sector besloten deze twee stappen in één keer te maken. Dit zowel op grond van de vigerende Nederlandse regelgeving als om capaciteitsredenen. Per november 2005 zullen de betreffende luchtvaartterreinen gecertificeerd moeten zijn. In totaal zijn dit 14 luchtvaartterreinen, waarvan 7 in 2004.

In 2003 worden de luchtvaartterreinen Schiphol, Rotterdam en Hoogeveen gecertificeerd. Omdat dit proces nieuw is wordt het in de loop van 2004 geëvalueerd op effectiviteit en efficiency. Om de aanpak van de volgende certificeringen te bevorderen zullen de resultaten ook met externe partijen, o.a. de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL), worden besproken.

De vergunningen en ontheffingen voor luchtvaartterreinen betreffen de inrichting en het gebruik. Het aantal vergunningen/ontheffingen zal iets teruglopen omdat Schiphol, als gevolg van de nieuwe Schipholwet, niet langer aan IVW hoeft te verzoeken om bouw- of graafwerkzaamheden op het luchtvaartterrein te mogen uitvoeren.

In 2003 geeft de LVNL zelf ontheffingen af op bijvoorbeeld fotovluchten, laagvliegen, parachutespringen, zeilvliegen, liergebieden, VFR nacht, e.d. Vaak gaat het om luchtruimaspecten, gerelateerd aan hoofdstuk 5 Luchtvaartwet.

Bezien wordt of de IVW dit met ingang van 2004 zou moeten en kunnen overnemen, dit ter bevordering van een consistente invulling van de formele functiescheiding binnen de overheid

Inspecties

Veel aandacht gaat in 2004 uit naar het toezicht op de naleving van de milieu- en veiligheidsnormen Schiphol. Uitgangspunt in de nieuwe Schipholwet is dat Schiphol als een "normaal" bedrijf wordt beschouwd en dat de overheid meer op afstand staat. Dit betekent dat de sectorpartijen (luchthaven, luchtverkeersdienstverlening en luchtvaartmaatschappijen) sterker dan voorheen een gemeenschappelijke plicht hebben om normoverschrijdingen te voorkomen (zorgplicht). IVW zal controles uitvoeren op de kwaliteit van de door de sectorpartijen aangeleverde informatie.

Op gecertificeerde luchtvaartterreinen en op helihavens bij ziekenhuizen worden integrale inspecties uitgevoerd. Op niet-gecertificeerde luchthavens vindt het toezicht plaats middels pré-audits. Evenredig met de toename van het aantal integrale inspecties op gecertificeerde luchtvaartterreinen zal het aantal pre-audits afnemen. Het totaal blijft vooralsnog ongeveer hetzelfde. In 2003 is het aantal integrale inspecties hoger dan normaal door de implementatie van de gewijzigde richtlijn voor inrichting helihavens ziekenhuizen. In 2004 wordt deze implementatie afgerond. Ook

in dat jaar zal het aantal dus nog boven het normale niveau liggen. Een risicoanalyse voor Schiphol, uitgevoerd door de IVW, heeft een beeld opgeleverd van de risico's in het kader van certificatie. De belangrijkste onderkende risico's zullen in het toezicht van 2004 de nadruk krijgen. Deze betreffen de invulling en het functioneren van de communicatie en de interfaces tussen de luchthaven en de gebruikers (LVNL, afhandelaren, luchtvaartmaatschappijen)

Naast specifieke inspecties op aangewezen luchtvaartterreinen worden specifieke inspecties ook gehouden op het gebruik van terreinen die niet zijn aangewezen als luchtvaartterrein. Het gaat met name om terreinen die voor de landbouw worden gebruikt (landbouwspruitvliegen), terreinen voor incidenteel helikoptergebruik, helihavens bij ziekenhuizen, bedrijfsgebonden helihavens (tevens helidekken in de offshore), zweefvliegterreinen en terreinen voor de ultra lichte luchtvaart. De aangewezen luchtvaartterreinen worden in ieder geval één maal per jaar geïnspecteerd waarbij wordt nagegaan of het terrein operationeel is en in overeenstemming met de verleende vergunning. Specifieke veiligheidsinspecties op offshore helidekken zullen worden uitgevoerd in samenwerking met het Staatstoezicht op de Mijnen.

De toename van het aantal specifieke inspecties wordt veroorzaakt omdat in 2004 ook specifieke inspecties met betrekking tot tijdelijke obstakels nabij de luchthaven Schiphol worden uitgevoerd. Dit om invulling te geven aan de handhavingstaken voortvloeiend uit de Schipholwet.

Het aantal inspecties met betrekking tot de grondafhandeling is gebaseerd op de uitkomsten van de in 2003 gereedgekomen nulmeting, waaruit bleek dat veiligheidsregelgeving op dit gebied noodzakelijk is. Inspecties op de grondafhandeling zullen in samenhang met SANA- en SAFA-inspecties worden uitgevoerd. Daarnaast zal extra aandacht worden besteed aan de naleving van het Algemeen luchthavenreglement en de specifieke luchthavenreglementen, waarbij de grondafhandelingsdiensten zijn betrokken. Hiertoe zal nog in 2003 een toezichtsarrangement voor de grondafhandeling worden uitgewerkt. Het is mogelijk dat daardoor het aantal inspecties en de wijze van inspecteren gewijzigd worden.

Tijdens SAGA-inspecties zal vanaf 1 april 2004 worden gecontroleerd op de aanwezigheid van een transponder bij niet-gemotoriseerd verkeer dat vliegt op zichtregels. De verplichting daartoe wordt op die datum ingevoerd.

Het aantal specifieke inspecties met betrekking tot de LVNL is gebaseerd op de huidige handhavingservaring. In de tweede helft van 2003 wordt een toezichtsarrangement voor de luchtverkeersleiding uitgewerkt. Het is mogelijk dat daardoor het aantal inspecties en de wijze van inspecteren gewijzigd worden.

Advies en expertise

In 2004 wordt naar verwachting het beleid met betrekking tot regionale en kleine luchtvaart vastgesteld. De Wet Luchtvaart wordt aangepast en nadere uitvoeringsregelgeving wordt ontwikkeld. De IVW is betrokken bij uitwerking en implementatie en zal het bijbehorende nieuwe toezicht vorm geven in het kader van

het toezichtarrangement infrastructuur luchtvaart. Ook in 2004 wordt aandacht besteed aan het burgermedegebruik van militaire luchtvaartterreinen. In navolging op het onderzoek te Eindhoven wordt er een onderzoek uitgevoerd op De Kooy of Twente. Het doel van het onderzoek is het in kaart brengen van de verschillen in de inrichting en uitrusting als gevolg van verschillende normeringen, zodat duidelijk wordt in hoeverre aan de burgerluchtvaarteisen wordt voldaan. In 2004 zal IVW meewerken aan het tot stand komen van de uitvoeringsmaatregelen in het kader van de EU verordeningen inzake Single European Sky.

In het kader van de luchtverkeersdienstverlening wordt gewerkt conform nieuwe internationale procedures, waarvoor de noodzakelijke actiepunten zijn opgenomen in het door Nederland ondertekende Eurocontrols European Convergence and Implementation Plan (ECIP) en het Nederlandse Local Convergence and Implementation Plan (LCIP). Dit levert de volgende actiepunten op voor IVW:

- De implementatie van Eurocontrol wet- en regelgeving, met name de ESARR's..
- De implementatie van ICAO annexen en amendementen, met name Annex 11 (Air Traffic services), Annex 13, Aircraft Accident Investigation en Annex 14, Aerodromes.
- Het vaststellen van kaders voor toelaten/continueren en inspecteren en het vaststellen van Target level of safety voor Air Traffic Management (ATM) onderwerpen.
- Het ontwikkelen van Safety performance indicators, om op basis daarvan een beter gekwantificeerd beeld van de veiligheid te kunnen geven.

Overige speerpunten zijn:

- De veiligheid van het helikoptergebruik in het Noordzeegebied. In 2003 zal nader worden besloten welke consequenties voor de regelgeving en voor het toezicht moeten worden getrokken.
- Het opstellen van het Awareness programma, bedoeld om het vliegveiligheidsbewustzijn bij vliegers in de kleine luchtvaart te verhogen.

9 EXPLOITANT VAN LUCHTVAARTUIGEN

Domein exploitant van luchtvaartuigen			
Activiteit	Grootheid	2004	2003
Toelating/continuering	Vergunning tot vluchtuitvoering (VtV-AOC)	4	4
	Wijziging/verlenging VtV-AOC	160	120
	Vergunning tot vluchtuitvoering (VtV-NL)	2	5
	Wijziging/verlenging VtV-NL	150	161
	Ontheffing art. 16d eigenvervoer	40	40
	Vergunning luchtvaartvertoningen	25	40
	Kwalificatie/registratie vliegeropleiding	8	8
	Wijziging/verlenging kwalificatie/registratie vliegeropleiding	60	60
	Herautorisatie geneeskundige instelling	1	1
	Kwalificatie vluchtnabootsers	7	7
	Herkwalificatie/wijziging kwalificatie vluchtnabootsers	65	65
Inspecties	Integrale inspectie (VtV-AOC)	313	313
	Integrale inspectie (VtV-NL)	10	10
	Specifieke inspectie luchtvaartvertoningen	4	6
	Integrale inspectie vliegeropleidingen	100	122
	Specifieke inspectie i.h.k.v. SANA, SAGA en SAFA	360	270

Doelstelling is dat alle Nederlandse operators met een geldig Air Operator Certificate (AOC) en de rondvluchtbedrijven en ballonvaartbedrijven, in het bezit van een nationale vergunning, zorgen voor een veilige vluchtuitvoering op basis van de verleende vergunning. Daarnaast is het doel om de opleidingsinstellingen te laten zorgen voor een zo hoog mogelijke kwaliteit van de aspirant vlieger en aldus een zo veilig mogelijke luchtvaart te waarborgen. Het doel van het toezicht op luchtvaartvertoningen is om het publiek te beschermen tegen ongewenste onveilige situaties.

Toelating/continuering

Op grond van ervaringen en inspectierapporten wordt extra aandacht gegeven aan de kleinere operators, omdat daar verhoudingsgewijs grotere afwijkingen bij trainingen van vliegend personeel optreden dan bij de grote operators. Het voornemen bestaat om rondvluchtbedrijven onder de recent geamendeerde JAR-OPS 1 regelgeving te brengen. Die bedrijven moeten hiertoe ook een Maintenance System Approval Statement (MSAS)-erkenning aanvragen. Bepaald moet nog worden op welke wijze en wanneer dit plaats gaat vinden. Dan kan het aantal vergunningen tot vluchtuitvoering hoger worden.

-

Door de economische malaise in de luchtvaartsector zien operators zich genoodzaakt om, seizoenafhankelijk, vliegtuigen aan andere maatschappijen beschikbaar te stellen. Hierdoor worden veel wijzigingen van AOC's verwacht.

In 2004 betreft de afgifte en wijziging/verlenging van vergunningen tot vluchtuitvoering VtV-NL enkel nog ballonvaartbedrijven. Thans zijn er rond de 125 ballonvaartbedrijven. In 2003 is een dalende tendens waar te nemen in het aantal ballonvaartbedrijven en de verwachting is, dat deze tendens zich in 2004 zal voortzetten.

Speerpunt in het toezicht voor 2004 is de nieuwe regeling luchtvaartvertoningen, die in dat jaar voor het eerst zal worden toegepast. Als hoofdregel geldt dat luchtvaartvertoningen alleen worden toegestaan op aangewezen luchtvaarterreinen waar een vorm van luchtverkeersleiding aanwezig is. Slechts in een beperkt aantal gevallen en onder bepaalde stringente voorwaarden wordt afwijken van de hoofdregel toegestaan. Deelnemers aan luchtvaartvertoningen zullen aan de in de regeling genoemde kennis- en bekwaamheidseisen moeten voldoen. De organisator van de vertoning zal moeten aantonen, dat de deelnemers daadwerkelijk aan de genoemde eisen voldoen. Als gevolg hiervan wordt verwacht dat het aantal vergunningaanvragen voor luchtvaartvertoningen zal afnemen.

Wat betreft de vliegeropleidingen wordt in 2004 een verder krimpende markt verwacht. Dit op grond van de minder goede economische vooruitzichten in de luchtvaartsector en het dalende aantal leerlingen voor het privé vliegbewijs. Hierdoor worden echter ten opzichte van voorgaande jaren niet minder werkzaamheden verwacht voor de wijzigingen en verlengingen met betrekking tot de registratie/kwalificatie van opleidingsinstellingen, omdat de opleidingsinstellingen toch hun registratie/kwalificatie geldig willen houden ook al hebben ze minder of geen leerlingen. Op dit moment zijn er 20 gekwalificeerde opleidingsinstellingen voor beroepsvliegers en 70 geregistreerde opleidingsinstellingen. Dit betreft vooral kleine vliegscholen, die opleiden voor een privé vliegbewijs. Dit aantal zal redelijk stabiel blijven.

Thans zijn er 4 geneeskundige instellingen geautoriseerd. Dit blijft naar verwachting stabiel in 2004. In 2004 wordt één herautoriseratie van een geneeskundige instelling verwacht.

Het aantal (her)kwalificaties van vluchtnabootsers kan in 2004 nog toenemen, afhankelijk van binnen de Joint Aviation Authorities (JAA) te maken afspraken voor het keuren van vluchtnabootsers in de Verenigde Staten.

Inspecties

Voor het aantal uit te voeren integrale inspecties op vluchtuitvoering wordt, gezien de beschikbare capaciteit, uitgegaan van een doelstelling van 75% van de voor de ICAO acceptabele norm voor de 'sampling rate'. Hiermee wordt bedoeld het minimum aantal verschillende soorten onderwerpen dat beoordeeld moet worden.

In 2004 wordt extra ingezet op integrale inspecties bij helikopter operators en kleinere operators en minder op inspecties bij grote luchtvaartmaatschappijen. Inspecties op de rondvluchtbedrijven zullen pas eind 2004/begin 2005 aanvangen en zijn daarom in dit plan niet meegenomen.

Het aantal specifieke inspecties op luchtvaartvertoningen zal iets dalen, omdat de verwachting is, dat er in 2004 minder luchtvaartvertoningen zullen worden gehouden als gevolg van de nieuwe regelgeving.

Er zullen minder inspecties op vliegeropleidingen gehouden worden als gevolg van de verder krimpende markt, omdat er weinig te inspecteren valt bij opleidingsinstellingen, die geen leerlingen hebben.

Op basis van de huidige handhavingervaringen is het aantal inspecties in het kader van SANA (Safety Assessment of National Aircraft, zijnde product inspecties op de Nederlandse Operators, inclusief de inspectie op de technische staat van het vliegtuig) SAGA (Safety Assessment of General Aviation, zijnde product inspecties op de privé – zaken – en recreatieve luchtvaart, inclusief de inspectie op de technische staat van het luchtvaartuig) en SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft, zijnde product inspecties op de buitenlandse operator, inclusief de inspectie op de technische staat van het vliegtuig), voor 2004 opgevoerd naar 360. Op basis van risicoanalyse, trends, incidenten en expert-judgement zal gedurende 2004 continu worden nagegaan of bepaalde inspecties dan wel bepaalde inspectie-items, extra nadruk en inspectiecapaciteit krijgen.

10 TECHNISCH BEDRIJF (LUCHTVAART)

Domein technisch bedrijf (luchtvaart)			
Activiteit	Grootheid	2004	2003
Toelating/continuering	<i>Erkenning van organisaties</i>		
	Afgifte, wijziging en verlenging van ontwerp-, productie- en onderhoudserkenning	190	185
	Afgifte, wijziging en verlenging van erkenning opleidingsinstellingen onderhoudspersoneel	9	4
	Afgifte, wijziging en verlenging van AOC Maintenance System Approval Statement (MSAS)	60	60
	Toelating rondvluchtbedrijven	pm	0
	<i>Certificatie van producten</i>		
	Afgifte/wijziging bewijs van luchtwaardigheid	2.300	2.250
	Certificatie en goedkeuring luchtvaartproducten	355	540
	Afgifte van geluidscertificaat en noise statement	550	0
Inspecties	Integrale inspectie i.h.k.v. toelating en wijziging van ontwerp-, productie- en onderhoudserkenningen	145	140
	Integrale inspectie i.h.k.v. van verlenging van ontwerp-, productie- en onderhoudserkenningen	180	175
	Integrale inspectie i.h.k.v. toelating en wijziging van erkenningen opleidingsinstellingen onderhoudspersoneel	70	70
	Integrale inspectie i.h.k.v. van verlenging van erkenningen opleidingsinstellingen onderhoudspersoneel	8	3
	Integrale inspectie i.h.k.v. toelating en wijziging van AOC Maintenance System Approval Statement	100	100
	Integrale inspectie i.h.k.v. van verlenging van AOC Maintenance System Approval Statement (+ leasemaatschappijen)	60	60
	Integrale inspectie i.h.k.v. toelating rondvluchtbedrijven	pm	0
	Integrale inspectie i.h.k.v. erkenning voor BvL-Verlengingsinspectie	40	40

In dit domein worden twee hoofdprocessen onderscheiden: processen die gerelateerd zijn aan de erkenning van organisaties en processen verbonden met de certificering van producten. De erkenning is een instrument voor het zekerstellen dat werkzaamheden waar veiligheidsrisico's aan verbonden zijn binnen een beheerst proces worden uitgevoerd, de wijze waarop deze werkzaamheden worden uitgevoerd regelmatig getoetst wordt aan (inter-) nationaal geaccepteerde normen en dat de afwijkingen ten opzichte van de norm worden gedetecteerd en bijtijds gecorrigeerd. Door de certificering van producten wordt bereikt dat alleen producten worden toegelaten, waarvan door middel van analyse, beproevingen en inspecties is vastgesteld dat ze voldoen aan internationaal geaccepteerde standaarden voor

productveiligheid. Producten waarvan dit niet is vastgesteld, krijgen geen certificaat en kunnen daarom niet worden toegepast in de luchtvaart.

De komst van de European Aviation Safety Agency (EASA) heeft gevolgen voor het wettelijk kader waarbinnen gewerkt moet worden. Vanaf 28 september 2003 wordt Europese wetgeving van kracht (momenteel nog in inspraak) en neemt de EASA gedurende een overgangperiode van maximaal 42 maanden een beperkt aantal taken en functies over aangaande de luchtwaardigheid. Op dit moment is nog niet precies aan te geven wat deze nieuwe wetgeving voor gevolgen heeft. Duidelijk is wel dat Nederlandse vergunningen door IVW moeten worden omgezet naar EU vergunningen. Daarnaast voegt de EU andere en nieuwe vergunningen aan het huidige stelsel toe. Tevens geeft het EU "Transfer policy document" aan, dat zeker in de overgangperiode veel van de toekomstige EASA taken en functies, die op dit moment door de nationale autoriteiten worden uitgevoerd, door middel van contracten worden ondergebracht bij deze autoriteiten. Dit geldt met name voor de Nederlandse ICAO-verantwoordelijkheden als State of Design voor de Fokkervloot die wereldwijd nog uit circa 1000 vliegtuigen bestaat.

De EASA zal in 2004 de regie van de beoordeling van nieuwe ontwerpen van luchtvaartuigen (typecertificatie) van de JAA overnemen. De instandhouding van de typecertificaten, uitgifte van Bijzondere Luchtwaardigheidsaanwijzing (BLA's), en de beoordeling van wijzigingen daarop van de Fokkervliegtuigen blijven voorlopig een taak van IVW.

De transitie naar de EASA heeft op basis van de nu voorliggende concept regelgeving een aantal consequenties, n.l.:

- Regelgeving met betrekking tot onderhoud van de commerciële luchtvaart gaat ook gelden voor de algemene luchtvaart, bijvoorbeeld de erkende opleidingsinstellingen (EU-147) en het certificeringpersoneel (EU-66);
- Er worden nieuwe erkenningsmogelijkheden geïntroduceerd en voor de commerciële ballonvaart verplicht gesteld (EU-M);
- Het aanpassen van de nationale regelgeving aan de EU-regelgeving.

Deze consequenties zijn, vanwege de fase waarin de regelgeving zich bevindt, niet verwerkt in dit Jaarwerkplan.

Toelating/continuering

Bedrijven moeten worden erkend voor het ontwerpen, produceren en onderhouden van vliegtuigen, vliegtuigerelateerde producten en opleidingsinstellingen. Vroeger waren dat alleen nationale erkenningen. Deze zijn langzamerhand vervangen door Europese erkenningen op grond van JAA-regels. Onderscheiden worden:

- een onderhoudserkenning (JAR-145 Maintenance Organisation Approval, MOA),
- een productie-erkenning (JAR-21 Production Organisation Approval, POA),
- een ontwerperkenning (JAR-21 Design Organisation Approval, DOA),
- een separate erkenning voor luchtvaartmaatschappijen (AOC-houders) ter verklaring dat het onderhoud adequaat is georganiseerd (Maintenance System Approval Statement, MSAS),

- een erkenning voor instellingen die opleidingen en examens verzorgen voor certificerend onderhoudspersoneel (JAR-147 Maintenance Training Organisation Approval, MTOA).

Het aantal werkzaamheden waarvoor bedrijven erkend kunnen en willen worden, wordt mede onder de invloed van JAA en EASA steeds groter. Om te kunnen opereren op de internationale markt is het voor bedrijven ook noodzakelijk om zich te laten erkennen. Dit gaat gepaard met een continue toename in de vraag naar toezichthoudende activiteiten.

De afgifte, wijziging en verlenging van ontwerp-, productie- en onderhoudserkenningen is gebaseerd op één of meerdere integrale inspecties. Het aantal erkenningen bedraagt thans 79 en neemt in 2004 toe tot 83. Als gevolg van de economische situatie worden meer wijzigingen verwacht als gevolg van reorganisaties bij bedrijven. Bij de grotere erkende bedrijven wordt in 2004 het accent gelegd op het toezicht op de continuation training voor certifying staff. Hierbij zal zowel naar de systematiek als naar de individuele trainingen worden gekeken.

De afgifte, wijziging en verlenging van erkenningen van opleidingsinstellingen voor onderhoudspersoneel zijn gebaseerd op één of meerdere integrale inspecties. In dit verband moeten cursussen en examens goedgekeurd worden. Eind 2003 zullen naar verwachting 4 instellingen erkend zijn. In 2004 worden 6 nieuwe instellingen erkend en wordt een drietal wijzigingen voorzien.

Het voornemen bestaat om rondvluchtbedrijven onder de recent geamendeerde JAR-OPS1 regelgeving te brengen. Die bedrijven moeten hiertoe ook een MSAS-erkenning aanvragen. Bepaald moet nog worden op welke wijze en wanneer dit plaats gaat vinden. Vandaar dat het in dit Jaarwerkplan als p.m. is opgevoerd. Thans zijn er 29 bedrijven met een MSAS-erkenning. Dit volume zal per saldo niet wijzigen in 2004. Wel zal er een aantal nieuwe bedrijven worden erkend, maar er zullen naar verwachting ook een aantal verdwijnen.

Ter verklaring dat het ontwerp van luchtvaartuigen, motoren en propellers voldoet aan de Nederlandse luchtwaardigheidseisen, verstrekt IVW conform de ICAO-bepalingen type-certificaten (TC's) en aanvullende type-certificaten (STC's) voor deze producten. Voor het ontwerp van vliegtuigonderdelen en wijzigingen verstrekt IVW goedkeuringen. In 2002 is een overeenkomst tussen de VS en Nederland ondertekend die de wederzijdse acceptatie van productgoedkeuringen door de luchtvaartautoriteiten van beide landen regelt. Met andere woorden ontwerpen die IVW heeft goedgekeurd zijn ook acceptabel voor de Amerikaanse FAA en omgekeerd. Voor in Nederland gevestigde bedrijven, die grotendeels op export aangewezen zijn, is het voordeel dat hun producten hierdoor geen separate Amerikaanse certificatie meer behoeven. Verwacht wordt dat dit in 2004 tot een toename van activiteiten zal leiden.

In 2004 beginnen de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen met de installatie van video-monitoring systemen. Via dit systeem kunnen de vliegers in de cockpit

waarnemen wie zich voor de cockpitdeur bevindt. Het vormt onderdeel van het pakket maatregelen dat is genomen om te voorkomen dat personen ongewenst de cockpit binnendringen. Als certificatieverantwoordelijke voor Fokkervliegtuigen is IVW verantwoordelijk voor de certificatie van het systeem in deze vliegtuigen. Ten behoeve van de inbouw van het systeem zullen door Nederlandse luchtvaartmaatschappijen modificatievoorstellen worden ingediend, die door IVW moeten worden goedgekeurd. Deze certificatie vormt een speerpunt in 2004.

Een accent ligt verder op de goedkeuring van ontwerpwijzigingen, onderhoudsvorschriften en onderhoudsmethoden als gevolg van in 2003 verplicht gestelde veiligheidsonderzoeken van brandstofsysteemen. Verbeteringen dienen voor 6 december 2004 zijn ingevoerd ter voorkoming van brandstoftankexplosies.

In 2003 is de afgifte van noise statements niet apart in beeld gebracht, maar opgenomen bij de activiteit "certificaties en goedkeuring van luchtvaartproducten". Door de geleidelijke introductie van het geluidscertificaat ter vervanging van noise statements is er voor gekozen het totale aantal afzonderlijk in het overzicht te vermelden. De introductie ervan in 2003 is uitgesteld naar 2004, vooropgesteld dat dan de betreffende ministeriële regelingen gereed zijn. Dit verklaart tevens de daling van het aantal afgiften in de categorie certificaties en goedkeuringen.

Inspecties

In het kader van de verlenging van het AOC Maintenance System Approval Statement speelt ook het leasen van vliegtuigen. Nederlandse lease-maatschappijen verhuren Nederlands geregistreeerde vliegtuigen, m.n. Fokkervliegtuigen, aan buitenlandse luchtvaartmaatschappijen. Als State of Registry ziet IVW toe op de blijvende luchtwaardigheid van de vliegtuigen door middel van integrale inspecties.

Alle in Nederland ingeschreven luchtvaartuigen dienen conform de ICAO-bepalingen ieder afzonderlijk te beschikken over een Bewijs van Luchtwaardigheid (BvL) ter verklaring dat het luchtvaartuig volgens het goedgekeurde ontwerp gebouwd en onderhouden is. Het BvL van een vliegtuig wordt verlengd, nadat via een verlengingsinspectie is vastgesteld dat het vliegtuig is onderhouden conform het goedgekeurde ontwerp. Een aantal bedrijven is erkend voor het uitvoeren van deze BvL-verlengingsinspecties. De IVW gaat bij deze bedrijven steekproefsgewijs na of zij de verlengingsinspecties correct hebben uitgevoerd.

Advies en Expertise

In het kader van de geharmoniseerde invoering en toepassing van EU en ICAO regelgeving wordt geparticipeerd in het internationale netwerk van werkgroepen en standaardisatie- en harmonisatieteams. Ook zullen onderzoeken worden begeleid voor de ontwikkeling van o.a. certificatie-eisen van vliegtuig-ontwerpen. Een deel van het onderzoek wordt gefinancierd door de FAA in het kader van onderzoekssamenwerking, zoals het Structural Integrity Program.

11 PERSONEN (LUCHTVAART)

Domein personen (luchtvaart)			
Activiteit	Grootheid	2004	2003
Toelating/continuering	<i>Vliegend personeel</i>		
	Afgifte, verlenging en wijziging bevoegdverklaring	12.250	15.250
	Medische verklaring	11.000	14.000
	Toelatingsbewijs examens theorie, morse en RT	1.400	1.400
	Theorie-examen	7.500	7.500
	Praktijkexamen	4.000	3.050
	Overige beschikking/ontheffing	470	425
	(Her)autorisatie (luchtvaart) geneeskundige artsen	4	9
	<i>Onderhouds- en ontwerppersoneel</i>		
	Afgifte, verlenging en wijziging bevoegdverklaring	700	2.225
	<i>Verkeersleiders</i>		
	Brevet verkeersleiders	295	254
	Initiële afgifte brevetten FISO's	100	25
	RT verklaring chauffeurs Schiphol/brevetten ASO's	300	31
	Wijziging in brevetten	1.300	1.250

Met het toezicht op personen werkzaam in de luchtvaart wordt beoogd om het risico van niet of onvoldoende opgeleide bemanningen van vliegtuigen en ander personeel te achterhalen en door maatregelen terug te dringen, teneinde het veiligheidsniveau in de luchtvaart te verhogen.

Toelating/continuering

In 2004 wordt door de afnemende luchtvaarteconomie een verder krimpende markt voor vliegopleidingen verwacht en een dalend aantal leerlingen. Ook het aantal examens, brevetten/bevoegdverklaringen en medische verklaringen zal afnemen. Het aantal praktijkexamens in 2003 is exclusief proeven van bekwaamheid. In het aantal praktijkexamens voor 2004 zijn ook de proeven van bekwaamheid opgenomen. Wat betreft de praktijkexamens is er in 2004 dus wel sprake van een daling ten opzichte van 2003.

In 2004 wordt gewerkt aan zelfregulering van de recreatieve luchtvaart. Onder de recreatieve luchtvaart worden zweefvliegers, ballonvaarders, personen met een Recreative Pilot License (RPL), Touring Motor Gliders (TMG), en personen met een RPL Micro Light Aircrafts (MLA) verstaan. Het gaat bij deze zelfregulering in eerste instantie over de examens en het examineringinstituut. Dit kan een daling tot gevolg hebben van het aantal afgiftes en wijzigingen van bevoegdverklaringen en voor het

aantal afgiftes van medische verklaringen. Rond de 5000 geldige brevetten zullen onder de zelfregulering van de recreatieve luchtvaart vallen.

De overige beschikkingen/ontheffingen bestaan in 2004 naast bijzondere beschikkingen, examinatorsautorisaties en bezwaarschriften op theorie examens uit afwijzingen, gelijkstellingen en ontheffingen. Dit leidt tot een toename. De eerder genoemde zelfregulering van de recreatieve luchtvaart zal leiden tot een afname van het aantal bezwaarschriften. Overigens wordt in 2004 gezien of de mogelijkheid van bezwaar in het examenreglement gehandhaafd moet blijven.

In 2004 wordt onderzoek gedaan naar de oorzaak van de lage slagingspercentages bij theorie-examens voor het privévliegbewijs (PPL) die afsteken tegen de examenresultaten voor de beroepsluchtvaart. De kwaliteit van de opleidingen wordt daarom grondiger bekeken. Met dit zorgpunt hangt ook het relatief hoge aantal bezwaarschriften samen.

Wegens de conversie naar JAR-66 Aircraft Maintenance Licenses (AML's) worden in 2003 nog een groot aantal nieuwe bevoegdverklaringen verstrekt. In 2004 zal deze conversieslag achter de rug zijn en is het aantal nieuw te verstrekken AML's weer op een normaal niveau. Mogelijk dat in 2004 een nieuwe conversieslag zal worden opgestart als gevolg van de verbreding van de scope van de EU-66 regelgeving ten opzichte van JAR-66 door EASA. Voor het aantal personen met ontwerpbevoegdheden wordt verwacht dat de nationale regelgeving vervangen zal worden door EASA-regelgeving.

In aanvulling op deze eisen voor verkeersleiders voert Nederland, in overeenstemming met de ICAO-eisen, ook bewijzen van bevoegdheden in voor vluchtinformatieverstrekkers (Flight Information Service Officers; FISO) en luchtvaartterreininformatieverstrekkers (Aeronautical Station Officers; ASO). ICAO vereist ook een bevoegdverklaring voor personen die werken op een luchtverkeersleidingfrequentie. Dit leidt tot een forse toename in het aantal af te geven radiotelefonie (RT) -verklaringen chauffeurs Schiphol/brevetten ASO's.

Advies en expertise

Een groot deel van de werkzaamheden bestaat ook in 2004 uit voorlichting aan de sector en de personen werkzaam binnen de sector. Bij brevettering en examinering van vliegend personeel wordt derhalve veel aandacht besteed aan het verhogen van de reeds aanwezige kennis en wordt tijd ingeruimd om deze kennis op peil te houden en te vergroten. Waar mogelijk wordt ook gebruik gemaakt van de aanwezige expertise binnen de sector. Met betrekking tot wet- en regelgeving voor luchtverkeersleiders in Europees verband is er een achterstand. Deze wordt in 2004 weggewerkt.

12 RAIL

Domein Rail						
Subdomein	Activiteit	Grootheid	2004	2003		
Railinfrastructuur en railverkeerssystemen	Toelating/continuering	Veiligheidsattest initieel	1	-		
		Machtiging ingebruikneming wijziging/verlenging	5	2		
	Inspecties	Integrale inspectie t.b.v veiligheidsattest	1	-		
		Beoordeling t.b.v machtiging ingebruikneming	5	2		
		Ongevalsonderzoek unicaat	10	10		
		Ongevalsonderzoek standaard	40	40		
		Ongevalsonderzoek RvTv	2	2		
		Vooronderzoek	300	300		
		Bedrijfsonderzoek	100	100		
		Thema inspectie	7	7		
		Standaardinspectie	5	5		
		Regionale inspectie	25	25		
	Railvoertuigen	Toelating/continuering	Typegoedkeuring railvoertuigen	5	5	
Inzettoelatingcertificaat railvoertuigen initieel			20	20		
Inzettoelatingcertificaat railvoertuigen wijziging/verlenging			10	10		
Erkenningcertificaat werkplaatsen initieel			6	6		
Erkenningcertificaat werkplaatsen wijziging/verlenging			8	8		
Verklaring van Geen Bezwaar			49	49		
Erkenning houders railvoertuigen			5	5		
Inspecties		Integrale inspectie t.b.v. erkenning van houders en werkplaatsen	19	19		
		Integrale inspectie t.b.v tussentijdse beoordeling erkende werkplaatsen	14	14		
		Ongevalsonderzoek unicaat	5	5		
		Ongevalsonderzoek RvTV	1	1		
		Vooronderzoek	100	100		
		Bedrijfsonderzoek	20	20		
		Standaardinspectie	3	3		
		Regionale inspectie	5	5		
		Vervoer op het spoor	Toelating/continuering	Veiligheidsattest initieel	4	4
				Veiligheidsattest wijziging/verlenging	6	6

	Inspecties	Integrale inspectie t.b.v. veiligheidsattesten	10	10
		Integrale inspectie t.b.v. tussentijdse beoordeling vervoerders	12	12
		Ongevalsonderzoek unicaat	15	15
		Ongevalsonderzoek standaard	200	200
		Ongevalsonderzoek RvTv	2	2
		Vooronderzoek	1.200	1.200
		Bedrijfsonderzoek	680	680
		Thema inspectie	4	4
		Standaardinspectie	17	17
		Regionale inspectie	20	20
Keuringsinstanties	Toelating/ continuering	Erkenningcertificaat exameninstututen initieel	-	2
		Erkenningcertificaat personeelsleveranciers	1	1
		Erkenningcertificaat ARBO-diensten initieel	2	1
		Erkenningcertificaat ARBO-diensten wijziging/verlenging	5	5
	Inspecties	Integrale inspectie t.b.v. tussentijdse beoordeling erkende ARBO-diensten	12	8
		Integrale inspectie t.b.v. tussentijdse beoordeling Notified Bodies	5	5
		Integrale inspectie t.b.v. tussentijdse beoordeling erkende exameninstututen	2	-
		Inspectie t.b.v. erkenning initieel en wijziging	8	9
		Standaardinspectie	1	1

In het domein rail is sprake van een grote verwevenheid tussen de verschillende processen en systemen die het gezamenlijk en in voortdurende interactie mogelijk maken dat goederen en reizigers over het spoor worden vervoerd. Vanwege deze onderlinge verwevenheid wordt één toezichtsdomein onderkend. Het domein beslaat alle voor reizigers- en goederenvervoer bestemde sporen en het railverkeer daarop, met uitzondering van stadstrams. Onder railverkeer wordt in dit verband verstaan het 'reguliere' railverkeer, ook wel Heavy Rail genoemd en ander railverkeer, zoals Light Rail, interlokale trams, metro en museumlijnen.

Het domein Rail is onderverdeeld in vier subdomeinen:

- Railinfrastructuur en railverkeerssystemen
- Railvoertuigen
- Vervoer op het spoor
- Keuringsinstanties

Evenals in 2003 wordt in 2004 regulier onderzoek uitgevoerd naar aanleiding van incidenten en ongevallen. Daarbij wordt onder meer nagegaan in hoeverre sprake is van overtreding van de regels, wat de oorzaak is van het incident, wie het is aan te rekenen en welke lessen getrokken kunnen worden zo nodig resulterend in structurele verbeteringsmaatregelen. De bevindingen worden gerapporteerd.

In 2004 is de invoering van een toezichtarrangement rail voorzien. Daarbij worden de consequenties van relevante ontwikkelingen als de verdere totstandkoming van nationale en internationale wet- en regelgeving (de nieuwe Spoorwegwet zal in 2004 in werking treden) en de verdere inrichting van Prorail als beheerder van de infrastructuur meegenomen.

Expertise en advies, berichtgeving

Expertise en advies worden in 2004 zowel voor de toezichtwerkzaamheden als voor de beleidsontwikkeling en –evaluatie ingezet.

Op systematische wijze worden kengetallen en veiligheidsindicatoren bijgehouden, nadere informatie verzameld, trends gepresenteerd, problemen gesignaleerd en mogelijke oorzaken aangegeven. Er wordt gebruik gemaakt van de elektronische databank MISOS (Management Informatie Systeem Ongevallen Spoorwegveiligheid). Op basis van ervaringscijfers (o.a. uit MISOS) en expertise stelt de divisie een jaarlijkse trendanalyse op, die zal worden gepubliceerd in het Jaarbericht van de IVW. De trendanalyse wordt benut voor de opstelling van het inspectieprogramma en levert tevens bouwstenen aan voor een regelmatige evaluatie van de effecten van het beleid op de veiligheid van het gehele railverkeerssysteem.

Ook wordt expertise ingezet bij activiteiten die zijn gericht op de wisselwerking en raakvlakken tussen de subdomeinen. Het betreft onder andere het beoordelen en goedkeuren van Integrale veiligheidsplannen, bijbehorende functionele specificaties en onderliggende risicoanalyses ten behoeve van het ontwerp van nieuwe of gewijzigde vervoerssystemen, railinfrastructuur en railvoertuigen. De uit deze beoordeling voortvloeiende maatregelen en ontheffingen vormen (naast wet- en

regelgeving) de basis voor het toelaten van bedrijven, infrastructuur en railvoertuigen en voor de handhaving.

12.1 RAILINFRASTRUCTUUR EN RAILVERKEERSSYSTEMEN

In dit subdomein richt het toezicht zich op het technische beheer en instandhouding van de infrastructuur, op de capaciteittoewijzing en de functionaliteit van de infrastructuur en op de railverkeersleiding. Toezicht wordt gehouden op:

- Beheerder van de railinfrastructuur, ProRail
- Beheerders van interlokale tramlijnen en metrolijnen
- Beheerders van museumlijnen
- Technische bedrijven, leveranciers van infrastructuur en aannemers.

Toelating/continuering

Ten behoeve van de toelating van de infrastructuur van de HSL-Zuid en de Betuweroute zijn met de betrokken projectorganisaties specifieke afspraken gemaakt over de wijze waarop de toetsing door de IVW zal plaatsvinden. Rekening wordt gehouden met een groei in het werk als gevolg van de toelating van infrastructuur.

Verkend wordt of in het toezichtarrangement rail in 2004 activiteiten met betrekking tot het capaciteitsmanagement (de opzet van de dienstregeling) moeten worden opgenomen. De dienstregeling heeft immers, in relatie met de functionaliteit van de infrastructuur, invloed op het niveau van de spoorwegveiligheid.

Nalevingsniveau

De veiligheid van baanwerkers bevindt zich langdurig onder de normwaarde uit de Kadernota Railveiligheid. Het risico van baanwerkers is vooral gelegen in het aanrijdgevaar bij werken aan in dienst zijnd spoor en in het aanrijdgevaar op het nevenspoor bij werken in een enkelsporige buitendienststelling.

Het vijfjaargemiddelde van dodelijke slachtoffers op overwegen vertoont al jaren een overwegend dalende lijn, maar bevindt zich nog niet duurzaam onder het normniveau van de Kadernota Railveiligheid. De veiligheid van het wegverkeer op bewaakte overwegen verbetert, voor gebruikers van reizigersoverpaden bij stations geldt deze constatering helaas niet.

Het aantal passages van rode seinen (zogenoemde stoptonende seinen) bevindt zich structureel op een hoger niveau dan in het begin van de jaren '90. Verder laat het aantal botsingen van reizigerstreinen, nadat één der treinen een rood sein is gepasseerd, een zorgwekkende, stijgende trend zien.

Inspecties

IVW voert in 2004 een integrale inspectie uit op het veiligheidsmanagementsysteem dat ProRail momenteel ontwikkelt.

Via inspecties wordt de voortgang in het verhogen van de veiligheid bij het werken aan de railinfrastructuur beoordeeld. De geplande inspecties vormen een vervolg op de in 2003 in samenwerking met de Arbeidsinspectie uitgevoerde inspecties naar de veiligheid (zowel arbeidsveiligheid als treinveiligheid) bij het werken aan de

railinfrastructuur. De IVW zal het door de beheerder van de railinfrastructuur te ontwikkelen Nieuw Kader Veilig Werken aan een toetsing onderwerpen.

Een vast onderdeel van werken aan de infrastructuur onder het regime buitendienststelling is het voorbereiden, opstellen en uitvoeren van de werkplekbeveiligingsinstructie (WBI). In deze instructie worden de maatregelen die op de verkeersleidingspost moeten worden genomen en de maatregelen die buiten bij de werkplek moeten worden genomen in hun samenhang gepland en beschreven. In 2004 inspecteert IVW de naleving van de WBI.

In 2004 wordt een inspectieprogramma ontwikkeld en uitgevoerd gericht op het verkrijgen van inzicht in de veiligheid van overwegen. Daarbij worden de beheersmaatregelen die thans in werking zijn getoetst en wordt beoordeeld waar deze verbeterd kunnen worden. Vanwege het stijgende aantal slachtoffers onder gebruikers van reizigersoverpaden wordt in het inspectieprogramma speciale aandacht aan dit type overwegen gegeven.

Eén van de speerpunten van het spoorwegveiligheidsbeleid is het terugdringen van het aantal passages van stoptonende seinen. Mogelijkheden hiertoe liggen in het aanbrengen van wijzigingen in het geautomatiseerde procesleidingsysteem op de verkeersleidingsposten. ProRail doet momenteel onderzoek naar deze mogelijkheden. IVW toetst in 2004 of de uitkomsten van het onderzoek (verbeteringsmaatregelen) hebben geleid tot de beoogde vermindering van de passage van rode seinen.

Het aantal meldingen van verstoringen ten gevolge van het falen van de infrastructuur (spoorstaafbreeken, knikken in het spoor, baanverzakkingen, kapotte wissels etc.) neemt toe. Het aantal infrastructuurdefecten vertoont in de afgelopen tien jaar een stijgende trend. Hoewel deze defecten meestal niet directe gevolgen voor de veiligheid hebben, is het toenemende aantal een indicatie voor de afname van de infrastructuurkwaliteit. Derhalve inspecteert IVW vanaf 2004 de onderhoudstoestand van het spoor en zal hierover rapporteren. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan de baanvakken waarover in belangrijke mate vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

In 2004 wordt een inspectie uitgevoerd op spoortunnels in het hoofdspoorwegnet. Hierbij wordt speciale aandacht gegeven aan de implementatie (en de effectiviteit ervan op de staat van de tunnels) van maatregelen die op grond van de inspectieresultaten van 2002 moesten worden genomen.

Er worden steekproeven uitgevoerd ter toetsing van de bevoegdheid van veiligheidspersoneel (machinisten, baanwerkers, treindienstleiders e.d.) bij alle betrokken bedrijven. Daarbij gaat de aandacht uit naar opleidingen en keuringen (medisch en psychologisch).

De capaciteit voor het toezicht op interlokale tram, metro en museumlijnen wordt uitgebreid. Daarmee worden de toezichtinspanningen op een zelfde niveau gebracht zoals dat ook geldt voor het hoofdspoor. In 2004 wordt een begin gemaakt met de inspectie van de tunnels van metrolijnen.

12.2 RAILVOERTUIGEN

Toezicht wordt gehouden op:

- Materieeleigenaren (houders van railvoertuigen)
- Werkplaatsen voor onderhoud van railvoertuigen

De houder van railvoertuigen, het bedrijf dat de voertuigen feitelijk bezit, is verantwoordelijk voor de veilige staat en het veilig (doen) gebruiken van de voertuigen. Niet alle houders zijn ook vervoerder, zij stellen hun voertuigen ter beschikking aan (Nederlandse) vervoerders. Overigens stellen vervoerders ook voertuigen aan elkaar ter beschikking.

Het onderhoud aan de railvoertuigen is van invloed op de veilige staat van de voertuigen. De werkplaatsen, bedrijven die onderhoud en wijzigingen aan railvoertuigen uitvoeren, zijn verantwoordelijk voor de kwaliteit van het onderhoud. In het toezicht wordt apart aandacht aan deze bedrijven besteed.

Toelating/continuering

De toelating/continuering heeft betrekking op zowel de houder (van materieel) als het materieel. De erkenning van houders van materieel is sinds 2003 een taak van IVW. De ontwikkelde werkwijze wordt in 2004 verder beproefd. Deze erkenning maakt geen onderdeel uit van het veiligheidsattest (dat nodig is voor de toelating als vervoerder).

De toelating van spoorwegmaterieel vindt plaats via typegoedkeuringen, inzettoelatingen en verklaringen van geen bezwaar. Deze toelatingsdocumenten worden verstrekt op basis van technische keuringen. IVW voert deze keuringen niet zelf uit, deze worden door particuliere deskundigenorganisaties gedaan. Alvorens tot toelating over te gaan beoordeelt IVW deze keuringen en de resultaten daarvan. In 2004 wordt naar verwachting een gelijk aantal toelatingsdocumenten verstrekt als in 2003.

Nalevingsniveau

De huidige praktijk laat zien dat er nog steeds relatief veel defecten zijn aan het materieel. Deze defecten leiden niet altijd tot onveilige situaties, wel tot verstoringen in de rijdende dienst en op den duur tot verkleining van de veiligheidsmarges in het railsysteem als geheel.

Inspecties

Erkenningen aan houders en werkplaatsen worden verstrekt op grond van de uitkomsten van een eerste, zogenoemde initiële, integrale inspectie. Vervolgens worden voor de continuering periodieke inspecties gehouden. In principe gebeurt dit jaarlijks; afwijking hiervan is mogelijk indien de ervaringen in de meest recente inspectie daartoe aanleiding geven. Het aantal inspecties blijft in 2004 met 5 gelijk aan 2003. De inspectiemethode wordt evenwel verder ontwikkeld en geïntensiveerd.

12.3 VERVOER OP HET SPOOR

Vervoer op het spoor wordt verzorgd door:

- Reizigersvervoerders, incl. aanbieders van besloten reizigersvervoer
- Goederenvervoerders
- Technische bedrijven die tevens vervoerder zijn
- Museumbedrijven.

Besloten reizigersvervoer mag zowel door reizigers- als niet-reizigersvervoerders worden uitgevoerd. Laatstgenoemden worden in dat geval beschouwd als reizigersvervoerder.

Toelating/continuering

De toelating en continuering daarin van vervoerders vindt na inspectie plaats door afgifte van het veiligheidsattest. Voor 2004 wordt een geringe stijging van het aantal vervoerders op het Nederlandse spoorweginet voorzien. Dit heeft naar verwachting geen significante stijging in de toelatingswerkzaamheden tot gevolg.

Nalevingsniveau

Het niveau van de reizigersveiligheid is, afgemeten aan de daarvoor aangewezen maatstaf (het aantal dodelijke ongevallen) al jaren goed.

De veiligheid van rangeerders bevindt zich reeds langdurig onder de normwaarde uit de Kadernota Railveiligheid. Het huidige risico voor rangeerders is hoog. Dit geldt vooral voor rangeerders van goederenwagons.

Inspecties

Ten behoeve van de toelating en continuering daarin worden initiële en vervolgens periodieke integrale inspecties gehouden bij de vervoerders. In principe wordt elke vervoerder jaarlijks geïnspecteerd. Afwijking van deze frequentie is mogelijk op basis van de meerjarige onderzoeksresultaten en ervaringen.

De meeste letsels in het reizigersvervoer treden op bij het in- en uitstappen. De in 2002 uitgevoerde inspectie naar het vertrekproces wees uit dat structurele verbeteringen mogelijk zijn door aanpassing van de werkwijzen en procedures. In 2004 wordt geïnspecteerd in hoeverre daadwerkelijk verbetering is bereikt.

De risicosituaties voor rangeerders doen zich voor in de vorm van aanrijdgevaar tijdens rangeren of met wegverkeer op onbewaakte overgangen, blootstelling aan gevaarlijke stoffen bij het rangeren van goederenwagons, het vallen van treinen bij ontsporingen op wissels of bij botsingen tegen rangeerdelen. Het huidige risico is hoog. In 2003 is een onderzoek afgerond en zijn in samenspraak met de betrokken vervoerders en de infrabeheerder maatregelen ter verbetering vastgesteld. In 2004 wordt onderzocht of de situatie verbetert en geïnspecteerd in hoeverre de vigerende wet- en regelgeving wordt nageleefd.

In 2004 wordt de naleving van de voorschriften rond het cabineproces geïnspecteerd. Aandacht wordt gegeven aan arbeids- en rusttijden en mogelijke problemen als gevolg van alcohol en drugs. Daarnaast wordt gekeken naar de naleving van het

voorschrift inzake het aantal toegestane personen in de cabine. In 2002 werd vastgesteld dat bij 10 procent van de controles het voorschrift inzake het aantal toegestane personen in de cabine overtreden werd. Beoordeeld wordt in hoeverre verbetering in de naleving is opgetreden.

Goederentreinen dienen voor vertrek door de vervoerder aan een technische controle te worden onderworpen. Meldingen en incidenten geven aan dat bij de uitvoering hiervan verbetering gewenst is. In 2003 is een eerste inspectie gepland in de vorm van een nulmeting ter vaststelling van de stand van zaken. Afhankelijk van de uitkomsten van deze nulmeting zal in 2004 hieraan een vervolg worden gegeven.

Uit onderzoeken naar incidenten en uit inspecties bij bedrijven is gebleken dat de bevoegdheid van veiligheidspersoneel (machinisten, baanwerkers, treindienstleiders en dergelijke) niet altijd in orde is. In 2004 worden steekproeven uitgevoerd ter toetsing van deze bevoegdheid. Daarbij gaat de aandacht uit naar opleidingen en keuringen (medisch en psychologisch).

12.4 KEURINGSINSTANTIES

Personeel met spoorwegveiligheidstaken (zoals machinisten, baanwerkers en treindienstleiders) worden (initieel en periodiek) geëxamineerd en medisch en psychologisch gekeurd voordat zij een bevoegdheidsbewijs kunnen ontvangen en behouden. Deze keuringen en examens worden afgenomen door daartoe erkende bedrijven en instituten.

Ook nieuwe of gewijzigde railverkeerssystemen, infrastructuur en railvoertuigen moeten worden gekeurd. Deze technische keuringen worden uitgevoerd door daartoe erkende bedrijven, de zogenoemde notified bodies.

Toelating/continuering

IVW geeft erkenningscertificaten af aan exameninstituten en notified bodies zowel in het kader van toelating als in het kader van de continuering van de toelating. In 2004 zal het aantal exameninstituten toenemen. Het aantal af te geven erkenningscertificaten zal derhalve ook stijgen.

Inspecties

Ten behoeve van de initiële erkenning en de continuering daarvan worden integrale inspecties uitgevoerd. Na een initiële inspectie wordt een erkenningcertificaat verstrekt. Voor de continuering wordt elk bedrijf jaarlijks opnieuw geïnspecteerd. Deze inspectiefrequentie wordt beïnvloed door de meerjarige ervaringen met het betrokken bedrijf.

Het aantal jaarlijkse beoordelingen neemt toe als gevolg van een toename in het aantal keuringsinstanties.

De toelating en continuering van de erkenning van notified bodies vindt plaats via een initiële integrale inspectie. Elk bedrijf wordt vervolgens jaarlijks geïnspecteerd. De

voorgenomen activiteiten op dit gebied voor 2004 verschillen niet wezenlijk van die voor 2003.

13 RIJKSWATERSTAAT (water)

De IVW houdt toezicht op de Rijkswaterstaat (RWS) ter zake 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 concrete uitvoering van de vergunningverlening en handhaving is de taak van RWS.

Door het uitoefenen van toezicht op RWS en het stimuleren van een goede naleving van wet- en regelgeving wil IVW bijdragen aan de veiligheid met betrekking tot water (kwantiteit en kwaliteit), een duurzaam gebruik van de watersystemen in Nederland, rechtsgelijkheid en rechtszekerheid voor gebruikers/burgers en een geloofwaardige overheid.

De IVW vraagt aan RWS zichtbaar te maken wat de kwaliteit van de uitvoering is aan de hand van prestatie indicatoren. Door de aansturing van RWS is de IVW (mede)verantwoordelijk voor de verhoging van de kwaliteit en de professionaliteit van zowel vergunningverlening als handhaving van waterwet- en regelgeving. De trends in de prestatie indicatoren van RWS laten de kwaliteitsverhoging en het resultaat van de aansturing zien.

Tot 2007 liggen de eerste prioriteiten bij:

1. Het goed laten verlopen van het toezicht (efficiënt, transparant, uniform en professioneel);
2. Het gebruiken van risicoanalyses om de beperkte menskracht zo effectief mogelijk in te zetten;
3. Het vereenvoudigen van regelgeving om te komen tot een vermindering van de administratieve lasten;
4. Het implementeren van EU-regelgeving;
5. Het intensiveren van de aanpak van diffuse bronnen van vervuiling.

Toelating/continuering

Outcome	Output
<ul style="list-style-type: none"> - Vereenvoudiging regelgeving milieuwetten - Vergroting uniformiteit, efficiency en effectiviteit vergunningverlening door RWS 	<ul style="list-style-type: none"> - Advies mbt AmvB "Kleine en kortdurende lozingen Wvo" - Adviezen beleid en uitvoering mbt <ul style="list-style-type: none"> • uitvoerbaarheid voorgenomen beleid • vereenvoudiging regelgeving • concrete vergunningprocedures • jaarprogramma's vergunningverlening Regionale Directies - Uitvoeringskaders voor Wbb en Bsb - Nota prioriteitstelling vergunningverlening RWS o.g.v. risicoanalyse
Onafhankelijke, eenduidige en consistente vergunningverlening eigen werken Rijkswaterstaat	<ul style="list-style-type: none"> - Definitieve begripsbepaling eigen werk - Uitvoeringskader vergunningverlening eigen werken (procedureel en inhoudelijk) - 30 vergunningen watermilieuwetten eigen werken - 50 vergunningen overige waterwetten eigen werken Rijkswaterstaat

De activiteiten gerelateerd aan toelating/continuering komen in de loop van 2003 volledig op gang. Met ingang van 2004 wordt het niveau bereikt dat was beoogd bij de vorming van de Divisie Water.

Nalevingsniveau

Binnen de waterwet- en regelgeving is een tweedeling gemaakt tussen de watermilieuwetten en de overige waterwetten. Voor wat betreft de watermilieuwetten kan alleen voor de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo) een getalsmatige karakterisering gegeven worden van de vergunningverlening en handhaving. Er bestaan voor de rijkswateren circa 3000 vigerende Wvo vergunningen. Jaarlijks worden circa 200 vergunningen verleend of aangepast. Voorts worden jaarlijks circa 60 gedoogbeschikkingen verleend.

Per jaar voert RWS voor de Wvo circa 7000 bedrijfscontroles uit en circa 150 luchtsurveillances. Gemiddeld worden per jaar zo'n 1500 overtredingen geconstateerd door Rijkswaterstaat waarvan circa 500 ernstig. Voor de Wvo gaat het jaarlijks om 15 tot 20 vergunningen aan eigen dienst waarbij jaarlijks 10 tot 20 overtredingen worden vastgesteld (CIW enquête over de periode 1999-2001). Uit onderzoek naar de naleving van de Wvo door de industrie over de periode 2000/2001 is gebleken dat circa 70% van de bedrijven zich aan de regels houdt (Eindrapport

Naleving en handhaving van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren in 2000-2001 door Expertisecentrum Rechtshandhaving van het ministerie van Justitie).

Voor de andere natte milieuwetten kan op deze manier geen getalsmatige karakterisering worden gegeven. Van deze overige milieuwetten heeft de Wet BodemBescherming (Wbb) een eerste prioriteit bij de IVW omdat het hier gaat om een substantieel aantal vergunningen en inspecties, met een hoog aandeel voor "eigen werken" van RWS. In tegenstelling tot de Wvo zijn voor de Wbb nog geen protocollen voor vergunningverlening en handhaving aanwezig. Het nalevingsniveau ligt waarschijnlijk lager dan bij de Wvo.

Bij de niet milieuwetten gaat het om de vergunningen en inspecties "eigen werken". Dit aantal (vooral de Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken (Wbr)) vertoont een duidelijk toenemende trend.

Het beeld ten aanzien van de nalevingsniveaus is incompleet. Door een sterke nadruk te leggen op informatievoorziening en het gebruik van risicoanalyses, ook ten bate van de taakuitvoering van RWS en de IVW, moet duidelijker zichtbaar worden waar de risico's liggen en hoe groot ze zijn. Bij de informatievoorziening gaat het daarbij om de systemen Wvo-info en Wbb-info en de algemene dossiervorming. De IVW streeft naar het 95 procent up-to-date zijn van deze informatiesystemen (Inspectiewensenbrief 2005-2009). Daarnaast heeft de IVW een uitgebreide set performance-indicatoren gedefinieerd waarop zij de uitvoering door RWS zal gaan monitoren (Inspectiewensenbrief 2005-2009).

Inspecties

IVW voert audits uit op de werkprocessen van RWS die gerelateerd zijn aan de vergunningverlening en handhaving. De audits hebben ten doel om de Minister en Tweede Kamer te voorzien van een oordeel over de wijze waarop RWS de waterwet- en regelgeving toepast.

Outcome	Output
Risicobeeld van de vergunningverlening en handhaving door Rijkswaterstaat	Overzicht grootste risico's (scan in 2004)
Verbetervoorstellen regelgeving (DGW, DGG); Verbeterimpulsen uitvoering waterwetten (Rijkswaterstaat) Oordeel over de handhaving (Minister en 2e Kamer)	<ul style="list-style-type: none">• 5 auditrapporten.• 5 quick-scans• adviezen handhaafbaarheid, effectiviteit, uitvoerbaarheid van wet- en regelgeving

Het voortschrijdende meerjarenprogramma audit bevat een groslijst van 12 onderwerpen. Vier onderwerpen zijn geselecteerd voor audits in 2003: de uniformiteit en kwaliteit bij de uitvoering van de Wbr; de pakkans van illegale lozingen bij het toezicht op de Wvo; het toezicht op het besluit Rampen en zware ongevallen (BRZO) en de prioritering van de toezichtinzet bij de Wvo.

Van de resterende 8 onderwerpen wordt er één (De kwaliteit van de Wvo-vergunningverlening en handhaving) reeds opgepakt in het project

'Professionalisering van de Milieuhandhaving'. De overige onderwerpen zullen, naast onderwerpen die zich eventueel nieuw aandienen in 2003, opnieuw in de beschouwing worden meegenomen bij het samenstellen van het auditprogramma voor 2004. Het betreft (in willekeurige volgorde):

- Consistentie tussen de Scheepvaartverkeerswet (Svw), de Wbr, de Wet milieubeheer (Wm) en de Wvo;
- Integrale beleidsuitvoering voor de functie scheepvaart (kennis, mandaten, afhandeling calamiteiten);
- De vergunningverlening en handhaving Wbr bij grote eigen infrastructurele projecten;
- De administratieve samenwerking van de bevoegde instanties bij objectgericht toezicht;
- De uitvoering van het gedoogbeleid voor overtredingen van de Wvo;
- De informatie-uitwisseling tussen inspectiediensten, RWS en het Korps landelijke politiediensten (KLPD);
- De afstemming tussen de Wvo- en Wm vergunningverlening.

Het opstellen van het auditprogramma 2004 is voorzien voor eind 2003.

Naast het uitvoeren van audits is IVW verantwoordelijk voor de handhaving watermilieuwetten en "eigen werken" door RWS.

Outcome	Output
Vergroting uniformiteit, efficiency en effectiviteit handhaving door Rijkswaterstaat	<ul style="list-style-type: none"> - Nota prioriteitstelling handhaving Rijkswaterstaat o.g.v. risicoanalyse - Adviezen beleid en uitvoering mbt <ul style="list-style-type: none"> • uitvoerbaarheid voorgenomen beleid • vereenvoudiging regelgeving • concrete handhavingprocedures - Vaststellen jaarprogramma's milieuhandhaving Regionale Directies - Uitvoeringskaders voor Wbb en Bsb
Onafhankelijke, eenduidige en consistente handhaving eigen werken Rijkswaterstaat	<ul style="list-style-type: none"> - Uitvoeringskader handhaving eigen werken procedureel en inhoudelijk - toezicht op waterwetten eigen werken

De Unit Handhaving van de Divisie Water is de unit die in 2003 als laatste op sterkte komt. Met ingang van 2004 wordt het niveau bereikt dat was beoogd bij de vorming van de Divisie Water.

Advies en expertise en Berichtgeving

De IVW richt zich in 2004 primair op het vergroten van de consistentie in de handhaving van milieuwetten. Daartoe verzorgt zij kennisoverdracht, c.q. faciliteert zij, door middel van voorlichtingsbijeenkomsten, handboeken e.d. mét en vóór RWS. Parallel stelt zij criteria op voor de prestaties en de informatie van RWS teneinde het

-

mogelijk te maken om in de toekomst de toezichtarrangementen beter toe te snijden op het niveau van naleving in het veld.

In 2004 wordt een systematiek opgezet voor de toepassing van risicoanalyse en de doorvertaling ervan naar vergunningverlening, handhaving en auditing, zowel binnen de eigen organisatie als binnen RWS. Op die wijze wordt getracht de aanpak binnen RWS aan te laten sluiten op de IVW-brede benadering.

Daarnaast beschouwt de IVW de aansluiting bij internationaal geaccepteerde criteria voor handhaving, vergunningverlening en auditing en de inbedding in beleid als een belangrijk aandachtspunt. Zij neemt met dat oogmerk deel aan internationale, interdepartementale en regionale overleggen en verstrekt, daar waar nodig, adviezen aan de beleidsdirectoraten generaal.