

Rapport

Datum
13 september 2004

Jaarwerkplan 2005

Datum
13 september 2004
Rapport
Jaarwerkplan 2005

Paginanummer
2

Inhoudsopgave

1	Voorwoord	5
2	Missie, kernwaarden en organisatie	7
3	Strategische ontwikkelingen	11
3.1	De omgeving van de IVW	11
3.2	Toezicht in beweging	12
3.3	Herziening van de toezichtarrangementen	14
4	Speerpunten 2005	17
4.1	Algemeen	17
4.2	Verantwoord kiezen	17
4.3	Bijzondere aandachtspunten	20
4.4	Verbijzondering naar domeinen van toezicht	22
5	Scheepvaart	23
5.1	Algemeen	23
5.2	Koopvaardij	24
5.3	Binnenvaart	27
5.4	Visserij	27
5.5	(Be)lading en gevaarlijke stoffen	28
6	Luchtvaart	31
6.1	Algemeen	31
6.2	Luchthavens en luchtruim	32
6.3	Luchtvaartmaatschappijen	35
6.4	Luchtvaarttechnische bedrijven	37
6.5	Gevaarlijke stoffen	39
7	Wegvervoer	41
7.1	Algemeen	41
7.2	Taxivervoer	42
7.3	Busvervoer	43
7.4	Goederenvervoer	45
7.5	Gevaarlijke stoffen	46
8	Rail	47
8.1	Spoor	47
8.2	Tram en metro	50
8.3	Gevaarlijke stoffen	51
9	Waterbeheer	53

Datum
13 september 2004
Rapport
Jaarwerkplan 2005

Paginanummer
4

Bijlage A: Kengetallen per domein	55
Bijlage B: Begrippen en definities	63
Bijlage C: Overzicht van wetten	65
Bijlage D: Afkortingenlijst	69

1 Voorwoord

Het toezicht wordt door de samenleving als een belangrijke taak van de overheid beschouwd. Tegelijkertijd ervaren inspectieorganisaties dat burgers, bedrijven en instellingen kritisch kijken naar de wijze waarop zij het toezicht uitoefenen. Steeds nadrukkelijker vraagt men naar het effect van de werkzaamheden en de mate waarin het toezicht doelgericht en doeltreffend wordt uitgevoerd. De indruk bestaat soms dat toezichthouders van de diverse overheidsinspecties bij bedrijven de deur platlopen, ieder voor een klein stukje van het gehele bedrijfsproces. Dit roept vragen op. Moeten toezichthouders niet meer samenwerken? Moet het toezicht niet meer samenhangend over de grenzen van bestaande inspectieorganisaties heen gaan plaatsvinden? Ook worden uitspraken verlangd over wat de balans zou moeten zijn tussen de verantwoordelijkheid van de overheid en die van de bedrijven. Moet in het toezicht niet (nog) meer de nadruk gelegd worden op het bevorderen van de eigen verantwoordelijkheid van ondernemers in plaats van die voornamelijk bij de overheid te leggen?

Het kabinet Balkenende II heeft in november 2003 de kabinetsvisie '*Andere Overheid*' met een bijbehorend Actieprogramma vastgesteld en aan de Tweede Kamer toegezonden¹. Betoogd wordt dat in tal van maatschappelijke sectoren het primaire toezicht vooral kan worden uitgeoefend binnen de verhoudingen die in de samenleving bestaan tussen bedrijven, maatschappelijke organisaties en burgers onderling. De rol van de overheid als toezichthouder wordt dan een andere: zij houdt vaker toezicht op het toezicht (metatoezicht). De overheid heeft een systeemverantwoordelijkheid voor de inrichting van een adequaat systeem van *checks and balances* op de verschillende terreinen van overheidszorg. Het kabinet denkt aan een mix van instrumenten als certificering, klantenpanels, kwaliteitscontracten en prestatievergelijking. Daarnaast wil het kabinet de versnippering in het toezicht terugdringen door de werkverdeling en samenhang tussen rijksinspecties kritisch te bezien. In dit verband zal onder meer een inventarisatie worden gemaakt van onderlinge tegenstrijdigheden in de regelgeving op diverse terreinen. Het kabinet heeft het voornemen in 2005 een nieuwe rijksbrede visie op het toezicht te presenteren. Hoeksteen hiervan zal zijn: toezichtarrangementen waarin burgers, bedrijven en instellingen een grotere rol hebben dan thans het geval is.

Anticiperend op de wens van het kabinet en signalen uit de maatschappij heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) de nota *Toezicht in Beweging* geschreven. Hierin geeft de IVW te kennen in de komende jaren actief bezig te zijn met het ontwikkelen van nieuwe vormen van het toezicht. Kenmerkend voor

¹ Brief minister van BZK aan Tweede Kamer d.d. 1-12-2003; Tweede Kamer, vergaderjaar 2003-2004, 29362, nr. 1

de nota zijn acht streefbeelden, waarvan een van de belangrijkste is het 'teruggeven' van de eigen verantwoordelijkheid aan de burger. Uiteraard kan dat niet zonder meer. Er zal onderzocht moeten worden hoe de burger en/of sector hier mee omgaat. Maar ook voor de toezichthouder brengt deze wijziging in verantwoordelijkheden grote veranderingen met zich mee.

Bovenstaande ontwikkelingen en inzichten met betrekking tot het functioneren van de huidige organisatie hebben de IVW tot de conclusie gebracht dat de werkwijze, de organisatie en besturing verandering behoeven. De IVW moet zich ontwikkelen tot een professionele en meer geïntegreerde inspectieorganisatie. Onderdelen van dit veranderingstraject zullen aan de buitenwereld niet ongemerkt voorbij gaan. Reden om in dit Jaarwerkplan kort in te gaan op belangrijke veranderingen in de organisatie.

Wijzigende budgettaire kaders en nieuwe taken die zich aandienen maken bovendien dat de IVW prioriteiten moet stellen en een afweging moet maken tussen bestaande en nieuwe taken. Dit Jaarwerkplan gaat in op de uitkomsten van dit proces en de overwegingen die daarbij een rol hebben gespeeld.

Den Haag, September 2004

Ferdinand Mertens

2 Missie, kernwaarden en organisatie

Visie, missie en kernwaarden

De leidraad voor de wijze waarop de IVW haar takenpakket invult wordt gevormd door de visie en de missie van de IVW. Met alle veranderingen die zich in de maatschappelijke en politieke omgeving voordoen zijn deze nog steeds actueel, misschien wel actueler dan ooit.

Visie

Een veilig, leefbaar, bereikbaar Nederland met:

- Zo min mogelijk ongelukken, incidenten, milieuvervuiling en overlast
- Voldoende mogelijkheden voor economische expansie
- Ondernemers en burgers die zich daar eveneens verantwoordelijk voor voelen, in een goed geordende markt

Missie

De Inspectie Verkeer en Waterstaat bewaakt en bevordert een veilig en duurzaam gebruik van weg, water, lucht en rail door burgers en ondernemers en bericht over de resultaten van het werk in de openbaarheid.

Om voldoende focus in het optreden van de IVW te realiseren, is een aantal kernwaarden vastgesteld: alert, helder en deskundig. Deze weerspiegelen de essentiële en onveranderlijke grondbeginselen van de IVW. Ze vormen de kern van de gewenste identiteit en imago en maken interactie mogelijk met relevante doelgroepen.

Alert

De IVW wil waakzaam en attent zijn op ontwikkelingen in de omgeving van de organisatie (zowel nationaal als internationaal) op het gebied van een veilig en duurzaam gebruik van lucht, water en land voor transport van personen en goederen door burgers en ondernemers. Alert handelen spreekt met name uit de manier waarop de IVW effectief en efficiënt optreedt en over haar werkzaamheden rapporteert.

Helder

De IVW is een organisatie die een duidelijke streep trekt. Vóór de streep is zij meedenkend, achter deze streep treedt zij sanctionerend op. In de communicatie moet de IVW duidelijk aangeven aan welke de regels de geïnspecteerde zich moet houden. Het niet naleven van de regels betekent dat sancties opgelegd worden.

Deskundig

(Actuele) deskundigheid is noodzakelijk om als autoriteit in het veld van verkeer en vervoer op te treden. De sectoren moeten met vragen over verkeer en vervoer bij de IVW terecht kunnen. De ervaring en deskundigheid van de IVW komt ook tot uiting in haar rol als 'antenne' voor beleid.

De kernwaarden 'alert, helder en deskundig' verwijzen naar de manier van optreden in de dagelijkse bezigheden van de IVW. De IVW wil hiermee haar dienstverlening onderscheiden en haar imago opbouwen.

Naar een nieuwe organisatie

De IVW wil zich verder professionaliseren en toegroeien naar een geïntegreerde toezichtorganisatie waarin het accent wordt gelegd op de uitvoering van de inspectietaken, en waarin de daaraan ten dienste staande functies zijn geconcentreerd. In 2005 zal daartoe de organisatie van de IVW en de aansturing van de inspecteurs ingrijpend veranderen.

De thans bestaande divisies worden vervangen door een structuur van toezichteenheden die geformeerd worden op basis van domeinen van toezicht.

Tabel 1 Toezichteenheden en domeinen van toezicht²

Toezichteenheid	Domein van toezicht
Zeescheepvaart	Koopvaardij
	Visserij
Binnenvaart	Binnenvaart
Personenvervoer	Taxivervoer
	Busvervoer
Goederenvervoer	Goederenvervoer (over de weg)
Luchthavens en luchtruim	Luchthavens en luchtruim
Luchtvaarttechnische bedrijven	Luchtvaarttechnische bedrijven
Luchtvaartmaatschappijen	Luchtvaartmaatschappijen (grote luchtvaart)
	Luchtvaartmaatschappijen (kleine luchtvaart)
Rail	Spoor
	Tram en metro
Waterbeheer	Waterbeheer

Er wordt een projectdirectie e-government opgericht die tot taak heeft om ten behoeve van de ingezette vernieuwingen, de mogelijkheden van de moderne informatietechnologie verder te ontwikkelen en toe te passen. Het gaat hierbij

² De exacte namen van zowel de domeinen van toezicht als de toezichteenheden kunnen gedurende het veranderingsproces van de IVW nog wijzigen.

om automatisering van inspectiewerkzaamheden (e-enforcement), verbetering van dienstverlening (e-government) en het toegankelijk maken van kennis (kennisbank). Per 1 januari 2005 zal deze directie operationeel zijn.

De administratieve processen, de ontwikkelcapaciteit en de bedrijfsvoering zullen worden gebundeld in daartoe in te richten organisatieonderdelen. Waar mogelijk worden de uitvoerende en ondersteunende taken van de bedrijfsvoeringfunctie – in lijn met het V&W-beleid – ondergebracht bij de Shared Services Organisatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (SSO-V&W).

Datum
13 september 2004
Rapport
Jaarwerkplan 2005

Paginanummer
10

3 Strategische ontwikkelingen

3.1 De omgeving van de IVW

De recente maatschappelijke ontwikkelingen ten aanzien van de taak en plaats van het toezicht in de maatschappij maken ook voor de IVW een heroriëntatie noodzakelijk.

Belangrijke uitgangspunten in dit kader worden gegeven door het *Hoofdlijnenakkoord*³ en het *Actieprogramma Andere Overheid*⁴.

Het *Hoofdlijnenakkoord Kabinet Balkenende II* bevat de volgende uitgangspunten die van belang zijn voor de IVW:

- Voor een veilige samenleving moeten mensen zelf meer verantwoordelijkheid nemen.
- Er is te veel bureaucratie, er is te veel en te gedetailleerde regelgeving.
- De overheid moet haar effectiviteit, slagkracht en luisterend vermogen vergroten.
- De administratieve lasten voor burgers en bedrijven moeten de komende jaren omlaag.
- Het kabinet zal een strikt integriteitsbeleid voeren binnen de overheid.

Het *Actieprogramma Andere Overheid* bouwt voort op het *Hoofdlijnenakkoord* en geeft een analyse van de huidige verhoudingen tussen burger en overheid en de problemen die deze verhoudingen kenmerken. Vervolgens worden de eisen geschetst waaraan een moderne overheid zou moeten voldoen.

Het kabinet streeft naar een overheid die:

- terughoudend is in wat ze regelt
- een groter beroep doet op maatschappelijke krachten
- wel voorziet in de borging van publieke belangen en rechtstatelijke eisen
- hoogwaardige prestaties levert, daar waar de behartiging van publieke belangen niet bij mensen zelf, de markt of maatschappelijke instellingen kan worden neergelegd

Het kabinet is van mening dat te weinig gebruik wordt gemaakt van het potentieel van de "civil society" om horizontale verantwoordingsrelaties te creëren. Op veel terreinen kan het primaire toezicht vooral worden uitgeoefend binnen de verhoudingen die in de samenleving bestaan tussen bedrijven, maatschappelijke organisaties en burgers onderling. De rol van de overheid als toezichthouder wordt dan een andere: zij zal vaker toezicht houden op de controlemechanismen in een domein. De overheid heeft een

³ Hoofdlijnenakkoord Kabinet Balkenende II, mei 2003

⁴ Actieprogramma Andere Overheid, december 2003

verantwoordelijkheid voor de inrichting van een adequaat systeem van “checks and balances” in de verschillende domeinen. Het kabinet denkt daarbij aan een mix van instrumenten als certificering, klantenpanels, kwaliteitscontracten en prestatievergelijking. De versnippering in het rijkstoezicht zal worden tegengegaan door een slimmere werkverdeling tussen de toezichthouders onderling en door te komen tot een bundeling van kleinere toezichteenheden. Binnen het Ministerie van V&W zijn uitgangspunten voor het toezicht geformuleerd in het Actieprogramma bij de Veranderingopgave⁵ en in de projecten Administratieve Lasten⁶ en Beter Geregeld⁷.

3.2 Toezicht in beweging

Voortbouwend op de in 3.1 genoemde uitgangspunten heeft de IVW in 2004 haar toezichtbeleid herzien en vastgelegd in de nota *Toezicht in Beweging*⁸. Daarin zijn de acht lijnen opgenomen waarlangs de IVW zich de komende jaren wil ontwikkelen:

1. Eigen verantwoordelijkheid voor burgers en bedrijven

Branches en bedrijven zullen verschillen in de mate waarin men een grotere verantwoordelijkheid kan en wil nemen. Per domein van toezicht wil de IVW verkennen welke mogelijkheden er zijn. Naast wettelijke regels kan daarbij gedacht worden aan vormen als convenanten, gedragscodes en beleidsregels. Ook certificatie en accreditatie bieden mogelijkheden tot het invullen van de eigen verantwoordelijkheid. Doelvoorschriften, zorgplichten en open normen zullen voor zelfregulering de ruimte moeten bieden. Zonodig zal de IVW voorstellen doen voor een andere inrichting van de regelgeving.

2. Integraal beeld per domein

Preventie is het belangrijkste doel van toezicht. Het (re)activeren van verantwoordelijkheid past hierin. De IVW zal zich steeds meer gaan richten op het hele systeem. Vanuit een integraal beeld beoordeelt de IVW of het systeem onder controle is. De IVW verzamelt kennis over het systeem via nalevingsmeting, onderzoek naar ongevallen en incidenten en risicoanalyse. De kennis vormt de basis voor de prioriteitstelling in het toezicht en voor de berichtgeving over veiligheid en milieu. Een goede informatiehuishouding ondersteunt het verkrijgen van het integrale beeld en het uitvoeren en evalueren van de organisatietaken en de verantwoording daarover. Dat de IVW zich richt op het gehele systeem betekent niet dat er geen aandacht is voor ongevallen en incidenten. Zowel het optreden ten tijde van een crisis,

⁵ Actieprogramma bij de veranderingopgave van Verkeer en Waterstaat, februari 2004

⁶ Minder lastig voor bedrijven, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, december 2003

⁷ Project Beter Geregeld, Werkplan 2004, januari 2004

⁸ Toezicht in beweging; Ontwikkeling van het toezicht bij Verkeer en Waterstaat, juni 2004

ongeval of ernstig incident als het doen van onderzoek naar ongevallen en incidenten krijgt daarbij de aandacht.

3. Actief in Europa

In een aantal domeinen zijn mondiale verbanden zeer bepalend. Europese richtlijnen worden meer en meer bepalend en Europese toezichthouders zijn aangetreden of lopen zich warm: de European Aviation Safety Agency (EASA); de European Maritime Safety Agency (EMSA); en de European Railway Agency (ERA). De IVW bevordert de Europese aanpak van onderdelen van het toezicht door een actieve inbreng in de beleidsvormende organen van deze instellingen. Verder zal de IVW in contact treden met zusterorganisaties in andere EU-landen om te streven naar een vergelijkbare toezichtslast (een "level playing field") en om samen te werken met name op terreinen waar de expertise schaars is. Nieuwe nationale wetgeving en toezichtarrangementen zullen steeds bezien moeten worden in het licht van de Europese regelgeving. Bij het overleg over de totstandkoming van internationale regelgeving zal de IVW de beleidsdirectoraten niet alleen bijstaan, maar ook informeren en adviseren over de door de IVW gewenste ontwikkelrichting.

4. Maatschappelijke oriëntatie

Het toezicht in de domeinen van de IVW is van oudsher veelal technisch van aard. Hoewel deze technische oriëntatie belangrijk blijft als fundament voor het IVW-toezicht wil de IVW meer invulling geven aan de maatschappelijke invalshoek. Aandacht voor het maatschappelijk en het politiek belang van de werkzaamheden die de IVW verricht is gewenst.

5. Samenwerking met andere toezichthouders

De IVW wil de samenwerking met andere inspectiediensten en toezichthouders verbeteren en komen tot een betere taakverdeling. De IVW brengt eventuele overlappingsen en witte vlekken in kaart bij de aanpassing van de toezichtarrangementen en komt tot een effectieve en efficiënte taakverdeling. Voor het maken van risicoanalyses, trendanalyses en nalevingsmetingen zal de IVW zich waar mogelijk mede baseren op de informatie die door andere toezichthouders wordt verzameld.

6. Flexible response

Voor de IVW als toezichthouder is het gewenst over een breed scala aan interventies te beschikken. Wanneer het gehele palet aan interventies ter beschikking staat is een strategie van "flexible response" mogelijk: de inspectie kiest de interventie die past bij de oorzaak van het niet-naleven. Hierbij behoren zowel zachte interventies, als bestuurlijke sancties en opschorten en intrekken van vergunningen als het zwaarste sanctiemiddel dat de inspectie ten dienste staat.

Bestuursrechtelijke interventies verdienen de voorkeur boven strafrechtelijke. In deze zin zijn de strafrechtelijke sancties een "ultimum remedium". Toch kan het

soms ook nodig zijn het strafrecht toe te passen. De IVW en het Openbaar Ministerie (OM) werken aan afspraken over de vraag wanneer bestuursrechtelijke en wanneer strafrechtelijke interventies nodig zijn en hoe beide organisaties hierbij kunnen samenwerken.

7. Digitaal toezicht

Digitale technieken kunnen het dienstverlenende proces van vergunningverlening klantvriendelijker maken. Digitale technieken kunnen bovendien het toezicht intensiveren, bijvoorbeeld door meer op afstand te inspecteren en de inspecteur gericht te ondersteunen. Digitalisering ondersteunt het verwerven van een integraal beeld van de domeinen van toezicht. Digitale technieken kunnen tenslotte zelfregulering ondersteunen.

Digitalisering levert op langere termijn efficiëntiewinst en kwaliteitsverbetering. Op korte termijn vraagt het echter om een gecoördineerde aanpak en forse investeringen. De IVW kiest voor een integrale benadering met een duidelijke regie.

8. Eén inspectieprogramma

Wanneer in een toezichtarrangement zowel periodieke, verplichte inspecties als inspecties gebaseerd op risicoanalyses een plaats hebben vindt de IVW dat de verkregen informatie gecombineerd moet kunnen en mogen worden. Tussen de processen van vergunningverlening en handhaving moet geen starre scheiding plaatsvinden. De verschillende inspecties worden derhalve per domein in één jaarlijks op te stellen inspectieprogramma opgenomen.

3.3 Herziening van de toezichtarrangementen

De IVW is, op basis van de in 3.2 genoemde ontwikkelingslijnen, in 2003 gestart met de herziening van de bestaande toezichtarrangementen. In een toezichtarrangement komen per toezichtdomein de bestuurlijke en organisatorische inrichting en invulling van het toezicht tot uitdrukking. In wezen gaat het om de drieslag wet- en regelgeving, primaire processen in het toezicht en organisatie van het toezicht. De looptijd van een toezichtarrangement is in principe meerdere jaren. De jaarlijkse inspectieprogramma's worden vervolgens opgesteld op basis van een vastgesteld toezichtarrangement.

De komende jaren zullen op deze wijze alle domeinen van toezicht de revue passeren. Nog in 2004 zal het definiëren van de volgende toezichtarrangementen worden afgerond: koopvaardij, binnenvaart, spoorwegen (rail), taxivervoer en luchthavens. In het voorjaar van 2005 volgen busvervoer, luchtruim, luchtvaarttechnische bedrijven en luchtvaartmaatschappijen (grote en kleine luchtvaart), alsmede een speciaal toezichtarrangement voor de mainport Schiphol. De reeks wordt medio 2005 afgesloten met visserij, waterbeheer, tram en metro en goederenvervoer over de weg. Vanaf 2005 vindt de implementatie plaats. Hoe ingrijpend de veranderingen zullen zijn kan per toezichtarrangement verschillen.

Toezicht maakt integraal onderdeel uit van de beleidscyclus. Dat maakt het nodig V&W-breed af te stemmen over de nieuw te ontwikkelen toezichtarrangementen. Voor een deel krijgt dit vorm in het kader van het project Innovatie Regelgeving en Administratieve Lasten (PIRAL), waarin zowel de afstemming met de reductie administratieve lasten als met de doorlichting van wet- en regelgeving (Beter Geregeld) is geborgd. De (tussen)resultaten van de herziening van de toezichtarrangementen kunnen mede gebruikt worden als input in het proces van doorlichting van wet- en regelgeving. Ook bestaat de mogelijkheid dat de doorlichting van een bepaald domein voorafgaat aan de herziening van het toezichtarrangement en een kader kan bieden voor deze herziening.

Datum
13 september 2004
Rapport
Jaarwerkplan 2005

Paginanummer
16

4 Speerpunten 2005

4.1 Algemeen

Als gevolg van de nota Toezicht in Beweging en de in hoofdstuk 3 beschreven doorlichting van de toezichtarrangementen, zal het toezicht zoals dat wordt uitgeoefend door de IVW in de komende jaren veranderen. De projecten waarin de arrangementen worden doorgelicht zijn nog niet in het stadium dat de resultaten leidend kunnen zijn bij de inrichting van het werkprogramma voor 2005. De voorgestelde wijzigingen in het programma moeten dan ook gezien worden als vooruitlopend op meer uitgebreide herzieningen. De genoemde keuzes hebben primair betrekking op de hoofdlijnen. De nadere invulling vindt in het najaar van 2004 plaats.

4.2 Verantwoord kiezen

Op een aantal terreinen dienen zich, deels als gevolg van internationale regelgeving, deels als gevolg van nationale overwegingen, nieuwe taken aan voor de IVW. Bij de koopvaardij gaat het om taken op het gebied van security, milieu, en veiligheid. In het luchtvaartdomein gaat het om verschillende taken die zich richten op het bereiken van veiligheidsdoelstellingen en bij het vervoer over de weg gaat het om de invoering van de boordcomputer taxi, de verdere uitwerking en invoering van de digitale tachograaf en de invoering van de bestuurlijke boete als handhavinginstrument. Deze nieuwe taken en budgettaire kaders waarbinnen de IVW zich dient te begeven maken dat prioriteiten gesteld moeten worden om de beschikbare capaciteit verantwoord en afgewogen in te zetten. Een herbezinning op het takenpakket van de IVW als geheel is daarbij noodzakelijk. Bij de afweging speelt het politiek maatschappelijk belang dat aan de taken wordt toegekend een hoofdrol. Daarnaast is rekening gehouden met bevindingen uit de toezichtpraktijk en de streefbeelden zoals vastgelegd in de nota Toezicht in Beweging.

Strategische keuzes

De IVW komt voor 2005 tot de volgende strategische keuzes:

Scheepvaart

De nieuwe taken op het gebied van milieu (havenontvangstinstallaties, de richtlijn op de verwerking en lozing van sanitair afval (MARPOL Annex IV), en de handhaving van het verbod op organotin), havenbeveiliging (ISPS-code) en veiligheid (richtlijn laden en lossen van bulkschepen en de richtlijn betreffende de wederzijdse erkenning van documenten door de VS en de EU (MRA-agreement)) worden in het werkprogramma opgenomen.

In het toezicht op de koopvaardij wordt een veranderde werkwijze doorgevoerd. De essentie van de daarmee voorgestane ontwikkelrichting is dat een kwaliteitsverbetering wordt bereikt door het toezicht op de reders (vlaggestaattoezicht) en het tweedelijns toezicht op erkende organisaties zoals de classificatiebureaus te versterken. Certificerende inspecties worden daarbij zo veel mogelijk uitbesteed aan erkende organisaties, veelal de classificatiebureaus, waarna de IVW de certificaten afgeeft. Ook zal voortvarend worden gewerkt aan verbetering van de werkrelatie en communicatie met de reders.

Voor de volgende taken wordt onderzocht in hoeverre en met welke snelheid ze kunnen worden geëxtensieerd of aan de markt overgedragen: scheepsmeting zeevaart, het keuren van tekeningen en de inspecties van de radiocommunicatie-uitrusting op zeegaande schepen en binnenvaartschepen.

Luchtvaart

De volgende nieuwe taken worden in het programma opgenomen: melding luchtvaartvoorvallen (ECCAIRS), Eurocontrol regelgeving (ESARR's), het ontwikkelen van nieuwe veiligheidsnormen voor luchtvaartterreinen, het harmoniseren van bestaande normen en de implementatie daarvan in Europees verband (GASR) en de regelgeving betreffende regionale en kleine luchthavens (RRKL).

De taken op het gebied van Vergunningverlening rondvluchtbedrijven (JAR-OPS 1) en de National Supervisory Authority (NSA) worden uitgevoerd, mits deze kostendekkend worden gefinancierd. Wat betreft de organisatorische inrichting van de NSA wordt de discussie in de Europese Commissie (EC) nauwlettend gevolgd. Samenwerking met andere lidstaten is mogelijk een optie. Uiterlijk in 2005 zal de EC hierover besluiten.

Een aantal taken wordt overgenomen door het Europese luchtvaartagentschap EASA. Daarnaast zal de IVW, mits daarvoor dekking wordt gevonden bij EASA, de werkzaamheden uitvoeren die voortvloeien uit de komst van EASA.

Het toezicht zal verschuiven van productgericht naar systeemgericht toezicht, waarbij de wettelijke/vraaggestuurde taken worden versoerd tot het wettelijk verplicht minimum. De prioriteit komt te liggen bij Schiphol en SAFA-inspecties (Safety Assessment of Foreign Aircraft). Onderzocht wordt in hoeverre het toezicht op de andere luchthavens dan Schiphol en de vlucht-, SANA (Safety Assessment National Aircraft)- en SAGA (Safety Assessment General Aviation)-inspecties kunnen worden geëxtensieerd. Tevens wordt onderzocht in hoeverre een aantal taken op het terrein van examens en brevetten kan worden uitbesteed.

Het totaal aantal inspecties wordt verminderd, in lijn met de aanknopingspunten die de internationale benchmark door de Commissie Tarieven Luchtvaart

(Commissie Linschoten) heeft opgeleverd. Dit zal leiden tot aanpassing van het inspectieprogramma voor de luchtvaart (IPL 2005).

Wegvervoer

Er zal voortvarend worden gewerkt aan de invoering van de Digitale Tachograaf, de boordcomputer taxi en het chauffeursexamen, alsmede aan de invoering van de bestuurlijke boete als handhavinginstrument.

Met betrekking tot het taxivervoer wordt een arrangement uitgewerkt waarin de handhaving zich primair richt op de vier grote steden. Voorts wordt een vereenvoudiging bij de vergunningverlening doorgevoerd, worden de werkzaamheden meer ingericht op klachten en incidentmeldingen als indicatie voor de noodzaak tot ingrijpen en wordt actief de zelfregulering binnen de sector bevorderd.

Ten aanzien van het toezicht op het goederenvervoer over de weg wordt onderzocht in hoeverre de effectiviteit kan worden verhoogd door een andere mix van weg- en bedrijfscontroles, optimale benutting van het vaststellen van overbelading met behulp van weeglusen (Weigh in motion/WIM), integratie van de verschillende soorten controles en nauwere samenwerking met het KLPD waar het gaat om de controles op rij- en rusttijden.

Rail

IVW geeft ook in 2005 hoge prioriteit aan spoorwegveiligheid. Uit de staat van de veiligheid op het spoor volgt dat prioriteit wordt toegekend aan: de veiligheid van baanwerkers en rangeerders; de problematiek van ten onrechte door rood sein rijden; de onderhoudstoestand van de infrastructuur en vandalisme op het spoor.

Waterbeheer

De mogelijk nieuw aan de IVW op te dragen taak voor het houden van tweedelijns toezicht op de lagere overheden wordt binnen de mogelijkheden van de bestaande kaders in het takenpakket opgenomen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Ten aanzien van het toezicht op gevaarlijke stoffen geldt dat de inzet ten minste wordt gehandhaafd op het niveau van 2004. Daarnaast wordt bezien welke aanvullende inzet kan/moet worden gepleegd met het oog op de in het Strategische Akkoord van het kabinet Balkenende I voorziene versterking van de uitvoering en handhaving van het externe veiligheidsbeleid en met het oog op de uitkomsten van het onderzoek "Gedogen en Handhaven" van de Algemene Rekenkamer.

4.3 Bijzondere aandachtspunten

Innoveren door digitaliseren

Nog in 2004 wordt binnen de IVW een projectdirectie E-government opgericht. Deze zal zich specifiek richten op de benutting van de digitale mogelijkheden bij de uitvoering van alle taken die de IVW kent.

Twee belangrijke ontwikkelingen worden onderkend, aangeduid als e-enforcement en e-government. Bij e-enforcement gaat het om het toepassen van digitale technologie bij inspectiewerkzaamheden. Voorbeelden hiervan zijn de geluidsmetingen rond Schiphol en het dynamisch vaststellen van overbelading met weeglussen (Weigh in motion). E-government wordt ingezet voor het langs digitale weg aanvragen en verwerken van vergunningen. Ook het via internet toegankelijk maken van regelgeving en het breder ontsluiten van inspectieresultaten en van bij de IVW aanwezige kennis en expertise is een onderdeel van e-government.

In 2005 voert de IVW de volgende activiteiten uit:

- Uitwerken en realiseren van 'quick wins' die snel zichtbaar zijn voor de samenleving. De eerste resultaten zijn de verbetering van zogenaamde 'front-end processen' via elektronische formulieren (bijvoorbeeld vergunningverlening via internet) en het verbeteren van de informatieverstrekking (bijvoorbeeld onderzoeksresultaten via internet beschikbaar stellen).
- Uitwerken van een fundamenteel e-government programma in de vorm van projectvoorstellen die de baten voor de samenleving duidelijk zichtbaar maken.

Er is in dit traject een intensieve samenwerking voorzien met Rijkswaterstaat, de V&W-beleidskern, andere inspecties en relevante instellingen op het terrein van e-government. Naar verwachting kan op 1 januari 2005 genoemde projectdirectie op volle sterkte van start gaan.

Samenwerking tussen toezichthouders

De samenwerking tussen toezichthouders heeft in 2004 tot vruchtbare resultaten geleid. Het samen met de Arbeidsinspectie ontwikkelde regiemodel zal in 2005 nader worden beproefd. Bij het regiemodel wordt er van uitgegaan dat het gedefinieerde domein van toezicht wordt geïnspecteerd onder regie van één dienst, met inschakeling van deskundig personeel van de samenwerkende dienst. Dit model is sterker dan in de huidige praktijk gericht op samenwerking tussen de inspectiediensten. Daarnaast wordt getoetst of het model bruikbaar is voor de inrichting van de samenwerking met andere partners van de IVW (KLPD, VROM-inspectie) in haar domeinen.

De resultaten van de bevindingen uit 2004 en 2005 worden benut voor de structurele afstemming van de werkzaamheden, die in de jaarwerkplannen van

de verschillende inspectiediensten voor 2006 een plaats zal krijgen. Eind 2004/begin 2005 worden ook de conclusies uit het Actieprogramma Andere Overheid, over onder andere de samenwerking van inspecties door gezamenlijke bedrijfsbezoeken, verwacht. Deze zijn uiteraard eveneens richtinggevend voor de vormgeving van het structureel afstemmingsproces over de werkzaamheden.

Internationale ontwikkelingen

Meer nog dan in 2004 is de IVW in 2005 actief in Europa. Door de oprichting van steeds meer Europese Agentschappen met ook toezichhoudende taken - in 2004 is het Europees Spoorwegbureau (ERA) toegevoegd aan de reeds bestaande agentschappen EASA en EMSA - wordt het toezicht steeds meer Europees geregeld. Permanente aandacht voor de ontwikkelingen in Europa is daarmee ook voor de toezichthouder een belangrijke taak geworden. In 2005 wordt een start gemaakt met de uitvoering van een meerjarig actieprogramma. Onderdelen van dit actieprogramma zijn:

- Realiseren van effectieve betrokkenheid bij de ontwikkeling en implementatie van internationale regelgeving. De IVW ondersteunt de beleidsdirectoraten en neemt zelf deel, passend bij de taakverdeling tussen beleid en inspectie. De IVW beoordeelt structureel en tijdig de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van voorstellen voor Europese regelgeving. Het reeds in nationaal verband benutte instrument van de uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets wordt ook in de internationale component van de wetgevingscyclus ingezet.
- Verhoging van de alertheid m.b.t. internationale beleidsontwikkelingen door goed zicht te hebben op de relevante dossiers en door optimale communicatie met de beleidsdirectoraten over in te nemen standpunten in internationale fora. De IVW intensiveert daartoe onder meer de werkrelaties met andere nationale toezichthouders binnen en buiten de EU. Door internationale benchmarking, informatie-uitwisseling bij incidenten, kennisuitwisseling over methoden, technieken en inspectieresultaten wordt bijgedragen aan optimalisering van het toezicht. Conform het departementale beleid worden daarbij eerst de contacten met de buurlanden en vervolgens die met andere relevante landen gestructureerd.
- Bevordering van een Europese aanpak van onderdelen van het toezicht door een actieve inbreng in de juiste organen van de Europese Agentschappen met toezichhoudende taken (EASA, EMSA, ERA). Deze benadering wordt ook voor zover van toepassing gehanteerd bij de informele samenwerkingsverbanden waaraan de IVW deelneemt. Voorbeelden daarvan zijn: het netwerk van handhavers van de milieuwetgeving van de EU (European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law/IMPEL), het samenwerkingsverband van inspectiediensten in de EU op het gebied van vervoer (Euro Controle Route) en het informeel overleg van Europese

spoorwegtoezichthouders (International Liaison Group of Governmental Railway Inspectorates/ILGGRI).

- Onderzoek of detachering van personeel bij de Europese agentschappen en/of andere nationale toezichthouders opportuun is.

Security

De IVW blijft het tegengaan van bewuste verstoring van de transportketen en het waterbeheer als een hoge prioriteit beschouwen. De afgelopen jaren is geïnvesteerd in het opbouwen van een kennis-informatiepositie om het toezicht op security adequaat vorm te geven. Hierbij lag de nadruk vooral op de integratie van security-elementen in de luchtvaart (inflight security) en de scheepvaart (certificering en handhaving schepen) alsmede het nieuwe toezicht op de Havenbeveiligingswet.

In 2005 zullen securitymaatregelen ook in andere modaliteiten, zoals in het vervoer van gevaarlijke stoffen, van kracht worden. De IVW zal deze maatregelen in het toezicht betrekken. Ten aanzien van het toezicht op security hanteert de IVW een flexibele opstelling; de actuele situatie en de Europese context waarbinnen maatregelen worden getroffen kunnen aanleiding geven tot het toekennen van andere prioriteiten. Tenslotte werkt de IVW in 2005 aan nauwere afstemming en samenwerking met andere toezichthouders op het vlak van security.

Kennis

Inhoudelijke prioriteiten op het gebied van kennis zijn het verder ontwikkelen van de basis inspectievaardigheden (informatiehuishouding, inspectiemethoden, nalevingsmeting, risico- en trendanalyse), het vergroten van de maatschappelijke, politieke en beleidsgevoeligheid en de keten- en systeembenadering. IVW geeft in 2005 invulling aan de aanbevelingen van de in 2004 gehouden audit op de kennisinvesteringen, in nauwe samenhang met de organisatieontwikkeling. De hoofdlijnen van de aanbevelingen betreffen: het aanbrenge van een duidelijk onderscheid tussen lange en korte termijn kennisstrategie, het zorgdragen voor centrale regie op kennisontwikkelingen, het zichtbaar positioneren van kennismanagement, het verbeteren van de interne en externe communicatie over kennis en behaalde resultaten, het professionaliseren en automatiseren van het beheren van kennis en het creëren van een kenniscultuur.

4.4 Verbijzondering naar domeinen van toezicht

In de hoofdstukken 5 tot en met 9 zijn de strategische keuzes, voor zover mogelijk, nader uitgewerkt per domein van toezicht. Tevens is per domein een opsomming gegeven van de voorziene veranderingen in het werkprogramma voor 2005 ten opzichte van het Jaarwerkplan 2004. Voor de reguliere werkzaamheden wordt verwezen naar de kengetallen in Bijlage A.

5 Scheepvaart

5.1 Algemeen

Havenontvangstinstallaties

De handhaving met betrekking tot havenontvangstinstallaties (HOI) wordt in 2005 verder vormgegeven volgens het daarvoor opgestelde handhavingplan. Dit plan is inmiddels met alle partijen afgestemd. Volgens de richtlijn 2000/59/EG moet 25% van de individuele schepen worden gecontroleerd. Dit komt neer op ca. 1500 schepen (Nederlands en buitenlands). De handhaving is gericht op afgifte van scheepsafvalstoffen. Een aantal andere zaken zoals de juistheid van meldingen, zullen via het strafrechtelijk spoor worden gehandhaafd. De controle op de buitenlandse schepen zal worden meegenomen in de reguliere Port State Control inspecties. Hiervoor is een extra tijdsbeslag van 1,5 uur per controle begroot. De Nederlandse schepen worden gecontroleerd middels inspecties in het kader van vlaggestaattoezicht. Verder zal de handhaving reageren op signalen van andere diensten over eventuele misstanden. Communicatie tussen de havenbeheerder en de IVW is essentieel bij de handhaving van de HOI richtlijn. Over de verantwoordelijkheden en de communicatie zijn afspraken gemaakt met de havens. De IVW ontwikkelt in dit kader e-mailformulieren die via internet kunnen worden verkregen om de communicatie zo veel mogelijk eenduidig en ordelijk te laten verlopen.

Marpol Annex IV en VI

In september 2003 is Annex IV van het Marpol '73 verdrag internationaal van kracht geworden. Deze annex regelt de verwerking en lozing van sanitair afval. De nationale regelgeving wordt momenteel hiervoor aangepast. De inzet van de IVW met betrekking tot deze nieuwe regelgeving zal bij geklasseerde schepen beperkt blijven tot de afgifte van een certificaat, aangezien het uitvoerende werk daarvoor wordt gemandateerd aan de classificatiebureaus. Op vissers- en niet-geklasseerde schepen zal de IVW ook inspecties doen. Het certificaat wordt gefaseerd ingevoerd. Bij de havenstaatcontrole wordt dit milieuaspect meegenomen, waardoor de inspectie meer tijd kost. Het is de verwachting dat op korte termijn naast Annex IV ook de Annex VI (over uitstoot van NOx) wordt geratificeerd. De IVW zal Annex VI certificaten gaan verstrekken op basis van verklaringen die de classificatiebureaus afgeven.

International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code

Op 1 juli 2004 is de ISPS-Code van kracht geworden. Het uitvoerende werk in het kader van security certificering wordt uitbesteed aan Recognised Security Organisations (RSO's); de uitgifte van certificaten zelf blijft in handen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Het toezicht op de RSO's en op de naleving van de security voorschriften op Nederlandse en buitenlandse schepen gebeurt door de IVW.

Voor wat betreft de havens zijn de internationale voorschriften geïmplementeerd in de Havenbeveiligingswet (HBW). Deze wet is inmiddels aangenomen en gepubliceerd en zal medio augustus van kracht zijn. In deze wet is onder andere bepaald dat havenfaciliteiten die ISPS-plichtige schepen ontvangen, in het bezit moeten zijn van een havenbeveiligingscertificaat. Aan dit certificaat zijn diverse voorwaarden verbonden, onder andere moet een havenfaciliteit een Port Facility Security Officer (PFSO) in dienst hebben en moet elke havenfaciliteit opereren conform zijn goedgekeurde beveiligingsplan.

Het eerstelijns toezicht op de naleving van de HBW ligt bij de door Burgemeester en Wethouders van elke havengemeente aan te wijzen gemeentelijke toezichthouders. De IVW is aangewezen als tweedelijns toezichthouder. In 2004 vinden de voorbereidingen hiertoe plaats opdat in 2005 deze taak kan worden opgepakt.

European Maritime Safety Agency (EMSA)

In 2004 is EMSA daadwerkelijk aan de slag gegaan. In eerste instantie wordt aandacht besteed aan de bestrijding van milieuongevallen, toezicht op erkende organisaties en toezicht op de toelating van zeevarenden uit derde landen. Eind 2004 zal de taakverdeling tussen EMSA en de bevoegde instanties van de lidstaten nader worden geconcretiseerd. EMSA heeft aangegeven dat in 2005 ook het toezicht op notified bodies in het kader van de richtlijn Scheepsuitrusting gestalte zal krijgen.

De IVW zal in 2005 naar verwachting participeren in een EMSA-audit bij een erkende organisatie en zal kennis en ervaring uitwisselen omtrent de Nederlandse ervaringen ten aanzien van het toezicht op de koopvaardij, het toezicht op STCW-opleidingen en notified bodies betrokken bij de richtlijn Scheepsuitrusting.

5.2 Koopvaardij

Richtlijn veilig laden en lossen van bulkschepen (2001/96)

De IVW zal na het van kracht worden van de richtlijn, waarschijnlijk per 1 mei 2005, tijdelijke vergunningen afgeven aan terminals die nog geen ISO- of vergelijkbaar certificaat hebben. Daarnaast zal de IVW inspecties houden zowel aan scheeps- als aan terminalzijde.

Verordening Verbod op organische tinverbindingen op schepen (782/2003)

De verordening Verbod op organische tinverbindingen op schepen is op 10 mei 2003 in werking getreden. Schepen waarop de verordening van toepassing is, moeten vanaf 1 juli 2003 worden gecontroleerd en zijn voorzien van een certificaat of verklaring. Er is een tijdelijke regeling gemaakt om dit een wettelijke basis te geven, maar handhaving is nog niet mogelijk voordat de verordening is ingepast in de Nederlandse milieuregelgeving. Met ingang van 2005 zal daar een begin mee worden gemaakt. De controle op de naleving van het verbod op tinverbindingen zal plaatsvinden bij 'havenstaatscontrole schepen' van 400 ton of

meer, die de vlag van een EU-lidstaat voeren. Daarnaast zal de IVW certificaten verstrekken bij de vernieuwing van de verfsystemen van het onderwaterschip.

Mutual Recognition Agreement (MRA) tussen de VS en de EU

Op 1 juli 2004 is de MRA tussen de VS en de Europese Gemeenschap van kracht geworden. De gesloten overeenkomst behelst de wederzijds erkenning van certificaten van overeenstemming voor uitrusting van zeeschepen. De IVW zal de hieruit voortvloeiende toezichttaken opnemen in de bestaande activiteiten in het kader van de wet Scheepsuitrusting.

Koopvaardij schepen onder buitenlandse vlag

De IVW is op grond van het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU) verplicht om ten minste 25% van alle individuele buitenlandse schepen die Nederlandse havens aandoen, te inspecteren. Sinds 2003 geldt een stringenter inspectieregime (conform EU-richtlijn 2001/106/EG), dat gericht is op vergroting van de pakkans van substandaard schepen (schepen die niet voldoen aan de internationale conventies). In dat kader is de IVW gehouden om ten minste 95% van een specifieke groep schepen, die jaarlijks de Europese havens aandoet, uitgebreid te inspecteren. Deze groep schepen bestaat vooral uit oudere tankers, vrachtschepen (bulkcarriers) en passagiersschepen. Het Paris MOU Committee heroverweegt momenteel haar inspectieregime. Daarbij gaan de gedachten uit naar het overgaan op een risicogebaseerde benadering waarbij alle schepen die het gebied binnenkomen worden geïnspecteerd met een inspectiefrequentie die afhankelijk is van het risicoprofiel van het betreffende schip. Doel is om nog meer de nadruk te leggen op de substandaard schepen en de goed presterende reders te ontzien. Voornamelijk wordt voor 2005 vastgehouden aan het hiervoor beschreven Port State Control regime, inclusief de aandacht voor specifieke groepen schepen en de HOI- en Securityrichtlijnen. In 2005 zal een thema-actie plaatsvinden op het gebied van automatische waarschuwingssystemen voor noodgevallen (Global Maritime Distress Safety Systems/GMDSS).

Bijzondere opleidingen en cursussen

Ten aanzien van het toezicht op het zeevaartonderwijs heeft de IVW een convenant afgesloten met de Onderwijsinspectie. De Onderwijsinspectie bewaakt de kwaliteit van de reguliere onderwijsinstellingen in Nederland, waarbij de IVW in voorkomende gevallen expertise levert. De IVW inspecteert en certificeert zelf de bijzondere opleidingen en cursussen in het kader van de Standards on Training, Certification and Watchkeeping (STCW). Het gaat daarbij om applicatiecursussen zoals Advanced Firefighting en Bridge Resource Management. In 2005 zullen naar verwachting 15 opleidingsinstituten worden geïnspecteerd.

Toezichtarrangement Koopvaardij

In 2005 wordt een begin gemaakt met de implementatie van het nieuwe toezichtarrangement Koopvaardij. Als onderdeel daarvan zullen toelatingsinspecties gefaseerd worden uitbesteed aan classificatiebureaus. Het aantal door de IVW zelf uitgevoerde certificerende inspecties zal als gevolg daarvan in de komende jaren afnemen. Tegelijkertijd wordt een nieuw vlaggestaattoezicht opgebouwd, waarbij er naar wordt gestreefd om de noodzakelijke inzet voor inspecties te bepalen met behulp van risicoanalyse. De IVW zal bij de inrichting van het nieuwe toezichtarrangement en in haar werkprogramma voor 2005 uitwerking geven aan de intentieverklaring die is afgesloten tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNDR). Daarbij gaat het onder andere om het compenseren van kennisverlies ten gevolge van regelingen voor vervroegd uittreden, het verbeteren van de front-office naar de reders en het optimaliseren van het gegevensbeheer.

De erkende deskundigenorganisatie

In het domein koopvaardij zijn acht door de Nederlandse overheid gemachtigde deskundigenorganisaties, ook wel classificatiebureaus genoemd, actief. De IVW besteedt een deel van haar taken uit aan deze classificatiebureaus. Het gaat dan vooral om inspecties in het kader van certificering, gericht op constructie, machinerie en installaties van schepen. De Inspectie V&W houdt toezicht op de juiste uitvoering hiervan door de classificatiebureaus door middel van product- en procescontroles.

In het kader van security houdt de IVW eveneens toezicht op de zogenaamde Recognised Security Organisations (RSO's). De RSO's keuren, namens de IVW, de beveiligingsplannen en de implementatie daarvan op de schepen en de walorganisatie. Deels zijn dit dezelfde organisaties als de eerdere genoemde classificatiebureaus.

In het nieuwe toezichtarrangement Koopvaardij wordt het toezicht op het systeem van classificatiebureaus in 2005 opnieuw vormgegeven. Het toezicht wordt zodanig ingericht dat aangesloten wordt bij toezicht zoals dat door EMSA wordt uitgevoerd. Op hoofdlijnen betreft het de frequentie van controles en de uitwisseling van controleresultaten tussen de IVW en EMSA. Tevens wordt in het toezichtarrangement rekening gehouden met de consequenties van de toenemende uitbesteding van zogenoemde certificerende inspecties.

Posterioriteiten

Voor de volgende taken wordt onderzocht in hoeverre en met welke snelheid ze kunnen worden geëxtensiverd of aan de markt overgedragen: scheepsmeting zeevaart, het keuren van tekeningen en de inspecties van de radiocommunicatie-uitrusting op zeegaande schepen en binnenvaartschepen.

5.3 Binnenvaart

Toezichtarrangement Binnenvaart

De IVW ontwikkelt in 2004 samen met de relevante handhavingpartners een nieuw toezichtarrangement voor de binnenvaart. De kern van het nieuwe arrangement wordt naar verwachting dat de IVW haar handavingsinspanningen met andere toezichthouders verregaand optimaliseert en voor de reguliere controles meer een tweedelijns functie krijgt. De inzet op toelating en continuering zal dalen en in plaats daarvan zal de IVW zich in veel sterkere mate richten op brede onderzoeken en thema-acties. Het arrangement zal in de tweede helft van 2004 beschreven zijn en zal in 2005 worden geïmplementeerd.

De erkende deskundigenorganisatie

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

Ten aanzien van de erkende deskundigenorganisaties worden de mogelijkheden verkend om in het nieuwe toezichtarrangement voor de binnenvaart eenzelfde lijn te volgen als bij Koopvaardij (verdergaande uitbesteding; opnieuw vormgeven van het toezicht).

Loket Bemanningszaken

Met ingang van 2005 zal het Loket Bemanningszaken worden ondergebracht bij de Stichting Afvalstoffen Binnenvaart (SAB) in Rotterdam. Bij dit serviceloket wordt onder meer de afgifte en de controle van dienstboekjes en vaartijdenboeken ondergebracht. Het toezicht op deze werkzaamheden door de IVW wordt als onderdeel van het toezichtarrangement Binnenvaart meegenomen.

5.4 Visserij

Vaarbevoegdheidsbewijs

Voor de bemanningen van vissersschepen is vanaf 2004 het vaarbevoegdheidsbewijs 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 2005 worden naar schatting 1000 bewijzen afgegeven.

Inspecties bij de vissersrederij onder Nederlandse vlag

Inspecties binnen de visserij vinden voornamelijk plaats in het kader van (her)certificeringen op grond van de Schepenwet en het Vissersvaartuigenbesluit. Er worden aanvullende onderzoeken gedaan bij een ongeval, ter verifiëring van het oplossen van eerder vastgestelde tekortkomingen en bij belangrijke herstellingen en vernieuwingen.

De IVW voert het grootste deel van de inspecties zelf uit, met uitzondering van die van de achttien trawlers. Deze worden deels verricht door classificatiebureaus.

Arbeidsomstandigheden

De IVW houdt toezicht op de naleving van de Arbeidsomstandighedenwet in de visserij. In dat kader zal in 2005 een thema-inspectie plaatsvinden op de aanwezigheid van een risico-inventarisatie en –evaluatie.

Toezichtarrangement Visserij

In 2004 is een aanvang gemaakt met de herziening van het toezichtarrangement voor de visserij. In 2005 zal dit worden afgerond. Naar het zich nu laat aanzien zal, mutatis mutandis, het toezichtarrangement zoals dat in voor de Koopvaardij is ontwikkeld hiervoor model staan.

5.5 (Be)lading en gevaarlijke stoffen

Verpakte gevaarlijke stoffen

Het toezicht door de IVW richt zich op het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen en het vervoer van gevaarlijke stoffen in bulk. Gelet op de zeer omvangrijke vervoerstromen van verpakte gevaarlijke stoffen, is het essentieel dat de te inspecteren containers op zodanige wijze worden geselecteerd dat de handhaving een maximaal effect heeft. Daartoe is een selectiemethodiek ontwikkeld op basis van expert judgement. Met behulp daarvan is in 2004 een risicoanalyse voor zeecontainers uitgevoerd. De resultaten hiervan zullen de basis vormen voor de selectie van containers in 2005.

Gevaarlijke stoffen in bulk

In het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen in bulk worden naast reguliere Port State control inspecties Marpol controles uitgevoerd. In de haven van Rotterdam worden deze laatstgenoemde controles uitgevoerd door de Rotterdam Port Authority (RPA) onder verantwoordelijkheid van de IVW. In 2005 wordt daarnaast een thema-actie georganiseerd voor de controle op International Oil Pollution Prevention (IOPP)-certificaten.

Security

Het bestaande toezicht op veiligheidsaspecten van het vervoer van gevaarlijke stoffen (safety) op basis van risicoanalyses wordt in 2005 uitgebreid tot beveiligingsaspecten (security).

Samenlading gevaarlijke stoffen, explosieve stoffen en vuurwerk

De controles op ontheffingen voor samenlading gevaarlijke stoffen, binnenvaren met explosieve stoffen en overige (IMDG-code) worden vanaf 2005 geïntensiveerd. De handavingsinspanning op het gebied van vuurwerk in 2005

zal nader worden gezien op het moment dat de resultaten over 2004 bekend zijn.

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

Laad- en lossituaties binnenvaart

Het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen in de binnenvaart zal op hetzelfde niveau als in 2004 gehandhaafd blijven. Bijzondere aandacht zal uitgaan naar laad- en lossituaties.

Datum
13 september 2004
Rapport
Jaarwerkplan 2005

Paginanummer
30

6 Luchtvaart

6.1 Algemeen

Tarieven luchtvaart

De consequenties van de adviezen van de Commissie Tarieven Luchtvaart (Commissie Linschoten) zullen nader worden uitgewerkt nadat de Staatssecretaris van V&W zich hierover heeft uitgesproken.

Relatie met de sector

Een goede en duidelijke relatie tussen de IVW en de bedrijven en organisaties in de domeinen van toezicht wordt van groot belang geacht. In dit kader is, naast de inspanningen ter verdere verbetering van de interne kwaliteit, t.b.v. de luchtvaart een "relatiemanager" aangesteld ter ondersteuning van de lijnmanagers en ter bevordering van consistentie, voortgangsbewaking en objectiviteit van besluiten en de behandeling van eventuele conflicten. Bovendien is besloten nog in 2004 een externe "mediator" aan te stellen. Met deze functionaris ontstaat er een onafhankelijke en betrouwbare informatiebron t.a.v. het functioneren van de IVW in de luchtvaartdomeinen t.b.v. alle belanghebbende partijen. Tegelijkertijd krijgt de sector een onafhankelijk aanspreekpunt waar men met vertrouwen op een objectieve behandeling terecht kan in geval van (al dan niet vermeend) onrecht of onterechte behandeling. Met ingang van 2005 zullen zowel de relatiemanager als de mediator volledig in functie zijn.

Inspectieprogramma Luchtvaart (IPL)

Evenals in 2004 zal in 2005 het onderdeel Luchtvaart van dit jaarwerkplan nader worden uitgewerkt in het Inspectieprogramma Luchtvaart (IPL). Na overleg met de sector zal dit naar verwachting in oktober 2004 worden uitgebracht.

Herziening toezichtarrangementen

Het toezicht in de luchtvaartdomeinen is in beweging. Per domein van toezicht worden de toezichtarrangementen herzien. Dit proces wordt in 2005 voortgezet voor het subdomein Luchtruim en voor de domeinen Luchtvaartmaatschappijen (grote luchtvaart), Luchtvaartmaatschappijen (kleine luchtvaart) en Luchtvaarttechnische bedrijven. Tevens wordt verder gewerkt aan een specifiek toezichtarrangement voor Schiphol dat een verdergaande coördinatie en waar mogelijk integratie van de diverse toezichtactiviteiten nastreeft. Deze toezichtarrangementen zullen tot stand worden gebracht in overleg met de luchtvaartsector.

Bij deze herziening worden de resultaten van de in 2004 uitgevoerde benchmark bij luchtvaartautoriteiten in andere Europese landen meegenomen.

6.2 Luchthavens en luchtruim

Schiphol

De nadruk zal in 2005 worden gelegd op Schiphol. In dat jaar wordt een begin gemaakt met de implementatie van het herziene toezichtarrangement Schiphol. Hierbij zal de samenwerking worden gezocht binnen de IVW tussen de verschillende dienstonderdelen die toezicht houden op Schiphol. In een later stadium zal ook samenwerking worden gezocht met diensten buiten de IVW die op Schiphol actief zijn.

Certificering van luchthavens

De certificering van de luchthavens Schiphol en Hoogeveen is in 2004 afgerond. Per november 2005 zullen de overige luchthavens gecertificeerd zijn. Een gecertificeerde luchthaven is in het bezit van een veiligheidsmanagementsysteem. Door dit systeem kan het producttoezicht verminderd worden.

Na het afronden van deze certificatie kan een aantal vergunningen komen te vervallen, aangezien deze binnen het gecertificeerde veiligheidsmanagementsysteem tot stand komen.

In 2004 zal voor een deel van het domein Luchthavens en luchtruim de beschrijving van het gewenste toezichtarrangement worden afgerond. Het betreft hier het veiligheidstoezicht op de regionale en kleine luchthavens. De implementatie zal m.i.v. 2005 ter hand worden genomen. Het is de bedoeling om de intensiteit van het toezicht af te laten hangen van een beoordeling van de luchthaven. Deze beoordeling is van een aantal factoren afhankelijk, waaronder de complexiteit van de luchthaven en het nalevinggedrag.

Toezicht op de kleine velden die niet onder de regeling certificatie Luchthavens vallen zal, conform het toezichtarrangement, worden uitgevoerd op basis van risicoanalyse. Het betreft hier specifieke thema-acties op basis van gesignaleerde problemen en eventuele nalevingstekorten.

De verwachting is dat tengevolge van deze manier van toezicht de intensiteit van het toezicht op de kleine luchtvaartterreinen het komende jaar kan dalen.

Milieutoezicht regionale en kleine luchtvaartterreinen

Wat betreft het milieutoezicht op deze luchthavens zal in 2005 worden begonnen met de implementatie van de Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens (RRKL). Als gevolg hiervan zal het toezicht op de naleving van de geluidsnormen en de rapportage daarover in het kader van de decentralisatie naar de provincies overgaan. Uitzondering hierop vormen de regionale luchthavens van nationale betekenis. Voor deze luchthavens wordt het toezicht namelijk niet gedecentraliseerd. Het toezicht op de naleving van de regels voor het routegebruik (het gebruik van het luchtruim) blijft in alle gevallen een taak van de IVW. Wat dit betekent voor het toekomstige takenpakket van de IVW is momenteel nog niet goed te overzien. Zo is nog niet definitief bepaald welke regionale luchthavens een nationale betekenis zullen krijgen en welke vorm het

toezicht op de milieuaspecten van het burgermedegebruik van militaire luchtvaartterreinen krijgt. Ten slotte dient er rekening mee te worden gehouden dat de IVW er een nieuwe taak bij krijgt in de vorm van een tweedelijns toezicht op de taakuitvoering door de provincies.

Handhaving van slots

Teneinde de beschikbaarheid van luchthaven- en luchtruimcapaciteit beter te kunnen waarborgen heeft de IVW op basis van EU-regelgeving vanaf 2005 een handhavingstaak met betrekking tot het misbruik van slots (een 'slot' is een aan een luchtvaartmaatschappij toegewezen start of landing binnen een bepaalde tijdperiode). Het betreft hier een optreden van de IVW als 'ultimum remedium' in het geval dat maatschappijen stelselmatig zonder 'slot' vliegen dan wel een 'slot' voor de dag hebben maar vervolgens hun vlucht in de nacht uitvoeren. In het laatste geval kunnen er consequenties zijn voor de geluidsbelasting omdat nachtvluchten zwaarder meetellen in de berekening van de geluidsbelasting, waardoor het risico van een overschrijding van geluidsnormen voor de sector als geheel toeneemt. E.e.a. zal worden vastgelegd in het Besluit tot wijziging van het Besluit slotallocatie in verband met handhaving slotmisbruik.

Single European Sky

De Europese Unie streeft naar uniformering van verantwoordelijkheden, regels en procedures van de luchtverkeersleiding door de instelling van een gezamenlijk Europees luchtruim, de Single European Sky. Een onderdeel van de implementatie van de Single European Sky vormt de instelling van een nationale toezichthouder NSA (National Supervisory Authority). Het toezicht van de NSA heeft betrekking op de veilige en efficiënte wijze van werken van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten. Formeel moet de functie van de NSA nog worden belegd. Wel voert de IVW thans reeds taken uit die vallen onder het takenpakket van de NSA. Nadere afspraken moeten nog worden gemaakt over de taakverdeling tussen DGTL en de IVW. Daarnaast worden de mogelijkheden van internationale samenwerking met België, Luxemburg en Duitsland verkend. De consequenties daarvan zijn op dit moment nog niet aan te geven.

Eurocontrol Safety and Regulatory Requirements (ESARR's)

Bij normering voor en toezicht op luchtverkeersleidinginstanties bestaat er een grote achterstand (faseverschil) in vergelijking met de normering voor en toezicht op vliegtuigfabrikanten en -maatschappijen. Met de komst van de in Europees verband ontwikkelde Eurocontrol Safety and Regulatory Requirements (ESARR's) wordt deze achterstand weggewerkt. ESARR's stellen eisen aan verschillende aspecten van de luchtverkeerdienstverlening.

Bovendien geven de ESARR's richtlijnen aan de nationale luchtvaartautoriteiten voor de uitoefening van het veiligheidstoezicht.

Grotendeels in de loop van 2005 zullen de ESARR's in de nationale wet- en regelgeving worden geïmplementeerd. Deze implementatie en de doorwerking in het toezicht vormen voor de IVW een prioriteit. Zo zal in de tweede helft van

2005 het toezicht op basis van de betreffende ESARR's voor het grootste deel worden ondergebracht in de reguliere jaarlijkse audits op de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

Tevens wordt in 2005 begonnen met toelating op grond van vakbekwaamheid/opleidingsplannen en met inspecties op dit gebied. Op 4 juli 2005 wordt de nieuwe Europese richtlijn inzake de verplichte melding van voorvallen in de burgerluchtvaart van kracht. Hiermee wordt het melden van veiligheidsvoorvallen in de burgerluchtvaart Europees verplicht gesteld. Tegelijkertijd wordt ESARR 2 ingevoerd, die verplichtingen bevat voor de IVW ten aanzien van het onderzoek naar specifieke voorvallen gerelateerd aan luchtverkeersdienstverlening. Met de meldingsplicht voortvloeiende uit deze twee richtlijnen krijgt de IVW belangrijke informatie die gebruikt kan worden ter verhoging van de veiligheid op luchtvaartterreinen en in het luchtruim. De kennis opgedaan uit de analyse van voorvallen stelt de IVW in staat om corrigerende maatregelen te nemen teneinde nieuwe ernstige incidenten of ongevallen te voorkomen. Aan deze nieuwe taak zal in 2005 prioriteit worden gegeven.

Group of Aerodrome Safety Regulators (GASR)

Evenals bij luchtverkeersleidingsinstanties bestaat er bij luchthavens een achterstand in de normering in vergelijking met de normering voor en toezicht op vliegtuigfabrikanten en -maatschappijen.

De Europese Group of Aerodrome Safety Regulators (GASR) is ingesteld voor de ontwikkeling van een geharmoniseerde Europese veiligheidsbenadering voor luchthavens met bijbehorende regelgeving. Doel is te komen tot een JAR Aerodromes. Aan de werkzaamheden op dit vlak in 2005 zal door de IVW prioriteit worden gegeven.

Afgifte van certificaten en beschikkingen

Een tweetal maatregelen wordt getroffen om de administratieve lasten voor de sector te beperken:

1. Termijn geldigheid beschikking
Na invoering van de regeling regionale en kleine luchthavens (RRKL) is een aantal beschikkingen niet meer nodig. Deze beschikkingen behelzen vaak niet meer dan een administratieve jaarlijkse verlenging. Vooruitlopend op de RRKL worden daarom, in geval van stabiele situaties, de ontheffingen vanaf 2005 voor langer dan een jaar afgegeven.
2. Verruiming SIGNAL regeling
Voor een aantal takken van kleine luchtvaart (o.a. helikopters, MLA's, zweefvliegen) kan men een permanent veld inrichten als men voldoet aan de Besluit Inrichting en Gebruik Niet Aangewezen Luchthavens (SIGNAL). Men hoeft dan geen jaarlijkse ontheffing aan te vragen. Indien men niet aan deze SIGNAL regeling kan voldoen is alsnog een (jaarlijkse)

onthefing noodzakelijk. Velden worden gestimuleerd om aan deze regeling te voldoen. Daarnaast wordt onderzocht hoe de BIGNAL regeling kan worden verruimd opdat een aantal ontheffingen niet meer nodig is en men alsnog een permanent veld kan inrichten.

6.3 Luchtvaartmaatschappijen

Deregulering, verbetering van de regelgeving en vermindering van administratieve lasten

Op verschillende onderdelen van de voor dit domein geldende wet- en regelgeving zijn in 2004 activiteiten gestart om te komen tot deregulering, verbetering van de regelgeving en vermindering van administratieve lasten. Onderstaand worden de consequenties geschetst van deze activiteiten voor het toezicht in 2005.

Vanaf 1 oktober 2004 wordt een aantal wijzigingen in de regelgeving doorgevoerd die lastenverlichting voor de sector meebrengen. Zo komt met betrekking tot de niet-gemotoriseerde luchtvaart de verplichting van het bezitten van een geldig bewijs van bevoegdheid (vliegbrevet) te vervallen. Dit impliceert dat voor circa 2300 zweefvliegers c.a. geen medische verklaringen en bewijzen van bevoegdheid meer worden afgegeven. Als gevolg van het samenvoegen van theorie examens voor het Privé vliegbewijs (PPL) wordt het aantal af te leggen examenvakken teruggebracht. Ook het praktijkexamen geluidsseinen/morse komt te vervallen.

Gewerkt wordt voorts aan een aanpassing van de regelgeving inzake de Vergunning tot Vluchtuitvoering en de Vervoersvergunning. Gestreefd wordt naar operationele invoering eind 2005 begin 2006. Doel is minder regelgeving, een evenwichtige verdeling van de lasten voor de sector en doelregelgeving in plaats van vergunningverlening. De vergunningverlening aan rondvluchtbedrijven is onderdeel geworden van deze herziening van de regelgeving.

Naar de mogelijkheden voor uitbesteding van een aantal taken op het gebied van examens en brevetten wordt in 2005 een onderzoek uitgevoerd. Prioriteit hebben het onder mandaat of anderszins afgeven van medische verklaringen door erkende/geautoriseerde instellingen/personen en het onder mandaat of anderszins afnemen van examens en afgeven van brevetten door erkende/geautoriseerde instellingen. Daarnaast wordt onderzoek verricht naar het herzien van de structuur van de regelgeving (meer gericht op doelregelgeving dan wel het één op één verwijzen naar internationaal overeengekomen regels) en het meer gebruik maken van digitale mogelijkheden.

Voortzetting overleg General Aviation

Het in 2004 gestarte structureel overleg tussen vertegenwoordigers van de General Aviation, IVW en het Directoraat-Generaal Transport en Logistiek (DGTL) zal in 2005 worden voortgezet. Belangrijke punten van bespreking zullen naar verwachting zijn: deregulering, het inspectieprogramma, tarieven,

ontwikkelingen op het gebied van examens en opleidingen en informatievoorziening aan de sector.

Introductie CPL voor commerciële ballonvaarten

Gezien de grote hoeveelheden passagiers die tegen betaling worden vervoerd wordt per 1 oktober 2004 de verplichting van een Commercial Pilot Licence voor commerciële ballonvaarten (CPL/FB) geïntroduceerd. De wens voor een dergelijk brevet komt uit de sector voort omdat een dergelijk brevet o.a. de mogelijkheid geeft om ook in het buitenland commerciële ballonvaarten uit te voeren. Voor niet commerciële ballonvaarten zijn de brevetten dit jaar afgeschaft. Er wordt overigens naar gestreefd de vergunningverlening voor commerciële ballonvaarten af te schaffen en over te gaan tot doelregelgeving met een meldingsplicht. Ook in dit licht is de invoering van een CPL/FB essentieel. De introductie hiervan zal in 2005 tijdelijk een (geringe) toename van de werkzaamheden voor de IVW tot gevolg hebben.

Ontwikkelingen vergunningverlening

In 2005 zal er sprake zijn van minder vernieuwingen van de Bewijzen van Bevoegdheid ten opzichte van 2004. Als gevolg van het verstrijken van de overgangstermijn sinds de invoering van de Joint Aviation Requirements Flight Crew Licensing (JAR-FCL) was er in 2004 in dit opzicht sprake van een piekjaar. Het aantal afgiften, wijzigingen en verlengingen van bewijzen van bevoegdheid zal in 2005 naar verwachting toenemen aangezien in 2007 geen nationale bewijzen van bevoegdheid meer worden geaccepteerd. Met name personeel werkzaam bij de grote luchtvaartmaatschappijen en privé-vliegers zullen al vanaf 2005 aanvragen voor conversie van hun nationale bewijs naar een JAR-FCL bewijs gaan indienen.

Het aantal toelatingsbewijzen voor theorie examens en morse en radiotelefonie (RT) examens neemt in 2005 af t.o.v. 2004 omdat enerzijds toelatingsbewijzen voor theorie examens worden afgegeven door het CBR en anderzijds de examens voor geluidssignalen/morse vanaf 1 oktober 2004 komen te vervallen.

Verder zal uitvoering worden gegeven aan het programma kwaliteitsverbetering theorie examens voor privévliegers en beroepsvliegers alsmede met betrekking tot praktijkexaminatoren.

SAFA, SAGA en SANA inspecties

In 2005 zal prioriteit worden gegeven aan de SAFA-inspecties (inspectie van buitenlandse vliegtuigen op Nederlandse luchthavens), passend bij de internationale afspraken, terwijl de SANA en SAGA inspecties zullen worden verminderd. SANA inspecties betreffen productgericht toezicht. Vermindering is mogelijk doordat het systeemtoezicht op de Nederlandse operators op een hoog niveau staat. De vermindering van SAGA inspecties komt tot stand door de inspectiecapaciteit in hogere mate in te zetten op basis van risicoanalyse.

Afname inspecties gerelateerd aan AOC

Het totaal aantal inspecties bij luchtvaartmaatschappijen samenhangend met de vergunning tot vluchtuitvoering (Air Operator Certificate/AOC) neemt in 2005 af ten opzichte van 2004. Ook 2004 gaf reeds een vermindering te zien. De vermindering in 2005 wordt met name ingegeven vanuit de verwachting dat een in het najaar van 2004 uit te voeren risicoanalyse een scherper beeld zal geven van waar meer respectievelijk minder inspectie-inspanningen nodig zijn. Ook de uitkomsten van een onderzoek met betrekking tot de vluchtinspecties zal hierin worden betrokken. Per saldo wordt een daling van het totaal aantal AOC-inspecties voorzien. De bevindingen uit 2004 geven in ieder geval aanleiding om in 2005, net als in 2004, ruime aandacht te geven aan het inspecteren van de trainingen van vliegtuigbemanningen.

Inspecties ballonvaartbedrijven

Naar aanleiding van ernstige bevindingen bij ballonvaartbedrijven gedurende het inspectiejaar 2003 is begin 2004 besloten meer inspecties bij deze sector uit te voeren dan de geplande 10. In 2004 is ruim tweederde van het aantal bedrijven geïnspecteerd. De bedoeling is om eind 2005 alle bedrijven (nog circa 35) geïnspecteerd te hebben. Nadat alle ballonvaartbedrijven zijn geïnspecteerd en nadat aangepaste regelgeving met betrekking tot de brevettering voor ballonvaarders is geïmplementeerd, zal waarschijnlijk een aangepast inspectieprogramma worden ingevoerd. Dit wordt pas voor 2006 voorzien.

Afname integrale inspecties vliegeropleidingen

Het aantal integrale inspecties bij vliegeropleidingen neemt in 2005 t.o.v 2004 af omdat het aantal nieuwe leerlingen verder achterblijft dan werd aangenomen. Het aantal inspecties voor 2005 is gebaseerd op de realisatiecijfers van 2004. Met name de effecten van een verslechterde economie ijlen in deze sector lang na.

6.4 Luchtvaarttechnische bedrijven

EASA

Met de komst van EASA worden de Joint Aviation Authority (JAA)-regelgeving en alle andere regels op het gebied van de luchtwaardigheid verankerd in Europese wetgeving. Er zijn overgangsafspraken gemaakt om een soepele transitie van bevoegdheden mogelijk te maken van de nationale luchtvaartautoriteiten naar de EASA. Het gaat in het bijzonder om de certificatie van producten, alsmede het toelaten/continueren van Approved Design Organisations volgens EASA Part-21 J en de continuering van Foreign Repair Stations volgens Part 145. Zolang de EASA in ontwikkeling is (maximaal 42 maanden), is de IVW aangewezen als *Lead Authority* voor een aantal Amerikaanse producten en zal de IVW dienen zorg te dragen voor genoemde Approved Design Organisations en Foreign Repair Stations. Tevens blijft de IVW in opdracht van EASA de certificatiwerkzaamheden uitvoeren ten behoeve van

de wereldwijde Fokker-vloot. Gezien de geplande toekomstige omvang van het agentschap zelf, heeft EASA aangegeven de nationale luchtvaartautoriteiten te zullen verzoeken, ook na genoemde 42 maanden, een nog vast te stellen pakket certificatiwerkzaamheden en het toezicht op de daaraan verbonden Approved Design Organisations t.b.v. de nationale industrie op contractbasis uit te voeren. Hieronder valt tevens het te verwachten grote werkpakket t.b.v. Rekkof Aircraft N.V. Dit bedrijf is van plan om de assemblage van hele vliegtuigen (Fokker 70) weer in Nederland op te starten. De consequenties daarvan (Type Certificaat, Design Organisation Approval en Production Organisation Approval) voor de IVW zijn aanzienlijk.

De overige taken en verantwoordelijkheden van de nationale luchtvaartautoriteiten zijn vastgelegd in de van kracht zijnde EASA-regelgeving voor productie- en onderhoudsorganisaties, alsmede voor onderwijsinstellingen t.b.v. onderhoudspersoneel en het onderhoudsmanagement van luchtvaartmaatschappijen. De implementatie van deze regelgeving dient in 2005 afgerond te worden.

Regulatory Impact Analysis EASA

Met betrekking tot de EU-regelgeving voor blijvende luchtwaardigheid is afgesproken dat EASA de consequenties voor de verschillende lidstaten zal analyseren middels een zogenaamde Regulatory Impact Analysis. Medio 2005 komt de Regulatory Impact Analysis gereed en zal duidelijkheid ontstaan over de eventuele consequenties hiervan voor betreffende regelgeving. Het bepalen van de consequenties voor het domein en het opstellen van een implementatieplan vinden plaats in de tweede helft van 2005.

Bevoegdheidsbewijzen onderhoudstechnici (JAR-66)

De in 2001 ingevoerde Joint Aviation Requirement (JAR)-66 vereist dat onderhoudstechnici voor de grote luchtvaart, naast een licentie via het bedrijf waar ze werken, een door de overheid verstrekt bevoegdheidsbewijs bezitten. In 2001 is gestart met de omzetting van de ongeveer tweeduizend bedrijfslicenties naar JAR-66 Aircraft Maintenance Licenses (AML's). Een en ander moet op 28 september 2005 zijn afgerond. Daarna zal de uitgifte van AML's op basis van EASA Part 66 voor onderhoudstechnici in de kleine luchtvaart gestart worden.

Overige wijzigingen vergunningverlening

Het aantal afgiften, wijzigingen, verlengingen en ontheffingen van bewijzen van luchtwaardigheid neemt in 2005 t.o.v. 2004 toe ten gevolge van de inwerkingtreding van de Micro Light Aeroplane (MLA)-regeling. Er is sprake van een structurele toename van het aantal mutaties met betrekking tot de speciale bewijzen van luchtwaardigheid (BvL). Dit impliceert dat de plancijfers in het kader van het jaarwerkplan 2005 zijn herzien.

Het aantal afgiften van geluidscertificaten en noise statements neemt in 2005 t.o.v. 2004 fors toe omdat in 2005 gestart zal worden met de afgifte van

geluidscertificaten conform de Europese richtlijn nadat deze in 2004 in de Nederlandse regelgeving is opgenomen.

Wijzigingen m.b.t. inspecties

Omdat er jaarlijks ca. 5 nieuwe afgiften van bedrijfserkenningen plaatsvinden zal ook in 2005 het aantal vraaggestuurde integrale inspecties evenredig toenemen. Daarnaast is het aantal integrale inspecties bij JAR-147 opleidingsinstellingen en nationaal geregistreerde opleidingsinstellingen (voor onderhoudspersoneel) in 2005 t.o.v. 2004 fors hoger ingeschat. Deze inspecties betreffen veelal examenopgaven die door de geregistreerde opleidingsinstellingen zijn opgesteld, maar door de IVW moeten worden goedgekeurd in het kader van het staatsexamen. Aanvankelijk was het de bedoeling dat de verschillende geregistreerde opleidingsinstellingen kruislings elkaars examenopgaven zouden keuren. Omdat dit niet goed van de grond komt is continuering van de rol van de IVW noodzakelijk om het gewenste niveau van het staatsexamen te garanderen.

6.5 Gevaarlijke stoffen

Het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht zal op hetzelfde niveau als in 2004 gehandhaafd blijven voor zowel de mainport Schiphol als de betreffende regionale luchthavens.

Op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht vindt momenteel een aantal thematische onderzoeken plaats. Het betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen in tankwagens op de luchthaven Schiphol; het vervoer van sterk gekoelde gassen; en fase II herziene wetgeving erkenninghouders en opleidingsinstituten gevaarlijke stoffen vervoer lucht. Deze onderzoeken zullen in 2005 worden afgerond.

Datum
13 september 2004
Rapport
Jaarwerkplan 2005

Paginanummer
40

7 Wegvervoer

7.1 Algemeen

Digitale tachograaf

Vanaf augustus 2004 hadden nieuwe vrachtwagens en bussen in de Europese Unie op grond van EU-verordening 2135/98 voorzien moeten zijn van een digitale tachograaf. Minder fraude, betere controle en meer duidelijkheid over rij- en rusttijden worden hiermee beoogd. De invoering daarvan is echter vanwege problemen bij de productie met een jaar uitgesteld. De IVW geeft in 2005 prioriteit aan het invoeren van de digitale tachograaf met bijbehorende smartcards/passen en het inbedden daarvan in het handhavingsbeleid. De IVW heeft reeds een uitvoeringsorganisatie ingericht die zich zal bezig houden met de uitgifte van circa 600.000 kaarten in 10 jaar. Het Vervoerinformatiecentrum wordt ingericht voor het beantwoorden van vragen over de invoering van de digitale tachograaf.

Op termijn - vanaf augustus 2005 olopend 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 EU-richtlijn 599/88, dat voorziet in een verplichte toename van het aantal te inspecteren dagen vanaf 2009. Nu nog ligt de controledrempel bij minimaal 1 procent van alle gewerkte dagen door chauffeurs werkzaam in een lidstaat.

Voorlichting en klachtenlijn

In 2005 zal de IVW weer veel aandacht besteden aan voorlichting, onder meer tijdens controles en via informatielijnen en folders. Daarnaast publiceert de IVW aanwijzingen alsmede de uitgangspunten die gelden voor de handhaving van de regelgeving.

De IVW start in 2005 met een centraal contactcentrum waar iedereen terecht kan met vragen over haar producten en diensten en de wet- en regelgeving waar de IVW op toeziet. De bestaande loketten, zoals het Vervoerinformatiecentrum en de Taxi-informatielijn zullen hierin opgaan.

Bestuurlijke boete

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, heeft in 2004 de bestuurlijke boete haar intrede gedaan op het werkerrein van de IVW. Vanaf 2005 wordt de bestuurlijke boete als handhavingsinstrument ingezet bij de overtreding van de Arbeidstijdenwet en het arbeidstijdenbesluit.

(Inter)nationale samenwerking

Door de IVW wordt op basis van convenanten samengewerkt met diverse regiokorpsen van de politie, het Korps Landelijke Politiediensten, de Douane en de VROM-inspectie. Deze diensten verrichten in de domeinen van de IVW controles overeenkomstig het door de IVW ontwikkelde toezicht- en handhavingsbeleid. Daarnaast wordt informatie uitgewisseld om een zo betrouwbaar mogelijk inzicht in het domein te ontwikkelen en de 1e-lijnsactiviteiten zo effectief en efficiënt mogelijk te laten verlopen. Op basis van de jaarwerkplannen van deze diensten wordt tevens gezocht naar mogelijkheden om samen (thema)acties uit te voeren.

Euro Controle Route (ECR) is een samenwerkingsverband tussen een aantal inspectiediensten van verschillende lidstaten van de EU. Doel van de samenwerking is o.a. harmonisatie van de inspectie-activiteiten, uitwisselen van informatie, gezamenlijke controleactiviteiten en training van de inspecteurs. Het fundament onder dit samenwerkingsverband is een door de Ministers van Verkeer ondertekend Administratief Akkoord. Inmiddels hebben naast de eerste ondertekenaars België, Frankrijk, Luxemburg en Nederland, ook Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Spanje het Akkoord ondertekend en nemen vertegenwoordigers uit Noorwegen, Polen en Roemenië als waarnemer deel. In de ECR wordt voor een belangrijk deel geïnvesteerd in samenwerking en kennisoverdracht op het terrein van rij- en rusttijden, vervoer van gevaarlijke stoffen, vergunningen en overbelading. Eveneens worden gemeenschappelijke en gezamenlijke controles uitgevoerd.

Vanuit de ECR wordt samengewerkt met het Europees politieplatform Traffic Information System Police (Tispol) dat zich heeft ontwikkeld tot een Europees netwerk van verkeerspolitiediensten. Tispol houdt zich binnen Europa bezig met verkeersveiligheid wat o.a. blijkt uit jaarlijkse gecoördineerde internationale acties op het gebied van het dragen van veiligheidsgordels, snelheid, alcohol en drugs. Daarnaast wordt elk jaar een dergelijke actie uitgevoerd gericht op het goederen- en personenvervoer, waarin ook de partners van de ECR participeren. Tussen de ECR en Tispol bestaan goede contacten die o.a. tot uiting komen in de aanwezigheid van liaisons die aan beide zijden zitting hebben in de operationele werkgroepen van beide organisaties.

7.2 Taxivervoer

Boordcomputer en smartcard taxi

De invoering van de boordcomputer taxi met smartcard is in de Wet Personenvervoer 2000 aangekondigd. De IVW ontwikkelt de functionele specificaties voor de smartcards. De boordcomputer wordt in tegenstelling tot hetgeen werd verwacht pas in 2006 ingevoerd.

Vakbekwaamheid

Eind 2004 zullen de eerste chauffeurspassen toe zijn aan vervanging. In de planning van de werkzaamheden houdt de IVW rekening met de gevolgen van de extra kwaliteitseisen die aan de chauffeur worden gesteld op basis van het per 1 juli 2004 verplichte chauffeursexamen. In 2005 wordt een vervangingshousse van chauffeurspassen verwacht waarvoor de voorbereidingen reeds in 2004 zullen aanvangen. De handhaving ten aanzien van vakbekwaamheid vindt plaats door middel van thema-acties.

In 2005 start de 5-jaarlijkse toets op de ondernemersvergunningen die is voorzien in de Wet Personenvervoer 2000. In deze toets zal, naast de Verklaring Omtrent Gedrag (VOG), eveneens de inbreng van vakbekwaamheid worden beoordeeld.

Herinrichten toezicht op het taxivervoer

In 2004 is de wet personenvervoer geëvalueerd. De minister heeft kort voor het zomerreces de Kamer geïnformeerd over deze evaluatie. Daarin geeft de minister aan dat met de reeds ingevoerde, dan wel op korte termijn in te voeren aanpassingen, verdere wijzigingen van de wet niet noodzakelijk worden geacht. Onderkend wordt dat in de grote steden de situatie op het gebied van de straattaxi ook de komende jaren de nodige aandacht behoeft.

Het toezicht op het taxivervoer wordt met ingang van 2005 anders ingericht, op basis van een toezichtarrangement dat de volgende elementen bevat:

- Directe handhaving vindt met name plaats in de vier grote steden. Daarbij wordt gestreefd naar integratie van de handhavingstaak in reguliere politietaken.
- Klachten en incidentmeldingen dienen als indicatie van de noodzaak tot ingrijpen.
- Het leveren van een actieve bijdrage aan zelfregulering door middel van certificering, zoals het KIWA-keurmerk Taxibedrijven.
- Vereenvoudiging van de werkwijze bij de vergunningverlening.

De hierboven geschetste elementen maken deel uit van een streefbeeld. In de loop van 2004 zal dit streefbeeld nader worden uitgewerkt. In 2005 zal de transitie van de huidige situatie naar de toekomstige situatie beginnen. Het toezicht zal in 2005 derhalve een mix te zien geven van het huidige en het nieuwe toezicht.

7.3 Busvervoer

Overgang naar CPV

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 evenals in 2004 in 2005 een achterstand zal moeten worden ingehaald.

Aanpassing controlemethodiek Keurmerk Touringcarbedrijf

Het door de branche geïntroduceerde KEMA Keurmerk Busbedrijf, tegenwoordig Keurmerk Touringcarbedrijf, 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. Medio 2004 beschikte ca. 30% van de touringcarbedrijven die samen 60% van het aantal touringcars bezitten over het keurmerk.

De IVW staat positief tegenover zelfregulering en speelt erop in door waar mogelijk keurmerkbedrijven minder intensief te controleren dan andere ondernemingen. Ten aanzien van het Keurmerk Touringcarbedrijf is echter geconstateerd dat de zelfregulering niet in alle keurmerkbedrijven voldoende geïmplementeerd is. De IVW is daarom in overleg met de Stichting Keurmerk Touringcarbedrijf over een aanpassing van de controlemethodiek om voldoende zicht te houden op de bedrijven.

Controles rij- en rusttijden

Binnen het geheel van regels voor de busbranche blijven die op het gebied van rij- en rusttijden, neergelegd in het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (Atb-v), een belangrijke plaats innemen. 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.

De rij- en rusttijdencontroles op het internationale pendelvervoer omvatten ook de aanvoerritten die door de chauffeurs worden gereden, conform het zgn. Skills-arrest. Hierover is uitgebreid contact geweest met de branche. De aanvoerritten in Nederland zijn doorgaans, hoewel soms lastig, traceerbaar. Ingewikkelder wordt het bij de aanvoerritten in het buitenland. Onderzoek ter plaatse leert dat zich hier problemen voordoen. Om deze problematiek goed in kaart te brengen is medewerking van de buitenlandse controle instantie zeer gewenst. Vanwege vaak andere prioriteiten laat deze medewerking echter vaak te wensen over. Vandaar dat teruggevallen moet worden op bedrijfscontroles waar extra aandacht besteed wordt aan de buitenlandse aanvoerritten.

Thema-acties

Omdat met name in het internationale vervoer de naleving van de voorgeschreven rij- en rusttijden gauw in het gedrang komt wordt speciaal aandacht besteed aan het pendelvervoer en internationale lijndiensten. De

controles op het pendelvervoer richten zich zowel op de winterpendels, naar en van de skigebieden, als op de zomerpendels. Deze controles gebeuren regelmatig samen met buitenlandse handhavingdiensten in het kader van de internationale samenwerking in Euro Controle Route. Ook voor 2005 staan dergelijke gecoördineerde controles op het programma.

7.4 Goederenvervoer

Rij- en rusttijden

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. Behalve via de scanmethodiek worden rij- en rusttijden gecontroleerd tijdens integrale transportinspecties en bij bedrijfsonderzoeken Atb-v, die worden uitgevoerd na veelvuldig geconstateerde of zware overtredingen. Om de beschikbare capaciteit zo effectief en efficiënt mogelijk in te zetten zal de scan een intensievere rol gaan vervullen waar het gaat om het verrichten van bedrijfsonderzoeken.

Naar verwachting zal de wijziging van de controlerichtlijn betreffende de intensivering van de controle van de naleving van rij- en rusttijden pas in 2009 van kracht worden. De invoering van de nieuwe regelgeving zal zonder twijfel invloed hebben op de toezichtcapaciteit van de IVW. Hoeveel dit zal zijn is mede afhankelijk van de afspraken die nog moeten worden gemaakt met het KLPD op dit terrein en de wijze waarop ontwikkelingen betreffende de wetgeving een andere wijze van het uitvoeren van weg- en bedrijfscontroles mogelijk maken.

Overbelading

Ten aanzien van het toezicht op overbelading wordt onderzocht in hoeverre door optimaal gebruik te maken van Weigh-in-motion (WIM) bevindingen een verschuiving kan worden aangebracht van wegcontroles naar bedrijfsbezoeken.

De gegevens met betrekking tot overbelading die via 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 wegcontroles gericht kan nagaan 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 WIM blijkt dat de ondernemer zijn afspraken niet is nagekomen, wordt een streng repressief traject toegepast waarbij onder meer inbeslagname van voertuigen niet is uitgesloten.

Herziening toezichtarrangement

Onderzocht wordt in hoeverre het toezicht op het goederenvervoer over de weg met ingang van 2005 anders kan worden ingericht. Het huidige toezichtarrangement wordt herzien waarbij de volgende aandachtspunten worden geadresseerd:

- Een optimale mix van wegcontroles en bedrijfscontroles
- Optimale benutting van Weigh in Motion, waardoor mogelijkheden ontstaan voor vermindering van het aantal wegcontroles op overbelading
- Integratie van het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen en ARBO-aspecten in reguliere inspecties
- Een nauwere samenwerking tussen KLPD en de IVW waar het gaat om de wijze waarop de 1%-norm volgens EU-verordening 3820/85 op het vlak van controles op de rij- en rusttijden wordt behaald

De exacte uitwerking van bovengenoemde aandachtspunten in het toezichtarrangement zal medio 2005 bekend zijn. Vooruitlopend daarop is in dit jaarwerkplan binnen de boven geschetste contouren een uitspraak gedaan over de verwachte inzet in het toezicht.

7.5 Gevaarlijke stoffen

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

Het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt ten minste op het huidige niveau gecontinueerd. Meer inzicht in deze specifieke markt en de veranderende wijze van inspecteren verhoogt de kwaliteit van zowel de onderzoeken als controles. Dit heeft al geresulteerd in branchebrede resultaten. Er zal sterk worden ingezet op meten, analyseren en inventariseren om op deze wijze te komen tot een optimale mix van weg en bedrijfscontroles. De verder te ontwikkelen risicoanalyse gevaarlijke stoffen wegvervoer zal hieraan een belangrijke impuls geven.

Voor het jaar 2005 zijn op het terrein van het vervoer van gevaarlijke stoffen o.a. thema-acties voorzien in de branches 'mobiele tanks' en 'bestrijdingsmiddelen'.

Security en gevaarlijke stoffen

M.i.v. 1 januari 2005 zijn in de wetgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg regels opgenomen t.a.v. beveiligingsvoorschriften. In het kader daarvan is een thema-actie Security gevaarlijke stoffen wegvervoer voorzien. Het primaire doel is voornamelijk om inzicht te krijgen op welke wijze het bedrijfsleven invulling geeft aan de nieuwe verplichtingen.

8 Rail

8.1 Spoor

Vernieuwde Kadernota

De doelstellingen ten aanzien van de veiligheid van het totale railverkeerssysteem worden voor een belangrijk deel gegeven in de Kadernota Railveiligheid (TK, vergaderjaar 1998-1999, 26 699, nr.2). De Kadernota onderscheidt de volgende "risicodragers": reizigers, personeel, overweggebruikers, personen die zich onbevoegd op het spoor bevinden, personen die suïcide plegen en personen die zich in de omgeving van het spoor bevinden (externe veiligheid). Een vernieuwde versie van deze kadernota wordt verwacht in de tweede helft van 2004. De IVW is hierbij nauw betrokken. In grote lijnen wordt in de nieuwe kadernota het beleid van de afgelopen jaren gecontinueerd. Voorzover er accentverschuivingen optreden zullen deze in de plannen van de IVW worden verwerkt.

Trendanalyse

Uit de staat van de veiligheid op het spoor, zoals die in de trendanalyse is vastgesteld, afgezet tegen de in de kadernota Railveiligheid opgenomen doelstellingen, volgt dat in 2005 prioriteit zal worden toegekend aan:

- De veiligheid van baanwerkers en rangeerders
- De problematiek van het ten onrechte door rood sein rijden (STS-problematiek)
- De onderhoudstoestand van de infrastructuur, en
- Vandalisme op het spoor

Veiligheid van baanwerkers en rangeerders

Het aantal ongevallen met dodelijke slachtoffers onder baanwerkers is structureel te hoog. Dit komt vooral doordat het werk niet conform de regelgeving wordt georganiseerd. Het toezicht van de IVW richt zich dan ook enerzijds op het veiligheidsmanagement (van ProRail en de aannemers) en anderzijds op de naleving van veiligheidsregels bij de werkzaamheden. Een belangrijk aandachtspunt is in 2005 de daadwerkelijke invoering van het door Prorail in 2004 ontwikkelde Normenkader Veilig Werken aan de Railinfrastructuur (NKVWR). De inspecties worden uitgevoerd in nauwe samenwerking met de Arbeidsinspectie, volgens het in paragraaf 4.3 beschreven regiemodel. Naar verwachting wordt in 2005 een aantal maatregelen ter verbetering van de veiligheid van rangeerders geïmplementeerd. De IVW houdt in 2005 toezicht op dit implementatietraject.

Zorgwekkend is de situatie bij overwegen in raccordementen en stamlijnen. Onvoldoende beveiliging veroorzaakt grote risico's voor rangeerders. Door historische omstandigheden is de aandacht hiervoor achtergebleven. De kosten van overwegbeveiligingen vormen hier een grote barrière. In 2005 neemt de

IVW initiatieven, onder andere in samenwerking met toezichthouders in andere Europese landen, om te komen tot betere vormen van beveiliging van dergelijke overwegen.

STS-problematiek

De toename van het aantal roodseinpassages (STS) is een zorgelijke ontwikkeling waarvoor geen eenvoudige oplossing bestaat. De samenwerking van alle branchepartijen is nodig om structurele verbetermogelijkheden te vinden en te realiseren. De IVW levert een belangrijke bijdrage bij het initiëren en ondersteunen van de verschillende activiteiten, maar inhoudelijk zullen de partijen zelf aan het roer staan. De IVW zal de voortgang bewaken en erop toezien dat implementatie plaatsvindt. De structurele maatregelen zijn zowel gericht op het verminderen van de mogelijke gevolgen van het passeren van rode seinen als op het creëren van randvoorwaarden voor de machinist die minder snel leiden tot het maken van fouten. Daarnaast verricht de IVW in dit kader inspecties naar een juiste procesvoering (bijvoorbeeld het cabineproces).

Monitor veiligheid infrastructuur

De in 2004 gestarte ontwikkeling van een onderhoudsmonitor die permanent inzicht geeft in de veilige berijdbaarheid van de infrastructuur leidt in 2005 tot periodieke rapportages van ProRail aan de IVW. Daarnaast zal het veiligheidsmanagementsysteem van ProRail aan een toets worden onderworpen. In dit kader past ook de voor 2005 voorziene inspectie naar de onderhoudstoestand van het spoor, waarbij de prioriteit zal worden gegeven aan de sporen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Vandalisme op het spoor

De inspectieactiviteiten van de IVW richten zich vooral op de toegankelijkheid van de spoorbaan voor vandalen en op 'good housekeeping' van ProRail en de voor ProRail werkende aannemers. Er zijn relatief veel aanrijdingen met materiaal voor spooronderhoud, dat onbeheerd langs de baan wordt achtergelaten en later verplaatst wordt door vandalen. ProRail heeft sinds 2004 zelf 50 Bijzondere Opsporingsambtenaren (BOA) in dienst die zich primair op de vandalen zelf richten.

Naast deze uit de trendanalyse voortkomende prioriteiten, onderscheidt de IVW de volgende prioritaire onderwerpen:

Overwegveiligheid

De implementatie van het overwegenbeleid vraagt ook in 2005 voortdurende aandacht. Het V&W-beleid is er op gericht 1) geen nieuwe overwegen te introduceren, 2) bij verhoging van risico's op bestaande overwegen – bijvoorbeeld ten gevolge van spooruitbreiding of verhoging treinfrequentie – de risicotename te compenseren en 3) de beveiliging van minder veilige overwegen

te verbeteren, bijvoorbeeld de ombouw van automatische knipperlichtinstallatie (AKI) naar halve overwegbomen (AHOB).
In 2005 zullen inspecties naar de actuele toestand van de overwegen (zichtlijnen, verkeerssituatie, verkeersdrukke, bevloering, etc.) met kracht worden voortgezet.

Tunnelveiligheid

De IVW is nauw betrokken bij de totstandkoming van de aan tunnels te stellen eisen in het kader van de wet Aanvullende regels tunnelveiligheid (Wet ART), en houdt in 2005 (her)inspecties van alle spoortunnels met betrekking tot de onderhoudstoestand en 'good housekeeping': instandhouding van bewegwijzering, vluchtpaden en nooddeuren, de toegankelijkheid voor onbevoegden en de aanwezigheid van zwerfvuil.
Verdere activiteiten van de IVW zullen afhankelijk zijn van het toezichtregime zoals dat uiteindelijk in de Wet ART wordt opgenomen.

Nieuwe spoorlijnen en nieuwe systemen

De IVW vormt zich een oordeel over de veiligheid van nieuwe infrastructuur en nieuwe systemen alvorens deze in gebruik worden genomen. De mate waarin en de wijze waarop de IVW hier aandacht aan geeft verschilt per project en is afhankelijk van een risicoanalyse. Het veiligheidsrisico is onder andere afhankelijk van de complexiteit van het betreffende project en de mate waarin nieuwe technieken worden toegepast. Hoe hoger het risico wordt ingeschat, des te nauwkeuriger zal de IVW zich ervan overtuigen dat de veiligheid beheerst wordt. Concreet voor 2005 spelen onder andere de volgende projecten: HSL-Zuid, Betuweroute, Randstadrail, Amsterdam-Utrecht, VPT+ (operationele automatisering railverkeersleiding).

Onderhoud van spoorvoertuigen

Voor een sluitend toezicht op de staat van onderhoud van het materieel is van belang dat de verplichting tot een veiligheidszorgsysteem in de wet is geregeld. Dat is in de spoorwegwet die in 2005 in werking treedt het geval voor spoorwegondernemingen (vervoerders). Er zijn echter ook zogenoemde houders van spoorwegmaterieel die niet zelf vervoerder zijn. Voor deze houders voorziet de wet niet in de verplichting van een veiligheidszorgsysteem. Om die reden kan het (preventieve) toezicht op de staat van het onderhoud zich onder de nieuwe spoorwegwet uitsluitend richten op de vervoerders. Zij worden geacht in hun veiligheidszorgsysteem een stelsel op te nemen dat voorziet in het aanspreken van de houders, waarvan zij hun materieel betrekken, op een deugdelijk materieelbeheer en een adequate aansturing van het onderhoud.
In 2005 zal de IVW nadere uitwerking geven aan het preventief toezicht op het onderhoud van materieel waarbij de focus verschuift van de houder naar de vervoerder. Bij de integrale inspecties in dit kader wordt speciale aandacht gegeven aan de behandeling van veiligheidsstoringen. Daar waar de adequate afhandeling van veiligheidsstoringen onvoldoende verzekerd is, eist de IVW dat dit op korte termijn in orde wordt gebracht.

Inspecties

De volgende aandachtsgebieden zullen, naast de hierboven reeds genoemde, in 2005 onderwerp van inspecties zijn:

- Rangeerprocessen
- Vertrekproces van reizigerstreinen
- Snelheidscontroles
- Technische controle van goederentreinen

Invoering nieuwe spoorwegwet/nieuw toezichtarrangement

Naar verwachting zal per 1 januari 2005 de nieuwe Spoorwegwet van kracht worden. De werking van de wet zal in 2006 worden geëvalueerd. In samenhang met de nieuwe wet zal de IVW in 2005 een nieuw toezichtarrangement implementeren, dat geheel op deze wet is toegesneden

Implementatie tweede spoorpakket

In april 2004 is het zogenoemde tweede spoorpakket van de EU van kracht geworden. De Richtlijn Spoorwegveiligheid (EU/2004/49) en de verordening tot oprichting van de European Railway Agency (ERA) maken hiervan deel uit. De ERA krijgt een belangrijke rol bij zowel het beleid voor spoorwegveiligheid als bij het toezicht daarop. De richtlijn dient in april 2006 in de Nederlandse wetgeving te zijn opgenomen. De taken en bevoegdheden van de IVW op railgebied zullen voor een belangrijk deel worden ingekaderd door deze EU-regelgeving en de uitwerking die de ERA daaraan geeft. In 2005 zal de IVW ruime aandacht besteden aan de consequenties daarvan.

Gewijzigde werkwijze onderzoeken

De IVW stelt een ongevalsonderzoek in naar alle incidenten waarbij letsel onder reizigers of personeel is opgetreden. Afhankelijk van de ernst en aard van het incident wordt gekozen voor een uitgebreid of standaardonderzoek. Overige incidenten worden geregistreerd en waar, naar het inzicht van de IVW, noodzakelijk in vooronderzoek genomen. De uitgebreide onderzoeken naar ernstige voorvallen zullen voortaan binnen twee maanden tot een rapportage leiden die actief openbaar wordt gemaakt. Ook direct betrokkenen worden actief geïnformeerd. De samenwerking met het KLPD bij de fact-finding verloopt tot wederzijdse tevredenheid en zal worden geïntensiveerd.

8.2 Tram en metro

Ontwikkeling toezichtarrangement

Mede onder invloed van ontwikkelingen in de branche en de nieuwe spoorwegwet is het toezicht op tram en metro, dat thans weinig intensief is, toe aan een herziening van het toezichtarrangement. De ontwikkeling van een nieuw arrangement is, met participatie van de vervoersbedrijven en lokale besturen, in 2004 gestart en zal in 2005 worden afgerond en geïmplementeerd.

Vooruitlopend op deze ontwikkeling heeft de IVW een aantal activiteiten voor 2005 gepland. Er is één thema-inspectie gepland met als onderwerp tunnelveiligheid. Hiernaast zijn twee standaard en vijf actuele inspecties voorzien in het jaar 2005. De standaardinspecties zullen gehouden worden op de volgende thema's:

- Veiligheid van baanwerkers
- Overwegveiligheid

Daarnaast beoordeelt de IVW de veiligheid van nieuwe tram- en metrolijnen voordat deze in gebruik worden genomen. In 2005 zijn de volgende projecten aan de orde: Noord/Zuidlijn, de RijnGouweLijn en RandstadRail.

8.3 Gevaarlijke stoffen

De IVW inspecteert het vervoer van gevaarlijke stoffen op emplacementen, bij containerterminals en op bedrijfsterreinen met een spooraansluiting. Hierbij controleert de IVW de gevaarlijke lading die afzenders aanbieden (broncontroles) of waarvan het vervoer al is aangevangen. De IVW controleert hierbij zowel op administratieve als op technische aspecten, via specifieke checklists.

In 2005 zal de aandacht worden gericht op tankcontainers en tankwagons (vervolgactie druppellekkages). De in 2004 samen met de VROM-inspectie uitgevoerde inspecties op emplacementen zullen eveneens een vervolg krijgen en de samenwerking met de Duitse toezichthouder Eisenbahn Bundesamt (EBA) zal verder worden geïntensiveerd. De vervoersstromen van chloor, ammoniak en LPG zullen een blijvend aandachtspunt zijn.

Datum
13 september 2004
Rapport
Jaarwerkplan 2005

Paginanummer
52

9 Waterbeheer

Tweedelijns toezicht op de lagere overheden

Er is nog geen besluit gevallen over het toewijzen van het tweedelijns toezicht op de lagere overheden voor wat betreft de V&W-regelgeving aan de IVW. De IVW gaat ervan uit dat in 2005 op beperkte schaal een begin wordt gemaakt met het tweedelijns toezicht op de waterschappen en voor zover het de watermilieuwetten betreft. De ruimte voor het oppakken van het tweedelijns toezicht op de waterschappen wordt deels gevonden door vermindering van het aantal audits en dieptecontroles bij Rijkswaterstaat (RWS). Daarnaast zal voor het tweedelijns toezicht op de lagere overheden geen uitbreiding plaatsvinden tot alle waterwetten en alle overheden. Welke prioriteiten verder zullen worden gesteld zal afhangen van de precieze opdracht t.z.t. door de Staatssecretaris. In de cijfers is daar nog geen rekening mee gehouden.

Verantwoordelijkheidsverdeling IVW en RWS

Mede in het kader van de Veranderopgave V&W wordt in 2004 de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de IVW en RWS opnieuw bezien. Op dit moment is het nog niet duidelijk wat het resultaat van deze heroverweging zal zijn. In dit Jaarwerkplan is vooralsnog uitgegaan van de huidige verantwoordelijkheidsverdeling.

Informatievoorziening

IVW zal in 2005 sterk de nadruk leggen op informatievoorziening, het gebruik van risicoanalyses, zowel ten bate van de taakuitvoering van RWS als van de IVW, en naleefgedrag. Het doel van risicoanalyse is om veel duidelijker dan nu het geval is zichtbaar te maken 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).

Ontwikkeling performance-indicatoren

IVW werkt aan het verder ontwikkelen van output- en outcome-indicatoren. De verwachting is dat in 2005 er een uitspraak is te doen over het aantal opgestelde kaders- en richtlijnen (naar schatting 5 m.b.t. vergunningverlening en 5 m.b.t. handhaving), het aantal uitgevoerde handhaafbaarheidstoetsen en het aantal uitgevoerde onderzoeken (naar schatting 10).

Daarnaast wil de IVW met behulp van de trends in de performance-indicatoren bij RWS (resultaat van de aansturing door de IVW en daarmee de outcome van de IVW) de verhoging van de kwaliteit en de professionaliteit van zowel de vergunningverlening als handhaving van waterwet- en regelgeving zichtbaar maken. Indicatoren waar hierbij aan gedacht wordt zijn het aantal overtredingen/aantal inspecties, het % van de vergunningen dat adequaat is en

het % risico's vastgesteld in een audit waarop verbeteracties worden geformuleerd door RWS.

e-enforcement en e-government

RWS en de IVW hechten veel belang aan het onderzoeken van de mogelijkheden om door middel van e-enforcement en e-government tot meer uniformiteit en een efficiëntere handhaving en vergunningverlening te komen. Beide onderdelen van V&W hebben in dit kader reeds in 2003 een eerste verkenning uitgevoerd. In 2004 zal dit verder worden ontwikkeld, zodat in 2005 tot implementatie kan worden overgegaan.

Auditprogramma 2005

Het auditprogramma voor 2005 zal worden vastgesteld na besluitvorming in het Auditcommittee Water (naar verwachting in september 2004).

Bijlage A: Kengetallen per domein

Zoals in dit Jaarwerkplan beschreven is het toezicht dat IVW uitoefent op allerlei vlakken in beweging. Deze beweging is, waar mogelijk, tot uitdrukking gebracht in de onderstaande kengetallen. Sommige voorgenomen veranderingen vereisen echter nog een nadere uitwerking. Als gevolg daarvan kunnen bepaalde kengetallen in de loop van 2004 nog worden bijgesteld. Dit heeft met name betrekking op de domeinen Taxivervoer, Vervoer over de weg en Koopvaardij.

Taxivervoer				
Hoofdproces	Subdomein	Instrument	2004	2005
Toelating en continuering	Taxiondernemingen	Ondernemersvergunningen	400	600
	Taxichauffeurs	Chauffeurspassen	15 000	31 000
	Taxivoertuigen	Vergunningbewijzen	4 500	12 200
Toetsing taxivergunningen		0	2 200	
Inspecties	Taxiondernemingen	Bedrijfscontroles en - onderzoeken	265	265
	Taxichauffeurs	Wegcontroles	4 000	4 000
	Taxivoertuigen			

Busvervoer				
Hoofdproces	Subdomein	Instrument	2004	2005
Toelating en continuering	Busondernemingen	Vergunning Collectief Personenvervoer	5 108	5 095
	Buschauffeurs	Passen Digitale Tachograaf	p.m.	12 000
	Voertuigen	Reisbladenboeken	4 000	4 000
Inspecties	Busondernemingen	Bedrijfscontrole	200	200
		Onderzoek beperkte verg. houders	40	40
	Buschauffeurs en voertuigen	Reguliere wegcontroles	1 500	1 500
		Pendelcontrole	0	500

Goederenvervoer over de weg				
Hoofdproces	Subdomein	Instrument	2004	2005
Toelating en continuering	Chauffeurs en overig personeel	Verklaringen van dienstbetrekking	50 000	50 000
		Verklaringen van ter beschikkingstelling	1 000	1 000
		Passen Digitale Tachograaf	p.m.	79 311
	Goederen/Gevaarlijke stoffen	Ontheffingen gevaarlijke stoffen	10	10
Inspecties	Ondernemingen in het goederenvervoer	Bedrijfsonderzoeken	1 300	1 300
		Bedrijfsonderzoeken Weigh in Motion	600	600
	Chauffeurs, vrachtwagens en goederen	Wegcontroles op overbelading	1 300	1 300
		Integrale wegcontroles	12 750	12 750
	Goederen/Gevaarlijke stoffen	Broncontroles gevaarlijke stoffen	200	200
		Basismetingen	7 500	7 500

Luchthavens en luchtruim					
Hoofdproces	Subdomein	Instrument	2004	2005	
Toelating en continuering	Luchthavens	Vergunningen/ontheffingen	200	150	
		Luchtruim ontheffingen/vergunningen divers	150	30	
		Initiële afgifte brevetten FISO's	25	15	
	Luchtruim	Brevetten verkeersleiders/wijzigingen	1 595	1 595	
		Toelaten plannen opleidingen	30	30	
		Toelaten plannen vakbekwaamheid	-	1	
		Certificatie luchtvaartnavigatie dienstverleners	-	3	
	Goederen/Ge- vaarlijke stoffen	Ontheffingen gevaarlijke stoffen lucht	100	100	
	Inspecties	Luchthavens	Inspecties inrichting en uitrusting vliegvelden	48	48
			Veiligheidsinspecties luchtvaartterreinen	91	61
Inspecties grondafhandeling			100	73	
Goedkeuring gebruiksplannen			13	13	
Rapportages naleving milieuregels			41	41	
Luchtruim		Inspecties toezicht luchtruim	4	4	
		Veiligheidsinspecties luchtruim	10	10	
		Examen Commissie Luchtverkeersdienstverlening	40	30	
Goederen/Ge- vaarlijke stoffen		Integrale inspecties gevaarlijke stoffen	1 750	1 750	
		Boordcontroles gevaarlijke stoffen	275	275	
		Broncontroles gevaarlijke stoffen	100	100	
		Transit-vrachtinspecties gevaarlijke stoffen	200	225	
		Segmentselectie controles gevaarlijke stoffen	100	150	
		Controle op consistentie lading/documenten	125	150	

Luchtvaartmaatschappijen					
Hoofdproces	Subdomein	Instrument	2004	2005	
Toelating en continuering	Luchtvaart- maatschappijen	Vergunning tot vluchtuitvoering (VtV-AOC)	164	164	
		Vergunning tot vluchtuitvoering (VtV-NL)	152	152	
		Ontheffing art. 16d eigen vervoer	40	40	
		Vergunningen luchtvaartvertoningen	25	25	
		Kwalificatie/registratie vliegeropleiding	68	68	
		Herautorisatie geneeskundige instelling	1	1	
		Kwalificatie vluchtnabootsers	72	72	
		Overige beschikkingen/ontheffingen	470	470	
		(Her)autorisaties (luchtvaart) artsen	4	4	
	Personen werkzaam in de luchtvaart	Afgifte bevoegdheden vliegend personeel	12 250	13 850	
		Medische verklaringen	11 000	11 000	
		Toelatingsbewijzen examens theorie, morse en RT	1 400	500	
		Theorie/praktijkexamens	11 500	10 000	
		Bevoegdverklaringen personeel in de luchtverkeersdienstverlening	n.v.t.	580	
	Inspecties	Luchtvaartmaatschappijen	Inspecties VtV-AOC	347	312
			Inspecties SAFA-, SAGA- & SANA	360	309
			Inspecties luchtvaartvertoningen	4	2
		Ballonvaartbedrijven	Inspecties (VtV-NL)	10	35
		Vluchtnabootsers	Inspecties herkwalificatie vluchtnabootsers	n.v.t.	101
Opleidingsinstellingen		Inspecties vliegeropleidingen	100	80	

Luchtvaarttechnische bedrijven					
Hoofdproces	Subdomein	Instrument	2004	2005	
Toelating en continuering	Luchtvaarttechnische bedrijven	Ontwerp-, productie- en onderhoudserkenningen	250	255	
	Opleidingsinstellingen luchtvaartonderhoud	Erkenningen opleidingsinstellingen onderhoudspersoneel	9	10	
	Luchtvaartuigen/ luchtwaardigheid		Bewijzen van luchtwaardigheid en onthefingen	2 300	2 500
			Certificaties luchtvaartuigproducten	355	355
			Geluidscertificaten en noise statements	550	900
	Onderhouds- en ontwerppersoneel	Bevoegdverklaringen onderhoudspersoneel	700	1 150	
Inspecties	Luchtvaarttechnisch bedrijf	Inspecties	525	482	
	Opleidingsinstellingen luchtvaartonderhoud	Inspecties	78	219*	
* Het aantal inspecties erkenningen opleidingsinstellingen onderhoudspersoneel is toegenomen als gevolg van het feit dat meer inspecties plaatsvinden ten behoeve van de goedkeuring van examenvragen.					

Koopvaardij				
Hoofdproces	Subdomein	Instrument	2004	2005
Toelating en continuering	NL scheepsrederij	DOC-certificaten	250	250
	Schepen	Scheepscertificaten	7 860	7 100
	Bemanning	Monsterboekjes	3 500	3 500
		Vaarbevoegdheidsbewijzen	4 500	4 500
	Goederen/ Gevaarlijke stoffen	Toestemming IMDG	600	600
		Toestemming RVGZ	450	450
		Exsam	560	560
	Classificatiebureaus	Autorisaties vuurwerkartikelen	10	10
	Classificatiebureaus	Aantal	8	8
Inspecties	NL Schepen	Certificerende inspecties	3 200	p.m.
	Buitenlandse Koopvaardischepen	Aantal PSC-inspecties	>1 405	>1 405
	Bemanning	Beoordeling bemanningsplannen	150	150
	Goederen/ Gevaarlijke stoffen	Inspecties gevaarlijke stoffen	2 400	2 400
		Broncontroles gevaarlijke stoffen	150	150
	Classificatiebureaus	Aantal inspecties	8	8

Binnenvaart				
Hoofdproces	Subdomein	Instrument	2004	2005
Toelating en continuering	Rederijen	Vergunningen goederenvervoer	120	120
	Binnenvaartschepen	Scheepscertificaten	3 171	3 740
		CRB mutaties	25 000	25 000
	Bemanning	Dienstboekjes	2200	p.m.
		Vaartijdenboekjes	800	p.m.
		Ontheffing Wvbb	20	20
	Goederen/ Gevaarlijke stoffen	Ontheffing ADNR	5	5
Erkende deskundigenorganisatie	Erkenningen	17	10	
Inspecties	Rederijen	Bedrijfsbezoeken	40	40
	Bemanning, binnenvaartschepen en goederen/gevaarlijke stoffen	Integrale controles	1 400	1 400
	Binnenvaartschepen	Inspecties t.b.v. scheepscertificaat	6 000	5 000
	Erkende deskundigenorganisaties	Inspecties	17	10

Visserij				
Hoofdproces	Subdomein	Instrument	2004	2005
Toelating en continuering	Vissersschepen	Scheepscertificaten	1 400	1 400
	Bemanning	Vaarbevoegdheidsbewijzen	1 000	1 000
Inspecties	Vissersschepen	Inspecties	2 800	2 800

Spoor					
Hoofdproces	Subdomein	Instrument	2004	2005	
Toelating en continuering	Spoorweg- ondernemingen	Veiligheidsattesten spoorwegondernemingen	14	14	
		Inzetcertificaten spoorvoertuigen	40	40	
		Verklaringen van geen bezwaar spoorvoertuigen	90	80	
	Infrastructuur- beheerders		Toets veiligheidsmanagementsysteem ProRail	0	1
			Veiligheidsbeoordeling grote projecten en nieuwe systemen	5	5
			Veiligheidsbeoordeling wijzigingen bestaande systemen	10	10
			Planbeoordelingen overwegen	225	225
			Regime brugopeningen	65	65
	Keuringsinstanties		Erkenningcertificaten keuringsinstanties en werkplaatsen	25	25
	Alle subdomeinen		Ontheffingen	24	23
Inspecties	-Nederlandse Spoorwegen en overige personen- en goederenvervoerders, -Machinisten en overig personeel, -Railvoertuigen, -Reizigers en goederen, -Prorail (infrastructuur), -Notified bodies.	Vooronderzoeken	1 600	1 600	
		Bedrijfsonderzoeken	800	800	
		Ongevalsonderzoeken uitgebreid	30	30	
		Ongevalsonderzoeken standaard	240	240	
		Thema inspecties	10	10	
		Standaardinspecties	25	25	
		Actuele inspecties	50	50	
	Goederen/Gevaarlijke stoffen	Inspecties gevaarlijke stoffen	700	700	

Tram en metro				
Hoofdproces	Subdomein	Instrument	2004	2005
Inspecties		Thema inspecties	-	1
		Standaard inspecties	-	2
		Actuele inspecties	-	5

Waterbeheer				
Hoofdproces	Subdomein	Instrument	2004	2005
Toelating en continuering	RWS	Aantal afgegeven vergunningen eigen werken	90	85
Inspecties		Aantal integrale inspecties en evaluatie onderzoeken	5	6

Bijlage B: Begrippen en definities

Toelating en continuering

Onder toelating wordt verstaan: het toetsen of bedrijven, burgers, technische objecten en systemen voldoen aan de gestelde eisen, het eventueel geven van extra voorschriften en het verlenen van toestemming voordat zij tot het starten en verrichten van bepaalde handelingen over mogen gaan. Het proces van toelating en continueren leidt tot de (her)afgifte van een vergunning, dan wel het weigeren van een vergunning of een beperking van een vergunning.

Inspecties

Inspecties zijn onderzoeken in het kader van toezicht, die gericht zijn op het daadwerkelijk kennismaken van de feitelijke stand van zaken in het domein. Inspecties kunnen bijvoorbeeld bestaan uit desk research, monitoring op kengetallen, controles ter plaatse, bezoeken van inspectieteams aan bedrijven, incidentenonderzoek en beoordelingen van geaggregeerde informatie. Onderscheiden worden inspecties die verplicht zijn in het kader van de continuering van vergunningen (ex ante); inspecties bij vergunninghouders die ex-post plaatsvinden om te beoordelen of men zich houdt aan de voorwaarden die verbonden zijn aan een vergunning en of de wet wordt nageleefd; en generiek gerichte inspecties, die los staan van vergunningen en die zich richten op alle actoren, dus ook op niet-Nederlandse vergunninghouders.

Datum
13 september 2004
Rapport
Jaarwerkplan 2005

Paginanummer
64

Bijlage C: Overzicht van wetten

Dit overzicht geeft per domein een overzicht van de voor het toezicht van de IVW meest relevante wetten⁹.

Taxivervoer, Busvervoer

Wet personenvervoer 2000
Arbeidstijdenwet en Arbeidstijdenbesluit-vervoer
Arbeidsomstandighedenwet 1998
Wegenverkeerswet 1994

Goederenvervoer over de weg

Wet goederenvervoer over de weg
Wet vervoer gevaarlijke stoffen
Arbeidstijdenwet en Arbeidstijdenbesluit-vervoer
Arbeidsomstandighedenwet 1998
Wegenverkeerswet 1994
Kernenergiewet
Wet wapens en munitie
Wet explosieven voor civiel gebruik
Wet grensoverschrijdend vervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen

Luchthavens en luchtruim; Luchtvaartmaatschappijen; Luchtvaarttechnische bedrijven

Luchtvaartwet
Wet Luchtvaart

Koopvaardij

Schepenwet
Meetbrievenwet 1991
Zeebrievenwet
Wet scheepsuitrusting
Wetboek van Koophandel
Arbeidsomstandighedenwet 1998
Arbeidstijdenwet
Zeevaartbemanningwet
Wet havenstaatcontrole
Wet milieugevaarlijke stoffen
Wet voorkoming verontreiniging door schepen
Wet vervoer gevaarlijke stoffen
Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting

⁹ Er is nadrukkelijk géén volledigheid nagestreefd. Aan dit overzicht kunnen geen rechten worden ontleend.

Scheepvaartverkeerswet
Kernenergiewet

Binnenvaart

Wet vervoer binnenvaart
Wet vervoer gevaarlijke stoffen
Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart
Arbeidstijdenwet en Arbeidstijdenbesluit-vervoer
Arbeidsomstandighedenwet 1998
Wet capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot
Binnenschepenwet
Wet pleziervaartuigen
Scheepvaartverkeerswet
Kernenergiewet

Visserij

Schepenwet
Uitvoeringswet visserijverdrag 1967
Zeevaartbemanningswet
Wet voorkoming verontreiniging door schepen
Wetboek van koophandel
Arbeidsomstandighedenwet 1998
Scheepvaartverkeerswet

Spoor

Spoorwegwet
Locaalspoor- en tramwegwet
Wet aanleg locaalspoor- en tramwegen
Stoomwet
Wet vervoer gevaarlijke stoffen
Wet personenvervoer 2000
Wet zwerfstromen
Wet grensoverschrijdend vervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen
Kernenergiewet

Tram en metro

Spoorwegwet
Locaalspoor- en tramwegwet
Wet aanleg locaalspoor- en tramwegen
Wet personenvervoer 2000

Waterbeheer

Wet op de waterhuishouding
Wet verontreiniging oppervlaktewateren
Wet verontreiniging zeewater

Datum
13 september 2004
Rapport
Jaarwerkplan 2005

Paginanummer
67

Wet bodembescherming
Wet milieubeheer
Wet op de waterkeringen
Wet beheer Rijkswaterstaatwerken
Ontgrondingenwet
Scheepvaartverkeerswet
Wet voorkoming verontreiniging door schepen
Wet droogmakerijen en indijkingen

Datum
13 september 2004
Rapport
Jaarwerkplan 2005

Paginanummer
68

Bijlage D: Afkortingenlijst

ADNR	Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses de Navigation par Rhin
AML	Aircraft Maintenance License
AHOB	Automatische Halve Overweg Bomen
AKI	Automatische Knipperlichtinstallatie
AOC	Air Operator Certificate
ARBO	Arbidsomstandigheden
Atb-v	Arbeidstijdenbesluit vervoer
BIGNAL	Besluit Inrichting en Gebruik Niet Aangewezen Luchthavens
BOA	Bijzonder Opsporingsambtenaar
BvL	Bewijs van Luchtwaardigheid
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CPL/FB	Commercial Pilot Licence/free balloons
CPV	Collectief Personenvervoer Vergunning
DGTL	Directoraat-Generaal Transport en Logistiek (i.o.)
EASA	European Aviation Safety Agency
EBA	Eisenbahn Bundesamt
EC	Europese Commissie
ECCAIRS	European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems
ECR	Euro Controle Route
EMSA	European Maritime Safety Agency
ERA	European Railway Agency
ESARR	Eurocontrol Safety and Regulatory Requirements
EU	Europese Unie
FISO	Flight Information Service Officer
GASR	Group of Aerodrome Safety Regulators
GMDSS	Global Maritime Distress Safety Systems
HOI	Havenontvangstinstallatie
HSL-Zuid	Hogesnelheidslijn zuid
ILGGRI	International Liaison Group of Governmental Railway Inspectorates
IMDG	International Maritime Dangerous Goods
IMPEL	Network for the Implementation and Enforcement of Environmental law
IOPP	International Oil Pollution Prevention
IPL	Inspectieprogramma Luchtvaart
ISPS	International Ship and Port Facility Security
ISO	International Organization for Standardization
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat
JAA	Joint Aviation Authorities

JAR	Joint Aviation Requirements
JAR-FCL	Joint Aviation Requirements Flight Crew Licensing
JAR-OPS1	Joint Aviation Requirements – Operations for Commercial Air Transportation (Aeroplanes)
KEMA	Instituut voor de Keuring van Elektrotechnische Materialen Arnhem
KLPD	Korps Landelijke Politiediensten
KVNR	Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
Marpol	International Convention for the prevention of pollution by ships
MLA	Micro Light Aeroplane
MOU	Memorandum of Understanding
MRA	Mutual Recognition Agreement
NKVWR	Normenkader Veilig Werken aan de Railinfrastructuur
NSA	National Supervisory Authority
OM	Openbaar Ministerie
Paris MOU	Paris Memorandum of Understanding on Port State Control
PFSO	Port Facility Security Officer
PIRAL	Project Innovatie Regelgeving en Administratieve Lasten
PPL	Personal Pilot Licence
PSC	Port State Control
RPA	Rotterdam Port Authority
RRKL	Regeling Regionale en Kleine Luchthavens
RSO	Recognised Security Organisation
RT	Radiotelefonie
RVGZ	Reglement Vervoer Gevaarlijke stoffen met Zeeschepen
RWS	Rijkswaterstaat
SAB	Stichting Afvalstoffen Binnenvaart
SAFA	Safety Assessment Foreign Aircraft
SAGA	Safety Assessment General Aviation
SANA	Safety Assessment National Aircraft
SSO	Shared Services Organisation
STCW	Standards on Training, Certification and Watchkeeping
STS	Stoptonend sein, ook: ten onrechte passeren van een stoptonend sein
TISPOL	Traffic Information System Police
TK	Tweede Kamer
V&W	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VOG	Verklaring Omtrent Gedrag
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VS	Verenigde Staten
VtV-AOC	Vergunning tot vluchtuitvoering – Air Operator Certificate
VtV-NL	Vergunning tot vluchtuitvoering – Nederland
WIM	Weigh In Motion

Datum
13 september 2004
Rapport
Jaarwerkplan 2005

Paginanummer
71

Colofon

Uitgever
Inspectie Verkeer en Waterstaat

Datum
13 september 2004

Contactpersoon
Dr. W.A.J. de Waal

Doorkiesnummer
070-3516160

Fax
070-3517410

Uitvoerder

Versie
3.0 Definitief