

J A A R B E R I C H T

2005



Inspectie Verkeer en Waterstaat



Inspectie Verkeer en Waterstaat

J A A R B E R I C H T 2 0 0 5

INHOUDSOPGAVE

DEEL A

<u>Voorwoord</u>	3
<u>Samenvatting</u>	5
<u>Inleiding</u>	13
<u>Security</u>	19
<u>Vermoeidheid</u>	23
<u>Samenwerking toezichthouders</u>	27
<u>Luchthavens en luchtruim</u>	35
<u>Luchtvaartoperationele bedrijven</u>	43
<u>Luchtvaarttechnische bedrijven</u>	51
<u>Taxivervoer</u>	57
<u>Busvervoer</u>	65
<u>Goederenvervoer</u>	73
<u>Spoor</u>	79
<u>Tram en metro</u>	87
<u>Waterbeheer</u>	91
<u>Koopvaardij</u>	99
<u>Visserij</u>	105
<u>Binnenvaart</u>	109

DEEL B

<u>Wet- en regelgeving</u>	115
<u>Afkortingen</u>	119

DEEL C

<u>Tabellen</u>	121
-----------------	-----

DEEL D

<u>Overige tabellen (alleen via www.ivw.nl)</u>	165
---	-----

Geachte lezer,

Veiligheid is een onderwerp dat ons allen aangaat en waar velen een rol in spelen. Bij het transport door de lucht, over land en over water is dat niet anders. De Inspectie Verkeer en Waterstaat is onafhankelijk in haar oordeel over de veiligheid en de adviezen die wij daarover geven. We zijn streng als het moet en inschikkelijk als het kan. Met maar een doel: de veiligheid op een maatschappelijk aanvaardbaar niveau krijgen en houden. Toch kunnen wij dat niet alleen. In toenemende mate spreken wij burgers en bedrijven aan op hun eigen verantwoordelijkheid en werken wij samen met andere toezichthouders. Dat helpt ook de toezichtlast te verminderen.

In dit Jaarbericht schetsen we een beeld van de staat van de veiligheid in de domeinen waarop de inspectie toezicht houdt. Ook in 2005 vinden incidenten en ongevallen plaats, vaak met ernstige gevolgen voor het welzijn van mensen. Honderd procent veilig bestaat niet, maar de kans op ongelukken kan

wel kleiner worden gemaakt én er is lering uit te trekken om herhaling te voorkomen. Daarvoor zet de inspectie zich in, met onderzoek, advies en door handhavend op te treden met wet- en regelgeving in de hand.

De inspectie is vooral gericht op de veiligheid van mensen. De techniek dient ons en schrijdt voort. Diezelfde mens blijkt ook vaak een zwakke schakel in de transportveiligheid. De human factor speelt een grote rol bij het ontstaan van ongevallen. Met vermoeidheid als belangrijke oorzaak. De mens als oorzaak en als slachtoffer. Maar ook als bron om daar verandering in te brengen en de veiligheid in het transport te bevorderen. Een mooie, gezamenlijke uitdaging.



Johan de Leeuw
inspecteur-generaal

SAMENVATTING

SAMENVATTING

In het Jaarbericht 2005 schetst de Inspectie Verkeer en Waterstaat (de inspectie) de staat van de veiligheid van de domeinen waar zij toezicht op houdt: het transport door de lucht, over land en over water. Daarnaast bericht de inspectie over het toezicht op het waterbeheer in Nederland. Het Jaarbericht geeft inspectieresultaten en gaat in op zorgwekkende en positieve ontwikkelingen die de inspectie in 2005 ziet, zo mogelijk in perspectief tot voorgaande en komende jaren.

De inspectie treedt sinds halverwege 2005 als één organisatie naar buiten en houdt toezicht op de volgende domeinen:

- ▶ Luchthavens en luchtruim
- ▶ Luchtvaartoperationele bedrijven
- ▶ Luchtvaarttechnische bedrijven
- ▶ Taxivervoer
- ▶ Busvervoer
- ▶ Goederenvervoer
- ▶ Spoor
- ▶ Tram en metro
- ▶ Waterbeheer
- ▶ Koopvaardij
- ▶ Visserij
- ▶ Binnenvaart

Negen eenheden voeren de toezichttaken uit. De werkwijze van de inspectie komt per domein vast te liggen in een toezichtarrangement. De geldende wet- en regelgeving binnen dat domein is daarbij een belangrijk uitgangspunt.

SECURITY

De inspectie houdt toezicht op het gebied van security bij koopvaardij, luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en luchtruim. Bij binnenvaart, spoor en wegvervoer gaat het om toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Onder security verstaan we de bescherming tegen (internationaal) terrorisme dat gericht is tegen of gebruik maakt van processen, systemen of objecten waarvoor het ministerie verantwoordelijk is.

In juli vindt een aanslag plaats op het metrosysteem van Londen. Dit leidt tot verscherpte maatregelen in Nederland. Het aantal security-gerelateerde meldingen neemt sterk toe. Op 1 januari 2005 treden nieuwe security-voorschriften op basis van Europese overeenkomsten in werking. Het gaat daarbij om het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren, het spoor en de weg. De inspectie start in 2005 met het tweedelijnstoezicht op havengemeenten, de eerstelijnstoezichthouders op faciliteiten op schepen sinds het van kracht worden van de Havenbeveiligingswet in 2004.

We constateren dat partijen in de vervoerketen soms moeilijk tegelijkertijd kunnen voldoen aan (nieuwe) security- en (bestaande) veiligheidsregelgeving. Soms versterken de regels elkaar, maar er is ook sprake van moeilijk verenigbare eisen. Zo mag bij het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht vanuit security-oogpunt de inhoud van verpakkingen niet herkenbaar zijn, terwijl dit voor de veiligheid juist nodig is. Een ander voorbeeld zijn de deuren op schepen. Vanuit security-oogpunt moeten deuren op slot, terwijl voor de veiligheid de deur een snelle vluchtweg moet garanderen. Dit kan soms leiden tot gevaarlijke situaties en bemoeilijkt het toezicht.

Op een aantal punten worden de security-eisen goed nageleefd.

Luchtvaartmaatschappijen voeren de maatregel om het cabinegedeelte direct achter de cockpitdeur te kunnen overzien goed in. De beveiliging op zeeschepen die varen onder Nederlandse vlag verbetert, waardoor deze schepen vanaf 2006 in Amerika niet meer standaard geïnspecteerd zullen worden.

Aandachtspunten zijn echter nog dat bij bemanningsplannen van koopvaardijsschepen onvoldoende rekening wordt gehouden met security-eisen en dat in veel gevallen langs het spoor bouwmaterialen worden achtergelaten die

door kwaadwillenden gebruikt kunnen worden om deze op het spoor te leggen.

VERMOEIDHEID

Vervoersmiddelen en -systemen worden in technische zin steeds betrouwbaarder. Hierdoor wordt de factor mens relatief gezien steeds meer de zwakke schakel in de veiligheidsketen. Vermoeidheid, bijvoorbeeld door verstoring van het dag- en nachtritme, zorgt voor verlies van concentratievermogen, reactiesnelheid en waarnemingsvermogen. Het vormt in alle transportvormen een bron van gevaar. In september 2005 organiseert de inspectie het symposium Vermoeidheid, over de ontwikkelingen op het gebied van fatigue-bestrijding.

Vanaf 1 juli 2005 kan de inspectie een bestuurlijke boete opleggen voor overtredingen van het Arbeidstijdenbesluit vervoer binnen de taxibranch, het personenvervoer en het goederenvervoer over de weg. De inspectie neemt vanaf 2005 het aspect *human factors* mee als aandachtspunt in de voorwaarden voor de erkenning van onderhoudsbedrijven in de luchtvaart. Bovendien controleert de inspectie niet alleen de bemanningsdocumenten van zeeschepen; we gaan in 2005 ook dieper in op de vraag of de randvoorwaarden van het bemanningsplan overeenkomen met de praktijk aan boord, met nadruk op de werkdruk.

SAMENWERKING TOEZICHTHOUDERS

De samenwerking met andere toezichthouders verloopt naar tevredenheid. De inspectie weet de andere diensten steeds beter automatisch te vinden. We bekrachtigen de samenwerking steeds meer met overeenkomsten. De samenwerking krijgt vorm door gezamenlijke en gelijktijdige inspecties (in plaats van na en los van elkaar), de uitwisseling van gegevens en het overdragen van taken.

De inspectie bekrachtigt de samenwerking met de Arbeidsinspectie formeel met een convenant. Verder bouwt de inspectie de samenwerking met de VROM-

Inspectie verder uit, met name bij het opstellen van wet- en regelgeving en bij controles op vuurwerk. De inspectie voert met buitenlandse inspectiediensten gezamenlijke controles uit op het goederenvervoer over de weg.

De inspectie stelt met de Algemene Inspectiedienst, de VROM-Inspectie, de Voedsel en Waren Autoriteit en de Arbeidsinspectie een gemeenschappelijke strategie op voor de handhaving van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden.

De minister sluit op 16 december een convenant met de zogenoemde G4 (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht). Dat geeft meer grip op de kwaliteit van het taxivervoer; hiervoor sluit de inspectie ook samenwerkingsovereenkomsten met de politiekorpsen in de G4.

De inspectie neemt deel aan verschillende handhavingsoverleggen. Die zorgen voor een effectieve samenwerking tussen het Openbaar Ministerie en de verschillende opsporingsdiensten, zoals het Korps landelijke politiediensten, de Zeehavenpolitie en Rijkswaterstaat. Het resultaat zal onder meer een uniform operationeel handhavingsbeleid zijn en uitwisseling van informatie.

Op en rond Schiphol is een groot aantal toezichthouders actief. Zij verenigen zich in het project Samenwerking Toezicht Schiphol om de samenwerking efficiënter en effectiever te maken. Dat moet de toezichtlast van de bedrijven op Schiphol verminderen. De inspectie heeft het voortouw bij dit project.

LUCHTHAVENS EN LUCHTRUIM

De inspectie ziet met vergunningverlening, inspecties en analyse van incidenten toe op de veiligheid op Nederlandse luchtvaartterreinen, de naleving van de milieunormen door de luchtvaartterreinen en de aanwezigheid van obstakels bij luchthavens die de veiligheid in gevaar kunnen brengen. Daarnaast gaat het om het naleven van slottijden op de luchthaven Schiphol, de veiligheid in het Nederlandse luchtruim en de organisatie en het gebruik ervan en de vakbekwaamheid van de luchtverkeerdienstverleners. Ook ziet de inspectie toe op de naleving van regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht.

Veiligheid heeft prioriteit in de luchtvaart en staat in het algemeen op een hoog niveau. In 2005 voert de inspectie een nieuwe manier van toezicht houden op

de luchthavens in: niet alleen productinspecties uitvoeren, maar ook toezicht houden op de bedrijfsprocessen, de procedures en het veiligheidsmanagement-systeem. Op basis van het *Single European Sky*-programma richten we een nationale toezichthouder in die op deze integrale wijze toezicht houdt op de luchtvaartnavigatiedienstverleners die in Nederland opereren. De inspectie adviseert in 2005 over de Schipholwet. Verder voeren we in 2005 een uitvoerings- en handhavingstoets uit op de Regeling burgerluchthavens en militaire luchthavens.

We geven een veiligheidscertificaat aan vier vliegvelden omdat zij aantonen hun veiligheidsverantwoordelijkheid te nemen, daarvoor organisatorische maatregelen te nemen en te werken volgens (inter)nationale normen. Het voorkomen van botsingen op start- en landingsbanen blijft erg belangrijk voor ons. We maken ons sterk om internationaal ons systeem van registratie van dit soort incidenten te hanteren.

We constateren regelmatig te hoge bouwkransen op en rond de luchthaven Schiphol. De afgelopen twee jaar geven we twaalf keer opdracht een kraan gedeeltelijk te demonteren of te strijken.

Om de verwachte bijzondere concentraties van luchtverkeer in goede banen te leiden wijzen we een aantal tijdelijke bijzondere luchtverkeersgebieden tijdens bepaalde evenementen aan.

LUCHTVAARTOPERATIONELE BEDRIJVEN

De inspectie houdt toezicht op kleine en grote luchtvaartmaatschappijen, opleidingsinstellingen, trainingshulpmiddelen, vliegend personeel, medische keuringsinstanties en -artsen, ballonvaartbedrijven, vervoerders eigen bedrijf, uitvoerders van luchtwerk, historische luchtvaart, luchtvaartvertoningen en overige vormen van gemotoriseerde luchtvaart, exameninstanties en (praktijk)examinatoren.

Uit de systeemininspecties blijkt dat alle Nederlandse vergunninghouders voldoen aan de gestelde eisen. Inspecties op buitenlandse maatschappijen leiden in 2005 tot tijdelijke ontzegging van het gebruik van het Nederlandse luchtruim voor Onur Air en Phuket Air en verscherpt toezicht op twee andere. In 2005 treedt

de EU-verordening voor *denied boarding compensation* in werking. De inspectie is hiervoor de nationale toezichthouder voor luchtvaartmaatschappijen die Nederland aandoen. Ook de EU-verordening voor verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen treedt in werking. De Europese richtlijn voor het melden van luchtvaartvoorvallen wordt ook van kracht. Hiervoor is een wijziging van Nederlandse wetgeving nodig, die de inspectie voorbereidt.

Veiligheidsstrainingen van cabinepersoneel blijken, door toenemende trainingseisen, onder tijdsdruk te staan. Ook het veiligheidsbewustzijn van het cabinepersoneel laat in een aantal gevallen te wensen over.

Uit een medio 2005 gehouden evaluatie stellen we vast dat het risico bij ballonvaartbedrijven beperkt is. We inspecteren daarom niet bij deze bedrijven.

LUCHTVAARTTECHNISCHE BEDRIJVEN

De inspectie houdt toezicht op organisaties op het gebied van ontwerp, productie, onderhoud, onderhoudsmanagement en opleiding, en onderhoudspersoneel. Het toezicht moet ervoor zorgen dat de activiteiten die verband houden met de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen gebeuren volgens de voorschriften. De primaire verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij organisaties en personen die de activiteiten verrichten en daarvoor door de inspectie zijn erkend.

In 2005 wordt het Europese agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) formeel de toezichthouder voor Nederlandse ontwerporganisaties. De uitvoering van het toezicht ligt in 2005 bij de inspectie. In 2005 start de inspectie ook met selectief toezicht, om de beschikbare capaciteit zo effectief mogelijk in te zetten. Incidenten bij Onur Air maar ook bevindingen bij Nederlandse luchtvaartmaatschappijen illustreren dat onderhoud gemakkelijk de sluitpost van de begroting wordt, met name doordat de marges onder druk staan. De inspectie verscherpt daarom in 2005 het toezicht. Het schorsen van een vergunning, of het dreigen daarmee, blijkt effectief. Bij de meeste organisaties neemt het aantal bevindingen tijdens inspecties daarna snel af. We stellen vast dat de Columbiaanse luchtvaartmaatschappij Avianca hun in

Nederland geregistreerde Fokker 50 toestellen niet adequaat onderhoudt. We brengen de betrokkenen van deze constatering op de hoogte. We constateren dat de examens die door de onderwijsinstelling Leeuwenborgh zijn afgenomen (deels) niet rechtsgeldig zijn en de kwaliteit van de docenten onvoldoende is.

TAXIVERVOER

De inspectie houdt toezicht op de taxiondernemingen, -chauffeurs en -voertuigen. We streven naar een betrouwbare, vakbekwame en veilige taximarkt met eerlijke concurrentievoorwaarden. Daarnaast besteden we aandacht aan de arbeidsomstandigheden van de werknemers (arbeids-, rij- en rusttijden). De taximarkt bestaat voor ongeveer 80% uit contractvervoer, ofwel het ziekenvervoer, scholierenvervoer en de treintaxi. De rest betreft taxi's die vervoeren naar aanleiding van een oproep door de centrale.

Het aantal chauffeurs in de branche daalt, met name door de invoering van het chauffeursdiploma. Sinds augustus 2005 kunnen taxichauffeurs een beperkt examen afleggen dat alleen geldig is voor het contractvervoer. Sinds mei mogen vergunningsbewijzen niet meer verpacht worden. Vanaf januari kan de inspectie een bestuurlijke boete opleggen voor overtredingen van de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer. De inspectie hanteert met ingang van 2005 onopvallende zichtwaarnemingen als standaard werkwijze bij controles. Bij inspecties stellen we bij 41.9% van de voertuigen overtredingen vast, met name op het gebied van rij- en rusttijden. Uit onze zichtwaarnemingen komt naar voren dat in Den Haag en Rotterdam wel sprake is van een aanmerkelijke verbetering van de rij- en rusttijden. Dit soort waarnemingen is effectief. Door bij bedrijfsinspecties selectief bedrijven te selecteren, neemt de pakkans toe. Zowel in januari als november voeren we inspecties uit naar het gebruik van de tariefkaart en de klachtenkaart. In november blijkt een grote verbetering in vergelijking met januari.

BUSVERVOER

De inspectie houdt toezicht op het busvervoer, in het bijzonder op ondernemingen, chauffeurs en voertuigen. De inspectie controleert onder andere de aanwezigheid en het gebruik van snelheidsbegrenzers, of de chauffeurs voldoen aan de wettelijke rij- en rusttijden, of bussen APK-gekeurd zijn, of passagiers de gordel gebruiken en of de zitplaatsregeling wordt nageleefd, wat betekent dat een bus niet meer passagiers mag vervoeren dan het aantal beschikbare zitplaatsen.

Het aantal ongevallen dat te wijten is aan vermoeidheid van de chauffeur groeit. Het grootste aantal overtredingen in 2005 betreft het Arbeidstijdenbesluit: 19% van de chauffeurs houdt zich niet aan de wettelijke rij- en rusttijden. Het Europees Parlement grijpt dit aan om binnen Europa de regels voor rij- en rusttijden te harmoniseren en strengere eisen te stellen. Met ingang van juni 2005 legt de inspectie bestuurlijke boetes op voor overtredingen van het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Vanaf mei 2005 mag een autobus onder voorwaarden 100 km/u rijden. Daarvoor moet een autobus aan technische eisen voldoen, zoals motorvermogen, remsysteem, koersvastheid, bandenprofiel en draagvermogen.

We stellen bij 58% van de bedrijfsinspecties een of meerdere overtredingen vast. Ook de zorgsystemen van de touringcarbedrijven die een keurmerk hebben van de Stichting Keurmerk Touringcarbedrijven blijken bij inspecties niet adequaat te werken. Bij de bussen die gebruikt worden voor schoolreisjes constateren we in 18% van de gevallen gebreken en leggen we in 8% van de gevallen een proces-verbaal op.

GOEDERENVERVOER

De inspectie houdt toezicht op het vervoer van goederen over de weg. We houden toezicht op ondernemingen, chauffeurs en overig personeel, voertuigen, gevaarlijke stoffen en overige goederen en willen daarmee de veiligheid binnen het beroepsgoederenvervoer verhogen. Naast controles op het vervoer, voert de inspectie ook controles bij de afzender van gevaarlijke stoffen uit.

Het binnenlands goederenvervoer vindt vooral over de weg plaats. Als we de verkeersveiligheid afmeten aan het aantal verkeersdoden, behoort Nederland tot de veiligste landen van Europa. In 2005 is de inspectie betrokken bij de voorbereidingen voor de invoering van de digitale tachograaf. Deze tachograaf zorgt voor meer veiligheid op de Europese wegen, eerlijke concurrentie tussen Europese vervoerders en gezonde arbeidsomstandigheden.

We stellen veel overtredingen (28%) vast bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het percentage overbeladen vrachtwagens blijft gelijk (42%). Door samenwerking met Rijkswaterstaat zijn we wel in staat om bedrijven die vaak overbeladen vrachtwagens hebben, gericht te gaan benaderen. Bij een hernieuwde inspectie naar vervoer van specifiek ziekenhuis afval stellen we vast dat de naleving van de eisen sterk verbeterd is. Ook stellen we vast dat de gemeenten willekeurig om gaan met de mogelijkheid om een route gevaarlijke stoffen in te stellen.

SPOOR

De inspectie houdt toezicht op vervoerders van personen en goederen, machinisten en overig personeel, railvoertuigen, beheerders van infrastructuur en door de inspectie erkende keuringsinstanties die keuringen uitvoeren op basis van de Spoorwegwet. Hiermee willen we letsel en schade in en door het railverkeer voorkomen en beperken.

In 2005 komen geen reizigers om het leven door ongevallen in het spoorverkeer. Er raken 126 reizigers gewond, waarvan zeven zwaar. Onder machinisten, conducteurs, baanwerkers en rangeerders vallen evenmin dodelijke slachtoffers. Er zijn 71 aanrijdingen op overwegen, waarbij achttien weggebruikers omkomen. Eind 2005 zijn 420 automatische knipperlicht installaties omgebouwd tot de beduidend veiliger mini-AHOB's. De nieuwe Spoorwegwet is met ingang van 2005 van kracht.

We verwachten een belangrijke verhoging van de veiligheid met de invoering van het veiligheidssysteem automatische treinbeïnvloeding ATB++, om te voorkomen dat treinen met een snelheid van maximaal 40 km/u een rood sein passeren. De beheerder van het spoor, ProRail, ontwikkelt samen met de inspectie indicatoren om een beter inzicht in de onderhoudstoestand van het

spoor te kunnen krijgen. We stellen vast dat wissels in inhaalsporen slijtageplekken vertonen. Een zelfde constatering doen we voor de wissels op het emplacement Amsterdam. Hier ontsporen in 2005 bij drie incidenten drie treinen.

Bij de helft van de treinen van NS Reizigers constateren we dat de vertrekprocedure niet juist wordt toegepast. Bij de treindienstleiders blijkt 65% een te hoge werkdruk te ervaren. Niet vast te stellen is of dit leidt tot onveiligheid. Uit onze snelheidsmetingen blijkt dat 7% van de reizigerstreinen te hard rijdt. We informeren de gemeenten over risico's bij het passeren van overwegen tijdens evenementen. Aanleiding is een bijna-aanrijding tussen een intercitytrein en een carnavalsoptocht op een overweg in Schinnen.

TRAM EN METRO

De inspectie houdt met inspecties en ongevalsonderzoek toezicht op de veiligheid van het tram- en metrobedrijf. Het wettelijk kader is de Spoorwegwet 1875 met onderliggende regelgeving.

De inspectie heeft een te beperkt beeld van de ontwikkelingen binnen dit domein om een uitspraak te doen over de staat van de veiligheid. Dat komt onder meer doordat adequate wetgeving en de plicht om incidenten en ongevallen te melden ontbreken, en omdat er geen doelstelling is voor het niveau van veiligheid. De inspectie werkt samen met het ministerie aan nieuw beleid voor het domein Tram en metro. Dit moet leiden tot aanpassing van de wet- en regelgeving.

In 2005 geeft de inspectie een positief oordeel over de beveiliging van de Haagse tramtunnel en geven we een nieuw gedeelte van de Rotterdamse metro vrij. We stellen vast dat bij 74 bestuurders van de Amsterdamse metro niet hun medisch en geestelijke gesteldheid aantoonbaar is. Ons onderzoek naar de rookontwikkeling in een Amsterdamse metro is aanleiding voor het GVB om schakelaars in twintig andere metrostellen te inspecteren.

WATERBEHEER

De inspectie houdt toezicht op de uitvoering van het waterbeheer in Nederland door Rijkswaterstaat, waterschappen en provincies. De inspectie vervult ook een adviesrol, bijvoorbeeld bij de totstandkoming van wet- en regelgeving. In 2005 krijgt de inspectie ook een rol bij de toetsing van de veiligheid van de waterkeringen. De hoofdlijnen voor 2005 zijn: aansturing van het emissiebeheer van Rijkswaterstaat en vervolgvactiteiten voor de regulering van het koelwaterbeleid en waterbodems.

In 2005 vinden geen wijzigingen plaats in de wet- en regelgeving voor het waterbeheer in Nederland. Wel zijn er voorbereidingen voor ingrijpende wijzigingen. In 2005 geeft de inspectie 108 vergunningen aan Rijkswaterstaat af, vooral voor aanvragen in het kader van de Wet beheer rijkswaterstaatwerken en voor meldingen in het kader van de Wet bodembescherming. De inspectie brengt het Risicobeeld Waterbeheer uit en voltooit het onderzoek Strategie Milieutoezicht Binnenvaart van de inspectie in samenwerking met Rijkswaterstaat en het ministerie.

Een extern bureau stelt vast dat de handhaving van de water(milieu)wetgeving door de inspectie en Rijkswaterstaat professioneel gebeurt. We voldoen daarmee aan gestelde minimum criteria. We stellen vast dat Rijkswaterstaat in ten minste drie situaties, installaties in de Noordzee, niet over adequate vergunningen voor eigen werken beschikt. Ook constateren we dat Rijkswaterstaat verontreinigde grond heeft gebruikt voor een toegangsweg en dat Rijkswaterstaat moeite heeft om beroeps- en recreatievaart optimaal te laten verlopen, waardoor gevaarlijks situaties kunnen voorkomen. Het aantal risicovolle riooloverstorten blijkt sterk te zijn afgenomen. In de komende jaren willen we de resterende overstorten ook opheffen.

De invoering van de eigen bijdrage voor schippers voor de afgifte van bilgewater heeft als doel preventie van bilgewater, maar blijkt ook te leiden tot verhoogde afgifte daarvan in het buitenland en tot meer lozingen in Nederland.

KOOPVAARDIJ

De inspectie houdt toezicht op Nederlandse rederijen, de kwaliteit en kwantiteit van de bemanning, de technische staat van Nederlandse en buitenlandse schepen, de bedrijfsvoering aan boord en op de wal, goederen en klassenbureaus. Daarnaast dragen we bij aan de totstandkoming van (inter)nationale wetgeving en bevorderen we eerlijke concurrentie in de koopvaardijsector. Verder onderzoekt de inspectie ongevallen en scheepsrampen in de koopvaardij en de visserij.

De koopvaardij schepen die varen onder de Nederlandse vlag behoren tot de veiligste ter wereld. Toch constateren we in 2005 verbeterpunten: de verplichte uitkijk, de werk- en rusttijden, en de bemanningsplannen. In 2005 stelt de inspectie de maritieme regelgeving via internet ter beschikking. Bovendien begint de inspectie met een ingrijpende herinrichting van het toezicht, met als belangrijkste gevolg dat certificering door klassenbureaus wordt uitgevoerd. Ook maakt de inspectie vanaf 2005 gebruik van de databank Prisma van de Douane om beter te kunnen bepalen welke containers gecontroleerd worden. Daarnaast gaat de inspectie medische keuringsgegevens elektronisch registreren. Ten slotte wordt de inspectie toezichthouder op de productveiligheid in de pleziervaart.

VISSERIJ

De inspectie houdt toezicht op vissersschepen, reders en bemanning. Na inspecties verstrekken we de schepen een certificaat. De inspectie is voor bijna alle zeevissersvaartuigen ook het klassenbureau (de keurende instantie) en voert hiervoor zelf certificerende inspecties uit van de constructie en de technische installatie van het schip. Voor achttien trawlers die groter zijn dan 75 meter treden we niet als klassenbureau op, maar vervult een van de zeven erkende klassenbureaus deze rol.

De veiligheid in de visserij kan onder druk komen te staan. De reden daarvoor is dat de financiële marges gering zijn. De sector stelt investeringen en onderhoud uit en zoekt naar mogelijkheden om met minder bemanning te varen. In 2005

vallen vier dodelijke slachtoffers, bij twee ongevallen. In 2005 is naar aanleiding van de slechte financiële resultaten voor ongeveer dertig schepen een besluit tot sanering genomen. De al jarenlang dalende trend in het aantal vissersschepen zet hiermee door.

Eind 2005 is ruim 80% van de vissersschepen voorzien van een milieuvriendelijke brandblusinstallatie voor de machinekamer. Dit ter vervanging van de Halon-installaties.

BINNENVAART

De inspectie ziet toe op de technische veiligheid van binnenvaartschepen door schepen te keuren en te meten. Dat doen we zowel bij nieuwbouw als periodiek, en gemiddeld elke vijf jaar bij verlenging van het certificaat.

Het goederenvervoer, in het bijzonder van gevaarlijke stoffen door Nederland via de binnenvaart is aanzienlijk, afgezet tegen de andere vervoermiddelen.

Het vervoer van personen neemt een bescheidener plaats in. Door innovatie in de binnenvaart kan met steeds grotere schepen worden gevaren.

De veiligheid in de binnenvaart is aan te merken als redelijk goed. Punt van aandacht is het opleidingsniveau van bemanningsleden, in het bijzonder de taalproblematiek. Hoewel zich geregeld (kleine) ongevallen voordoen, blijven deze meestal beperkt tot materiële schade. De belangrijkste oorzaken zijn de gebrekkige staat van onderhoud van arbeidsmiddelen en het te water raken, vaak als gevolg van werken op hoogte. De inspectie adviseert in 2005 over de nieuwe Binnenvaartwet, de Europese afstemming van regelgeving en de veiligheidseisen voor passagiersschepen op de Rijn.

We stellen vast dat bij dertig van de vijftig bezochte terminals de vluchtwegen niet aan de eisen voldoen en niet op elke steiger een tweede vluchtweg is.

Uit een onderzoek dat we uitvoeren blijkt dat de stabiliteit van containerschepen mogelijk in gevaar kan komen door verkeerde belading. Het betreft binnenvaartschepen die oorspronkelijk niet voor containervervoer zijn ontworpen. We starten een inventariserend onderzoek naar de veiligheidsrisico's van passagiers aan boord van veerponten. Enkele incidenten vormen hiervoor de aanleiding.

INLEIDING



INLEIDING: DE STAAT VAN DE TRANSPORTVEILIGHEID

In het Jaarbericht 2005 schetst de Inspectie Verkeer en Waterstaat (de inspectie) de staat van de veiligheid van de domeinen waar zij toezicht op houdt: het transport door de lucht, over land en over water. Daarnaast bericht de inspectie over het toezicht op het waterbeheer in Nederland. Het Jaarbericht

geeft inspectieresultaten en gaat in op zorgwekkende en positieve ontwikkelingen die de inspectie in 2005 ziet, zo mogelijk in perspectief tot voorgaande en komende jaren.

MISSIE, VISIE

De inspectie houdt toezicht vanuit de missie:

De Inspectie Verkeer en Waterstaat bewaakt en bevordert door toezicht op en handhaving van het uitvoeren van wet- en regelgeving 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.

Met het onafhankelijk toezicht wil de inspectie in de openbaarheid rapporteren over zorgwekkende situaties in het transport en als dat nodig is maatregelen (laten) nemen om onacceptabele risico's voor burgers te verminderen. Daarnaast is het onze taak om via het toezicht en de rapportage daarover, burgers en bedrijven te stimuleren om zo veilig en duurzaam mogelijk te handelen. Hiermee willen we de kans op ongevallen, milieuvervuiling en verstoorde marktverhoudingen verkleinen. Onze visie luidt dan ook:

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.*

De inspectie werkt onafhankelijk. Wij rapporteren gevraagd en ongevraagd aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Met dit Jaarbericht willen we in de openbaarheid en voor een algemeen geïnteresseerd publiek verslag doen van met name de staat van de transportveiligheid in Nederland.

SAMENLEVING IN BEWEGING

Toezicht staat volop in de politieke en maatschappelijke belangstelling. De samenleving vraagt om een slagvaardige overheid die toezicht houdt op de naleving van regels. Tegelijkertijd hebben burgers en bedrijven behoefte aan minder regels en minder controles. De overheid gaat daarom haar

dienstverlening verbeteren, minder regels uitvaardigen en selectiever toezicht houden. Maar het kabinet verwacht ook dat burgers en bedrijven zelf meer verantwoordelijkheid nemen voor een veilige samenleving. Deze spanningsvelden tussen verschillende behoeften brengen het toezicht in beweging. De inspectie beweegt mee. We werken aan vernieuwing van het toezicht en passen de organisatie daarop aan. Bovendien zoeken we actief de samenwerking met andere toezichthouders.

INSPECTIE IN BEWEGING

De inspectie treedt sinds halverwege 2005 als één organisatie naar buiten. Tegelijkertijd sluiten we aan bij de omgeving waarop we toezicht houden door toezichteenheden te vormen en die in te delen in domeinen.

Toezichteenheid	Domein
Luchthavens en luchtruim	Luchthavens en luchtruim
Luchtvaartoperationele bedrijven	Luchtvaartoperationele bedrijven
Luchtvaarttechnische bedrijven	Luchtvaarttechnische bedrijven
Personenvervoer	Taxivervoer Busvervoer
Goederenvervoer	Goederenvervoer (over de weg)
Rail	Spoor Tram en metro
Waterbeheer	Waterbeheer
Zeevaart	Koopvaardij Visserij
Binnenvaart	Binnenvaart

Negen eenheden voeren de toezichttaken uit. Zij zijn elk verantwoordelijk voor het toezicht op een of twee domeinen. De twaalf domeinen zijn herkenbare toezichtvelden die echter verschillen in aard en omvang en een eigen aanpak vereisen: toezicht op maat. De toezichteenheden zijn het gezicht van de inspectie naar buiten. Zij voeren de kernprocessen uit: inspectie, toelating/continuering en kennis/advies/berichtgeving.

INSPECTIE EN TOELATING/CONTINUERING

Onder *inspectie* verstaan we het toezicht op juiste naleving van de wet- en regelgeving. Het inspectieproces bestaat uit drie stappen: waarnemen, interpreteren en interveniëren. In de regel voert de inspectie deze stappen in samenhang uit. Tijdens het waarnemen verzamelen we informatie, onder meer via onderzoek op locatie en door elders bronnen te raadplegen. Zo stellen we vast wat de gang van zaken is geweest en toetsen we of de betreffende instantie correct heeft gehandeld. Op basis hiervan bepalen we of interventies nodig zijn, dat wil zeggen of we corrigerend optreden.

Met *toelating* bedoelen we de toets aan de hand van wetgeving, of een aanvrager van een vergunning aan de gestelde eisen voldoet om een bepaalde activiteit te mogen uitvoeren.

Verbetering dienstverlening door e-government

Om de dienstverlening te verbeteren digitaliseert de inspectie de werkprocessen. In 2008 willen we de dienstverlening voor 65% digitaal verzorgen. Hiermee krijgen burgers en bedrijven elektronisch toegang tot onze dienstverlening en tot relevante ontwikkelingen op het gebied van de inspecties. Bedrijven kunnen gemakkelijk en veilig beschikken over informatie over wet- en regelgeving, waardoor zij beter in staat zijn hun eigen verantwoordelijkheid te nemen. Digitalisering van het toezicht past bij de uitgangspunten van het actieprogramma Andere Overheid en bij de gewenste vermindering van administratieve lasten voor het bedrijfsleven.

Eind 2006 worden de eerste resultaten van de digitalisering zichtbaar. Zeevarenden kunnen dan het vaarbevoegdheidsbewijs en het monsterboekje via de internetsite van de inspectie (www.ivw.nl) aanvragen. In 2007 volgt een drietal taxivergunningen en documenten ten behoeve van busvervoer.

Eén loket voor burgers en bedrijven

De nieuwe organisatie bundelt de administratieve processen voor vergunningverlening en handhaving. Dit komt de kwaliteit en doelmatigheid van de inspectie ten goede. Onze dienstverlening en communicatie verloopt voor een

belangrijk deel via één loket, het informatiecentrum, waar iedereen terecht kan voor informatie van en over de inspectie. Ook de nu nog bestaande verschillende telefoonnummers komen bij dit ene loket binnen. Omdat onze taken uitbreiden loopt het aantal contacten met klanten in de komende jaren op tot 300.000 per jaar.

*Informatiecentrum Inspectie Verkeer en Waterstaat
088 - 4890000 (ivw0000)*

Samenwerking inspectiediensten

In 2005 versterkt de inspectie de samenwerking met andere inspectiediensten als het Korps landelijke politiediensten, de Arbeidsinspectie en de VROM-Inspectie. Met de kennis en gegevens van anderen kunnen we beter inschatten wat de grootste risico's zijn. Selectiever toezicht is dan mogelijk. Met deze samenwerking willen de inspectiediensten bedrijven ook gezamenlijk bezoeken, in plaats van na elkaar. Dat vermindert de toezichtlast voor bedrijven. In 2006 krijgt deze samenwerking verder vorm door een werkplan 2006-2007 van de gezamenlijke inspectiediensten.

TOEZICHT IN BEWEGING

De werkwijze van de inspectie komt per domein vast te liggen in een toezichtarrangement. De geldende wet- en regelgeving binnen dat domein is daarbij een belangrijk uitgangspunt. In een toezichtarrangement staan de afspraken over de manier waarop het toezicht binnen een domein is geregeld en hoe die afspraken worden uitgevoerd. We stellen het arrangement op in overleg met de betrokken partijen, waaronder degenen waarop de inspectie toezicht houdt, belangenorganisaties en de politiek. De samenleving blijft in beweging. Dat vraagt om regelmatige aanpassing van de toezichtarrangementen aan de actuele situatie, zodat we steeds effectiever en efficiënter toezicht kunnen uitvoeren.

Per domein zoekt de inspectie met de sector naar mogelijkheden om bedrijven en burgers de verantwoordelijkheid te laten nemen voor naleving van de regels.

KENNISTAFEL BINNENVAART

Tijdens de tweede Kennistafel Binnenvaart discussiëren binnenvaartschippers, Centraal Bureau Rijn- en Binnenvaart, verzekeraars, het Nederlandse Bureau Keuringen Binnenvaart, een klassenbureau, het ministerie en de inspectie over een andere manier van toezicht houden, bijvoorbeeld door het overdragen van taken van de inspectie aan commerciële klassenbureaus.

We denken mee met partijen die bereid zijn om zelf invulling te geven aan hun verantwoordelijkheid. Wie het met de naleving niet zo nauw neemt, krijgt echter met scherper toezicht te maken.

In onze manier van toezicht houden richten we ons steeds op de samenwerking met de betrokken partijen. Daarvoor gebruiken we transparante procedures en berichten we in de openbaarheid over risico's en trends in veiligheid en duurzaamheid. Uiteraard wil de inspectie zelf ook een goed beeld hebben van de opvattingen in de samenleving over veiligheid en toezicht. Daarom gaan we de dialoog aan met relevante doelgroepen in bijvoorbeeld de kennistafels. In 2006 zullen we ook klantenpanels gebruiken om de kwaliteit van onze vergunningverlening te verbeteren. Het eerst voor de domeinen taxivervoer, busvervoer en koopvaardij.

LEESWIJZER JAARBERICHT

Het gedrukte gedeelte van het Jaarbericht 2005 bestaat uit drie onderdelen. In deel A, het tekstgedeelte, doet de inspectie in woord verslag over het jaar 2005. Ter ondersteuning van de tekst verwijzen we naar deel C, het tabellen-gedeelte van het Jaarbericht. Daarnaast nemen we in deel B een aantal opsommingen op, bijvoorbeeld van de wet- en regelgeving die de inspectie handhaaft. De hoofdstukken in deel A zijn los van elkaar te lezen. De lezer met weinig tijd kan gebruikmaken van de samenvatting.

Op de internetsite van de inspectie, www.ivw.nl, is het gehele Jaarbericht, inclusief deel D, geplaatst. In dit deel D is aanvullende informatie opgenomen.

De domeinindeling die de inspectie hanteert, is ook de indeling van het Jaarbericht. Een aantal onderwerpen speelt echter binnen verschillende domeinen. Om die in samenhang te kunnen beschrijven, nemen we drie themahoofdstukken op: security, vermoedigheid en samenwerking toezichthouders. In elk hoofdstuk van het Jaarbericht houden we zoveel mogelijk dezelfde structuur aan, namelijk:

► *De staat van de veiligheid*

Een korte beschrijving van het niveau van veiligheid zoals de inspectie die kan duiden. Zo mogelijk in relatie tot voorgaande en komende jaren.

► *Taak*

Een weergave van de toezichtstaken van de inspectie binnen het domein.

► *Het domein en de veranderingen daarin*

De samenstelling van het domein aan het eind van 2005. Daarnaast melden we veranderingen in de samenstelling van het domein die invloed kunnen hebben op de staat van de veiligheid.

► *Veranderingen in wet- en regelgeving*

Een schets van de veranderingen in wet- en regelgeving die in 2005 van kracht worden en die van invloed kunnen zijn op de staat van de veiligheid.

► *Veranderingen in toezicht*

De veranderingen in de wijze waarop de inspectie toezicht houdt op het domein.

► *Resultaten uit inspecties*

De resultaten van een aantal inspecties die in 2005 plaatsvinden. Het gaat om inspecties die we jaarlijks uitvoeren en om eenmalige of thema-inspecties. We noemen niet alle inspecties.

► *Resultaten uit onderzoeken*

Resultaten van een aantal onderzoeken die de inspectie uitvoert in 2005. Ook hierbij gaat het niet om een uitputtend overzicht.

► *Incidenten*

Een korte beschrijving van de belangrijkste ongevallen en incidenten die plaatsvinden.

Hoewel zowel de inspectie als Rijkswaterstaat onderdeel van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn, bedoelen we in het Jaarbericht met 'ministerie' alleen het beleidsgedeelte. Dit om onderscheid te kunnen maken tussen beleid, uitvoering (Rijkswaterstaat) en toezicht (Inspectie Verkeer en Waterstaat).

SECURITY

no admittance

CREW ONLY



SECURITY

Security is een samenspel van werkzaamheden van verschillende publieke en private organisaties. Ook de inspectie voert toezichtstaken uit op het gebied van security. We verstaan onder security voornamelijk de bescherming tegen (internationaal) terrorisme dat gericht is tegen of gebruik maakt van processen, systemen of objecten waarvoor het ministerie verantwoordelijk is. Daarbij is er speciale aandacht voor de vitale infrastructuur. We helpen bewuste verstoring van de transportketen tegen te gaan. De inspectie investeert in het verkrijgen van kennis en informatie en in het opbouwen van een netwerk om het toezicht op security uit te oefenen.

In 2005 vinden er in Nederland geen terroristische aanslagen plaats. Wel wordt er in juli een aanslag gepleegd op het metrosysteem van Londen. Dat leidt tot verscherpte maatregelen in Nederland. Het aantal security-gerelateerde meldingen neemt sterk toe. Met name in de spoorsector worden veel bommeldingen gedaan, die de treinenloop soms ernstig verstoren. In 2005 verplicht internationale regelgeving tot security-maatregelen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook start de inspectie met het toezicht op de naleving van de Havenbeveiligingswet.

De wet- en regelgeving op het gebied van security wordt over het algemeen goed nageleefd. Daarbij nemen we de relatief korte tijd dat de regelgeving van kracht is in aanmerking. Met name het toezicht op het gebied van gevaarlijke stoffen wordt nog geëvalueerd.

TAKEN

De toezichtstaken van de inspectie op het gebied van security liggen bij koopvaardij, luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en luchtruim. Bij binnenvaart, spoor en wegvervoer gaat het om toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen.

VERANDERING IN WET- EN REGELGEVING

Regelgeving voor security en voor safety zijn soms strijdig met elkaar. De inspectie constateert dat partijen in de vervoersketen moeilijk tegelijkertijd kunnen voldoen aan (nieuwe) security- en (bestaande) veiligheidsregelgeving. Soms versterken de regels elkaar, maar er is ook sprake van onverenigbare eisen. Zo mag bij het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht vanuit security-oogpunt de inhoud van verpakkingen niet herkenbaar zijn, terwijl dit voor de veiligheid juist nodig is. Overigens houdt de inspectie toezicht op de veiligheid en de Koninklijke Marechaussee houdt het toezicht op security.

Een ander voorbeeld zijn deuren op schepen. Vanuit security-oogpunt moeten deuren op slot, terwijl voor de veiligheid de deur een snelle vluchtweg moet garanderen. Bovendien is het voor de brandweer van belang dat de toegang gegarandeerd is. Strijdige regelgeving kan leiden tot gevaarlijke situaties en bemoeilijkt het toezicht.

Op 1 januari 2005 treden nieuwe security-voorschriften op basis van Verenigde Naties-overeenkomsten in werking. Het gaat daarbij om het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren, het spoor en de weg. Vervoerders moeten zich voortaan voor elke belading identificeren. Daarnaast moeten zij aan opleidingseisen voldoen. De tijdelijke opslagplaatsen worden verlicht, beveiligd en afgesloten.

VERANDERING IN TOEZICHT

De inspectie start in 2005 met het interbestuurlijk toezicht op havengemeenten. Havengemeenten zijn met het van kracht worden van de Havenbeveiligingswet in

SAFETY EN SECURITY

Ongewenste gebeurtenissen kunnen ontstaan door een veelheid van oorzaken. De meeste zijn toe te schrijven aan natuurlijke rampen, systeem- of procesfouten, of menselijk falen. Het streven om deze zaken (zoveel mogelijk) te voorkomen duiden we aan met safety. Daarnaast zijn er ongewenste gebeurtenissen die kunnen ontstaan door opzettelijk menselijk handelen, waaronder terrorisme. Het (preventief) weerstand bieden aan opzettelijke verstoring duiden we aan met security. Safety en security zijn internationaal erkende, duidelijke termen. De Nederlandse term veiligheid is doorgaans synoniem met safety, terwijl beveiliging meestal synoniem is met security.

2004 eerstelijnstoezichthouders op faciliteiten die schepen ontvangen waarvoor internationale security-verplichtingen gelden. Bedrijven die activiteiten verrichten om zeeschepen te ontvangen moeten een beveiligingscertificaat hebben.

RESULTATEN UIT TOEZICHT

Luchtvaartmaatschappijen voeren de maatregel om het cabinegedeelte direct achter de cockpitdeur te kunnen overzien goed in. De meeste Nederlandse luchtvaartmaatschappijen passen camera's toe. Ook gaan de luchtvaartmaatschappijen over tot invoering van trainingen waarbij de bemanning traint op bijvoorbeeld kapingsscenario's. Om luchtvaartmaatschappijen te informeren over ontwikkelingen op het gebied van *inflight security*-training organiseren we in 2005 in samenwerking met de Koninklijke Marechaussee een seminar, dat een jaarlijks vervolg krijgt.

De beveiliging op zeeschepen die varen onder Nederlandse vlag verbetert. Vanaf de start, halverwege het jaar, laten de ongeveer honderd inspecties op de naleving van maritieme beveiliging een vermindering van het aantal tekortkomingen zien. Ook de United States Coast Guard constateert een verbetering van de beveiliging op Nederlandse schepen. Slechts één Nederlands schip wordt met tekortkomingen aangehouden. Dit betekent dat in 2006 de

Nederlandse vlag niet langer in de zwaarste inspectie categorie valt. Nederlandse schepen worden dus in Amerika niet meer standaard geïnspecteerd, zoals in 2004 wel het geval was.

Bij het indienen van bemanningsplannen wordt in 67% van de onderzochte bemanningsplannen onvoldoende rekening gehouden met de extra werkzaamheden die voortvloeien uit anti-terrorisemaatregelen, die op 1 juli 2004 van kracht zijn geworden. De uitkomsten zijn reden voor de inspectie om het toezicht op bemanningssamenstelling op Nederlandse zeeschepen voort te zetten.

Naast de dreiging van terrorisme wordt de internationale scheepvaart (waaronder de Nederlandse vlag) geregeld geconfronteerd met piraterij. De inspectie adviseert in 2005 om de internationale veiligheidssituatie voor de scheepvaart structureel te analyseren en waar nodig het niveau te verhogen. Ook adviseren we het security-niveau voor Nederlandse schepen, bijvoorbeeld door het sluiten van deuren en extra personeel op wacht, in de risicogebieden Straat van Malakka en de Hoorn van Afrika (specifiek de kust van Somalië) te verhogen. Diverse Europese landen hebben voor deze gebieden het security-niveau al verhoogd.

Het interbestuurlijk toezicht op de Nederlandse havengemeenten start in 2005. Het beeld hiervan is wisselend. Door capaciteitsgebrek hebben niet alle gemeenten eigen toezichthouders benoemd. Ook is de gewenste scheiding van toetsing en toezicht niet overal haalbaar.

Gemeenten ervaren het handhavinginstrumentarium als beperkt. Er moeten nog aanvullende afspraken komen over toezicht en handhaving op schepen in Nederlandse havens en de daaraan gerelateerde communicatie, zodat de verschillende betrokken diensten beter op elkaar aansluiten. Het percentage havenfaciliteiten met een havenbeveiligingscertificaat stijgt in 2005 van 87% naar circa 96%. Bij de ongecertificeerde faciliteiten gelden tijdelijke maatregelen.

Uit onderzoek naar incidenten blijkt dat vaak door aannemers achtergelaten spoorbouw materiaal gebruikt wordt bij spoorvandalisme. De inspectie beoordeelt in 2005 32 baanvakken op aanwezigheid van onbeheerde materialen. Op 44 locaties treffen we materialen in de directe nabijheid van het

spoor aan. In 41 gevallen is er de mogelijkheid voor kwaadwillenden de materialen op het spoor te leggen. Op zestien locaties ligt het materiaal dicht bij de openbare weg, zonder afdoende afscherming. Hier is de mogelijkheid van gelegenheidsvandalisme aanwezig. Hoewel het probleem van vandalisme langs het spoor een voortdurende bron van zorg is, zijn er ook successen bij de bestrijding ervan. Infrastructuurbeheerder ProRail continueert het succesvolle proefproject ter preventie en bestrijding en breidt het uit. Tegen vandalisme en andere problemen die ontstaan als iemand onbevoegd het spoor betreedt, zijn er samenhangende maatregelen, zoals het afsluiten van het spoor, het toezicht houden door beveiligingsdiensten en bijzondere opsporingsambtenaren (BOA's) en het opruimen van afval en bouwmaterialen.

Uit de registratie van incidenten door onbevoegde spoorbetreders en vandalisme blijkt dat het aantal verstoringen sterk daalt. Naast de fysieke maatregelen blijkt met name de inzet van BOA's, die overtreders bekeuren, een groot effect te hebben.

Tijdens wegcontroles hebben we in Europees verband onderzoek gedaan naar het vervoer van gevaarlijke stoffen. Uit voorlopige resultaten blijkt dat opslagterminals en voertuigdepots vaak niet op deugdelijke wijze zijn beveiligd. Chauffeurs hebben meestal geen bewustwordingstraining gehad en kunnen meestal niet aangeven of de vervoerders beschikken over een beveiligingsplan.

In 5% van de gevallen geven chauffeurs aan wel eens risicovolle of bedreigende situaties tegen te komen tijdens het transport van gevaarlijke stoffen. Overigens blijkt uit het onderzoek ook dat de meeste voertuigen (en de lading) beveiligd zijn tegen diefstal. Onderzoek in de binnenvaart laat zien dat een aantal binnenvaartterminals nog niet voldoet aan de beveiligingseisen. Een positieve uitzondering hierop vormen de terminals die een certificaat hebben voor internationaal verplicht gestelde security-regelgeving.

VERMOEIDHEID



STATION BV

ACTROS

TRUCK OF THE YEAR 2001

MAN

LD 217 N

VERMOEIDHEID

Vervoersmiddelen en -systemen worden in technische zin steeds betrouwbaarder. Hierdoor wordt de factor mens relatief gezien steeds meer de zwakke schakel in de veiligheidsketen. Vermoeidheid, bijvoorbeeld door verstoring van het dag- en nachtritme, zorgt voor verlies van concentratievermogen, reactiesnelheid en waarnemingsvermogen. Het vormt in alle transportvormen dan ook een bron van gevaar. De effecten van vermoeidheid zijn vergelijkbaar met die van alcoholgebruik. Twintig uur achter het stuur, en dat komt voor, komt overeen met een promille alcohol in het bloed. De eerste chauffeur kan slechts een boete krijgen wegens overtreding van de rij- en rusttijdenwet, van de tweede kan het rijbewijs worden ingevorderd.

Door vermoeidheid ontstaan eerder ongelukken. Volgens TNO Arbeid zijn er jaarlijks 18 tot 44 verkeersdoden te betreuren door vermoeidheid van vrachtwagenchauffeurs. Ernstige vermoeidheid of *fatigue* (= chronisch gebrek aan slaap) is ook een belangrijke oorzaak van aanvaringen en strandingen in de koopvaardij. In 10% van de gevallen is er een directe relatie tussen deze scheepsongevallen en vermoeidheid. Dit blijkt uit een analyse van de inspectie in 2004 op 141 scheepsongevallen die de Raad van de Scheepvaart heeft onderzocht. De inspectie blijft daarom alert op de naleving van regels die vermoeidheid moeten voorkomen, waaronder die op het gebied van arbeids- en rusttijden.

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

Inspectie kan bestuurlijke boete opleggen

Met ingang van 1 juli 2005 kan de inspectie een bestuurlijke boete opleggen voor overtredingen van het Arbeidstijdenbesluit vervoer binnen de taxibranche, het personenvervoer en het goederenvervoer over de weg. Direct beboetbare feiten worden opgelegd aan de overtreder, die met deze werkwijze sneller zijn straf krijgt. De inspectie registreert niet-direct beboetbare feiten en gebruikt deze als aandachtspunten bij bedrijfsonderzoeken.

Inspectie organiseert symposium vermoeidheid

In september 2005 organiseert de inspectie het symposium Vermoeidheid. Daarmee willen we alle betrokkenen op de hoogte brengen van de meest recente kennis en ontwikkelingen op het gebied van fatigue-bestrijding. Het symposium maakt duidelijk dat handhaven van de wettelijke bepalingen niet genoeg is. Bovendien mogen we van technische oplossingen, zoals knikkeboldetectoren, voorlopig nog niet te veel verwachten. Invoering van een *Fatigue Management Program* biedt daarentegen meer kans op een effectieve aanpak van vermoeidheid. Een *Fatigue Management Program* (FMP) creëert op verschillende niveaus vangnetten om de effecten van vermoeidheid tegen te gaan, in plaats van één maatregel die moet volstaan, zoals een wettelijke werktijdenregeling. De gezamenlijke verantwoordelijkheid voor werkgevers en werknemers is erg belangrijk. Zij kunnen de werktijdenregeling bijvoorbeeld helemaal correct toepassen, zonder dat het zeker is dat mensen in hun vrije tijd ook daadwerkelijk rust nemen. Als een werknemer tijdens de rustperiode bijvoorbeeld zijn eigen huis bouwt, zal dat onherroepelijk tot vermoeidheid op het werk leiden en dus gevaar opleveren. Bij een *Fatigue Management Program* geven werkgevers gelegenheid tot rust en zeggen werknemers contractueel toe die rust ook te nemen. FMP is succesvol in Australië, de Verenigde Staten, Canada en Groot-Brittannië en wordt toegepast in het weg- en railtransport, vliegtuigoperaties en vliegtuigonderhoud. In Europa is Easy-Jet een van de eerste ondernemingen die FMP invoert. De resultaten hiervan zijn zo overtuigend dat het hun inmiddels een fikse korting op de verzekeringspremies heeft opgeleverd. In Nederland overweegt Transavia.com

als een van de eersten om een FMP in te voeren bij de vliegdiens.

De inspectie zal het invoeren van een FMP stimuleren. Daarnaast brengt de inspectie met het project Bewust Uitgeruste Bestuurder het fenomeen vermoeidheid onder de aandacht van goederenvervoerders. Zo willen we vervoerders bewust maken van de gevolgen van vermoeidheid voor de veiligheid van het wegvervoer.

VERANDERINGEN IN TOEZICHT

Human factors aandachtspunt in onderhoudserkenning luchtvaart

De inspectie neemt vanaf 2005 het aspect *human factors* mee als aandachtspunt in de voorwaarden voor de erkenning van onderhoudsbedrijven in de luchtvaart. In 2005 beginnen we een methodiek te ontwikkelen waarmee we kunnen vaststellen of bedrijven aan deze voorwaarden voldoen. Deze methodiek is naar verwachting eind 2006 geïmplementeerd. We nemen dit aspect mee omdat het onderhoud aan vliegtuigen voornamelijk 's nachts gebeurt. Daarbij ligt vermoeidheid op de loer vanwege de verstoring van het dag- en nachtritme.

Rekening houden met het verschijnsel vermoeidheid is een van de elementen in dit human factors-project. Het project is gebaseerd op een model dat aangeeft dat mensen in een technische omgeving pas optimaal (lees: veilig) kunnen functioneren als zij op elkaar zijn afgestemd. Het project geeft een verificatiemethode die zich richt op human factor-aspecten zoals bedrijfsfilosofie, de bedrijfscultuur, bedrijfsbeleid, het lerend vermogen van een bedrijf, de competentie van het personeel en uiteraard de uitwerking van deze aspecten in de praktijk.

Aandacht voor de bemanning aan boord van zeeschepen

De inspectie controleert niet alleen bemanningsdocumenten. In het inspectieprogramma Vervolg Toezicht Bemanning gaan we in 2005 dieper in op de vraag of de randvoorwaarden van het bemanningsplan overeenkomen met de praktijk aan boord. De nadruk ligt daarbij op de werkdruk aan boord in relatie tot de bedrijfsvoering. Ook inzicht in de motieven van het wel of niet naleven speelt daarbij een rol. Van de Nederlandse zeeschepen zet 40% geen verplichte uitkijk

op de brug tijdens de donkere uren op zee. Dit blijkt uit een onderzoek naar de naleving van de Zeevaartbemanningswet aan boord van 85 Nederlandse zeeschepen. Ook houdt men in de bemanningsplannen onvoldoende rekening met de extra werkzaamheden die voortvloeien uit de nieuwe wetgeving op het gebied van *security*, die in 2004 van kracht werd. De uitkomsten zijn reden voor de inspectie om het toezicht op bemanningssamenstelling en de rust- en werktijden op Nederlandse zeeschepen aan te scherpen.

De aandacht voor de bemanning is ingegeven door het (zowel nationaal als internationaal) algemeen aanvaarde feit dat ongeveer 80% van de ongevallen op zee wordt veroorzaakt door menselijk falen en ongeveer 20% door technisch falen.

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Rusturenlijsten zeeschepen niet waarheidsgetrouw

Tijdens de inspectie naar de aanwezigheid van de verplichte uitkijk op zeeschepen geeft 20% van de 83 geïnterviewde bemanningsleden openlijk toe

de rusturenlijsten niet volledig of waarheidsgetrouw in te vullen. Als reden geven zij nogal eens op dat het kantoor waarheidsgetrouwe rusturenlijsten niet altijd waardeert. De uitkomsten zijn reden voor de inspectie om het toezicht op rust- en werktijden op Nederlandse zeeschepen aan te scherpen.

RESULTATEN UIT ONDERZOEKEN

In opdracht van het ministerie doet TNO onderzoek naar fatigue in de zeescheepvaartsector. De meest noodzakelijke en effectieve maatregelen tegen fatigue in Nederland zijn:

- ▶ juiste implementatie van de ISM-Code;
- ▶ optimaliseren van de organisatie van het werk aan boord van schepen;
- ▶ verlengen van de rustperiode;
- ▶ reduceren van administratieve taken aan boord van schepen.

INCIDENTEN

Het aspect vermoeidheid blijkt een rol te spelen bij een toenemend aantal ongelukken. Dit ondanks aangescherpte regelgeving, betere handhavingmethoden en toename van de algemene aandacht voor vermoeidheid.

- ▶ Vermoeidheid speelt een rol bij de aanvaring op de Rijn, net over de grens met Duitsland, van het cruiseschip Erasmus met een motorvrachtschip in de nacht van 6 op 7 september. Dit is de voorlopige conclusie van het onderzoek dat de inspectie instelt. Bij de aanvaring vallen geen gewonden.
- ▶ In de nacht van 24 op 25 september 2004, net na middernacht, rijdt een vrachtwagenchauffeur over een personenauto heen met daarin drie jonge vrouwen. Twee inzittenden overlijden en één raakt zwaar gewond. De inspectie stelt vast dat de chauffeur vermoeid moet zijn geweest. Hij heeft een werkdag gehad van 21 uur en 23 minuten (met daarin een pauze van 5 uur en 45 minuten waarin de langste daadwerkelijke rust 1 uur en 30 minuten is).

ONDERZOEK TNO

Belangrijkste conclusies over de relaties tussen fatigue, aanvaringen en grondingen en het wachstelsel

- ▶ Er is een causaal verband tussen fatigue en het slechter worden van de prestaties. Effecten zijn waarneembaar bij de alertheid en bij de kwaliteit van waarneming en informatieverwerking.
- ▶ Fatigue is een factor in 11 tot 23% van de aanvaringen en grondingen. Daarbij moeten we in gedachten houden dat fatigue als een oorzaak van ongevallen niet altijd voldoende gerapporteerd wordt. Betere (internationale) monitoring van fatigue is gerechtvaardigd.
- ▶ Noch de deskstudie noch de literatuur kan een causale relatie tussen het wachstelsel en fatigue overtuigend aantonen.
- ▶ De literatuur concludeert over het algemeen dat een periode van acht uur ongestoorde slaap optimaal is.

SAMENWERKING TOEZICHTHOUDERS



SAMENWERKING TOEZICHTHOUDERS

De samenwerking met andere toezichthouders verloopt goed. De inspectie weet de andere diensten steeds beter automatisch te vinden. We bekrachtigen de samenwerking steeds meer met overeenkomsten, zoals met de Arbeidsinspectie en de vier grote gemeenten.

De samenwerking krijgt vorm door gezamenlijke en gelijktijdige inspecties (in plaats van na en los van elkaar), de uitwisseling van gegevens en het overdragen van taken.

In 2006 bouwen we de samenwerking verder uit door een werkplan 2006-2007 van de gezamenlijke inspectiediensten. Dat komt er onder meer naar aanleiding van de motie Aptroot. Het werkplan onderstreept de ambitie van de inspectiediensten om in goed onderling overleg te komen tot een concrete uitvoering van de Kaderstellende visie op toezicht van het kabinet. De inspectie is ervan overtuigd al op korte termijn resultaten te kunnen boeken die burgers en het bedrijfsleven herkennen. Zij zullen dat bovendien positief waarderen omdat de overheid hier met één gezicht naar buiten treedt en toezicht houdt.

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

In 2005 zijn er geen veranderingen in wet- en regelgeving die direct van invloed zijn op de samenwerking tussen de inspectiediensten. Wel bekrachtigt de inspectie de samenwerking met de Arbeidsinspectie formeel met een convenant.

SAMENWERKING IN TOEZICHT

Samenwerking met Arbeidsinspectie geformaliseerd

De inspectie en de Arbeidsinspectie werken vanaf 2005 samen volgens het zogenoemde regiemodel. Dat beschrijft deze samenwerking op hoofdlijnen, zowel voor gezamenlijke inspecties als voor het ontvangen en afhandelen van klachten en het onderzoek naar ongelukken. Kernpunten uit het regiemodel zijn:

- ▶ Op de gezamenlijke werkvelden is een van beide diensten het aanspreekpunt voor degene die onder toezicht staat; dit aanspreekpunt (regisseur) coördineert de inzet van inspectiecapaciteit en de normering.
- ▶ Bedrijven en burgers krijgen minder toezichtlast; inhoudelijke tegenstrijdigheden tussen de inspectiediensten behoren tot het verleden en de rijksoverheid is gemakkelijker aanspreekbaar.

De samenwerking is op 29 november 2005 formeel bekrachtigd met de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst.

Samenwerking met VROM-Inspectie verder uitgebouwd

In 2005 bouwt de inspectie de samenwerking met de VROM-Inspectie verder uit, met name bij het opstellen van wet- en regelgeving en bij controles op vuurwerk.

- ▶ *Gezamenlijke inzet op voorbereiding en uitvoering wet- en regelgeving*
Met de inzet van de inspecties op wet- en regelgeving willen we een hoge mate van naleving bereiken, waardoor we eenvoudig en eenduidig kunnen handhaven. Voorbeelden van de samenwerking zijn te vinden op regionaal, nationaal en internationaal niveau. Op regionaal niveau werken beide inspectiediensten samen in een pilotonderzoek bij de provincie Overijssel. Op nationaal niveau betreft de inspectie de VROM-Inspectie bij de

REGIEMODEL

Domeinen/Sector	Regie inspectie	Regie Arbeidsinspectie
Zeevaart	Reders, kapiteins	Stuwadoors Scheepswerven
Luchtvaart	Luchtvaartmaatschappijen Vliegtuigonderhoudbedrijven Exploitanten van luchtvaartterreinen Luchtvaartgerelateerde bedrijven (tankdiensten, afhandelingbedrijven) Luchtvaartopleiding- instellingen	Schoonmaakbedrijven Horeca Catering Beveiliging Vrachtafhandeling in loodsen Onderhoud op Schiphol Oost Douane, Marechaussee Particuliere beveiliging Detailhandel Overheden
Rail	Reizigersmaatschappijen Bedrijven voor goederenvervoer ProRail (personeel, reizigers) Nedtrain	Aannemers Schoonmaakbedrijven ProRail (baanwerkers)
Wegvervoer	Beroepsgoederenvervoer Busvervoer Taxibedrijven	Eigen vervoer
Binnenvaart	Nog nader te bepalen	Nog nader te bepalen

handhaafbaarheidstoets voor de nieuwe Waterwet. Daarnaast zijn we samen verantwoordelijk voor een deel van de handhaving van het Besluit uitvoeringskwaliteit bodembeheer (Kwalibo). Internationaal doen we een gezamenlijk voorstel voor een checklist om de handhaafbaarheid van nieuwe internationale regelgeving te toetsen. IMPEL, het informele EU-netwerk voor de implementatie en handhaving van milieuwetgeving, aanvaardt dit voorstel eind 2005.

► *Effectievere controles vuurwerk door samenwerking*

We werken vooral samen in de Vliegende Brigade (een landelijk samenwerkingsverband van de VROM-Inspectie en de provincies) en het Landelijk Meld- en Informatiepunt van VROM (LMIP). Door de samenwerking krijgt de inspectie toegang tot de gegevens van het LMIP. Die geven inzicht in waar en wanneer vuurwerk wordt verzonden of gelost. De vervoerders moeten dit namelijk melden aan het LMIP. De inspectie controleert of de zendingen voldoen aan de wet- en regelgeving voor vervoer. We doen dat zoveel mogelijk bij de bron (de afzender). Gedurende het jaar inspecteren we vuurwerk dat professionals gebruiken tijdens evenementen zoals Koninginnedag en Sail 2005. Aan het eind van het jaar zijn de inspecties ook gericht op consumentenvuurwerk. Omdat veel opslagplaatsen vanwege strengere eisen zijn verhuisd naar Duitsland, werken we tijdens de eindejaarsinspecties van consumentenvuurwerk ook samen met de Duitse politie.

In 2006 onderzoeken we of uitwisseling van handhavingresultaten tussen de inspectie en VROM mogelijk is. Zo krijgen we een beter beeld van het nalevinggedrag van afzenders van vuurwerk.

► *Taakverdeling in de zeevaart*

De inspectie maakt met de VROM-Inspectie afspraken over de taakverdeling op het gebied van chloorfluorkoolwaterstoffen (CFK's) op zeeschepen, tinhoudende anti-fouling (aangroeiwerende middelen) en halonen. We onderzoeken de mogelijkheden voor gezamenlijk toezicht op enkelwandige tankers voor zwavelhoudende brandstoffen.

Inspectie werkt nauwer samen met Korps landelijke politiediensten

In tegenstelling tot voorgaande jaren werkt de inspectie in 2005 in het pendelvervoer en schoolvervoer actief samen met het Korps landelijke politiediensten (KLPD). Dit leidt in een aantal weekenden tot grootscheepse controles. De gegevens van deze controles zijn gebruikt voor vervolgonderzoek naar de naleving van rij- en rusttijden in het pendelvervoer. Het rapport daarover verschijnt in 2006. De inspectie wil door deze aanpak beter zicht krijgen op de veiligheidsaspecten die onlosmakelijk met het lange afstandvervoer zijn verbonden.

Gezamenlijk toezicht met de Onderwijsinspectie

Voor het toezicht op het zeevaartonderwijs heeft de inspectie in 2000 een convenant afgesloten met de Onderwijsinspectie. Die bewaakt de kwaliteit van de reguliere onderwijsinstellingen in Nederland, waarbij de Inspectie Verkeer en Waterstaat in voorkomende gevallen expertise levert.

Gemeenschappelijk handhavingstrategie gewasbescherming

De inspectie stelt met de Algemene Inspectiedienst, de VROM-Inspectie, de Voedsel en Waren Autoriteit en de Arbeidsinspectie een gemeenschappelijk strategie op voor de handhaving van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden. Het is essentieel dat de betrokken inspecties en hun 'moeder'-departementen goed samenwerken. Een integrale aanpak voorkomt dubbel werk en overlap. We richten ons op de risico's die ontstaan als regelgeving niet wordt nageleefd. Deze aanpak probeert de beperkte handhavingcapaciteit zo slim mogelijk in te zetten. Het is daarom niet alleen van belang om te weten waar de grootste risico's zitten, maar ook hoe we naleving het meest effectief kunnen bevorderen.

Verbetering kwaliteit taxi's door samenwerking met de G4

De minister sluit op 16 december een convenant met de zogenoemde G4 (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht). Dat geeft meer grip op de kwaliteit van het taxivervoer, zoals de Wet personenvervoer 2000 en de daarop gebaseerde regelgeving dat willen. Daarnaast sluit de inspectie samenwerkingsovereenkomsten met de politiekorpsen in de G4. We controleren vooral op de naleving van de wet- en regelgeving voor:

- de ondernemingsvergunning;
- de chauffeurspas (eis van het chauffeursdiploma);
- tariefkaart en taxameter;
- klachten- en geschillenregeling.

De effectiviteit van het optreden van de inspectie is mede afhankelijk van de medewerking van de politie. Daarom verhogen de gemeenten de politieinzet in 2006. We trekken ook gezamenlijk op bij de controle op de chauffeurspas in januari 2006.

Daarnaast treffen de gemeenten voor de belangrijkste taxistandplaatsen specifieke beheermaatregelen, waaronder:

- ▶ aanpassing van de infrastructuur;
- ▶ aanvullende regelgeving voor de toegang tot de standplaats;
- ▶ stimulering van het gebruik (aanbod en vraag) van keurmerktaxi's;
- ▶ (semi-)permanent toezicht op de standplaats.

Handhavingsoverleggen basis voor effectievere samenwerking

De inspectie neemt deel aan verschillende handhavingsoverleggen. Die zorgen voor een effectieve samenwerking tussen het Openbaar Ministerie en de verschillende opsporingsdiensten, zoals het Korps landelijke politiediensten, de Zeehavenpolitie en Rijkswaterstaat. Het resultaat zal onder meer een uniform operationeel handhavingsbeleid zijn en uitwisseling van informatie.

- ▶ In de *binnenvaart* werken we aan een gezamenlijk werk- en inspectieprogramma. Daarmee willen we bereiken dat we met behulp van risicoanalyse in 2006 efficiënt en effectief kunnen handhaven. We kunnen verschillende tools inzetten, variërend van voorlichting en informatievoorziening tot het intrekken van de vergunning. In 2006 kunnen het vervoer van gevaarlijke stoffen, de vaar- en rusttijden en de ladingdocumenten de nodige inspectieaandacht vanuit de diensten verwachten.
- ▶ Specifiek voor het *Rotterdamse havengebied* is het WESP-overleg (Wal En Schip Problematiek). Dat moet de veiligheid in het Rotterdams havengebied verbeteren tijdens laden en lossen, ontgassen en dergelijke. Daarvoor wisselen de inspecties onder meer dag- en nachtrapporten uit. Dat zijn directe bevindingen van inspecties, eventueel naar aanleiding van incidenten en ongevallen. Bovendien wisselen we inspectiegegevens uit en bespreken we gezamenlijke acties, waaronder de deelname aan de nationale handhavingsestafette.
- ▶ De inspectie neemt met de gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland, Koninklijke Marechaussee, Hoogheemraadschap Haarlemmermeer, Douane en VROM-Inspectie deel aan het wettelijk voorgeschreven Lokaal *Milieu Overleg Schiphol*. Dat moet de samenwerking versterken tussen alle toezichthouders op het milieu rond Schiphol.

- ▶ Op de *luchthaven Maastricht Aachen Airport* maakt de inspectie, samen met de Douane en de Koninklijke Marechaussee deel uit van het operationeel samenwerkingsverband DORILUKO. Gezamenlijk houden we onder meer jaarlijks zes tot acht controleacties.
- ▶ Specifiek voor het *personenvervoer (taxi en bus)* werken de inspectie, Belastingdienst, sociale recherche, politie, UWV, Koninklijke Marechaussee en het Openbaar Ministerie samen in de elf landelijke handhavingplatforms personenvervoer. Deze platforms wisselen informatie uit, stemmen onderzoeken af en starten gezamenlijke multidisciplinaire onderzoeken. Een aantal platforms heeft de samenwerking vastgelegd in een regionaal convenant.
- ▶ In de *zeevaart* neemt de inspectie, samen met onder andere de Douane, de Algemene Inspectiedienst en de Voedsel en Waren Autoriteit deel aan het Platform Samenwerkende Controlediensten in het Rotterdams havengebied. Uitgangspunten zijn informatie-uitwisseling, optimalisering van het toezicht en verbetering van de taakuitvoering.

Samenwerking toezicht Schiphol

Op en rond Schiphol is een groot aantal toezichthouders actief. Zij verenigen zich in het project Samenwerking Toezicht Schiphol om de samenwerking efficiënter en effectiever te maken. Dit moet de toezichtlast van de bedrijven op Schiphol verminderen. De inspectie heeft het voortouw bij het project. We verwachten de eerste resultaten in 2006.

Inspectie voorstander van beslaghuis Schiphol

De dienst der Domeinen en het Openbaar Ministerie leiden het onderzoek naar een zogenoemd beslaghuis op Schiphol. Een beslaghuis is een bij wet aangewezen bewaarder van goederen die bijvoorbeeld de inspectie, de Douane of de Koninklijke Marechaussee in beslag hebben genomen. De inspectie is een groot voorstander van het beslaghuis, met name als het gaat om gevaarlijke stoffen. De opslag van deze stoffen moet voldoen aan bijzondere milieueisen. In een goed ingericht beslaghuis kunnen we dat bereiken.

Convenant met de Douane

Met de Douane heeft de inspectie in 1998 een convenant gesloten. Dit convenant gaat over de controle van binnenkomende vrachtzendingen. Uitgangspunt is dat de Douane de regie voert.

Met het convenant als basis, actualiseren we in 2005 de regierol van de Douane en breiden die uit naar export- en postzendingen.

Samenwerking havenbedrijf Rotterdam

Met het havenbedrijf Rotterdam hebben we in maart 2004 een samenwerkingsovereenkomst gesloten over de handhaving van het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen. Met deze overeenkomst handhaven we de naleving van voorschriften voor operationele handelingen aan boord van schepen, zoals het voorwassen, strippen, *crude oil* wassen, vermeldingen daarvan in het scheepsjournaal, de verplichte afgifte van *slops*, waswater, vuile ballast, het inzien van diverse scheepscertificaten en het vaststellen of het schip zijn lading mag vervoeren. De minister machtigt het havenbedrijf Rotterdam met ingang van 8 maart 2004 om deze werkzaamheden uit te voeren.

Samenwerking Europese inspectiediensten

De inspectie voert met buitenlandse inspectiediensten gezamenlijke controles uit op het goederenvervoer over de weg. Dat doen we in het kader van Euro Controle Route (ECR). Over deze controles wordt niet apart gerapporteerd.

Niet alle incidenten gevaarlijke stoffen gemeld

In de binnenvaart, de zeevaart en het goederenvervoer over de weg worden niet alle incidenten met gevaarlijke stoffen aan de inspectie gemeld. De melding is noodzakelijk omdat de inspectie eindverantwoordelijk is voor het vrijgeven van het schip (na keuring), het overpompen of anders verpakken van de lading, enzovoort. Bovendien bemoeilijkt het achterwege laten van de melding het onderzoek dat we kunnen instellen om te leren van het incident. De inspectie vindt dit een zorgelijke ontwikkeling.

Bij de partijen die zich bezighouden met het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht is de meldingsbereidheid heel groot. Zij melden alle incidenten en calamiteiten meteen en nauwkeurig aan de inspectie.

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Gemeenschappelijke inspecties met de Arbeidsinspectie

Met de Arbeidsinspectie voeren we in 2005 de volgende gemeenschappelijke inspecties uit:

► *Thema-actie vloeibare chemicaliën*

De inspectie let op de naleving van de arbeids- en rusttijden en de gevaarlijke stoffenwetgeving. De Arbeidsinspectie controleert de arbeidsomstandigheden. We onderzoeken het vervoer van vloeibare chemicaliën omdat in 2004 bleek dat deze sector in de top-5 staat van sectoren die de rij- en rusttijden niet naleven.

► *Arbeidsomstandigheden bij ladingoverslag*

De gemeenschappelijke inspectie richt zich op de arbeidsomstandigheden van het walpersoneel van stuwadoorsbedrijven en scheepsbemanning die gebruik maakt van losgerei, hijs- en hefwerktuigen. Daarnaast controleren de inspectiediensten of het personeel van de onderhouds- en reparatiebedrijven de veiligheidsregels voldoende naleven. Als er sprake is van overtreding van de Arbwet dan controleert de inspectie ook de Risicoinventarisatie & -evaluatie en het Plan van Aanpak. We doen deze inspectie omdat er onveilige situaties voor bemanningsleden en walpersoneel kunnen ontstaan door de snelheid waarmee schepen worden geladen en gelost. Op 80% van de twintig geïnspecteerde schepen vinden we een of meer tekortkomingen die zodanig zijn dat we ze kunnen afdoen met een schriftelijke instructie om de situatie te verbeteren. De arbo-inspecties aan boord van Nederlandse schepen zullen doorgaan. De samenwerking met de Arbeidsinspectie zorgt voor eenduidige beoordelingscriteria en een eenduidige inspectiemethode die beide inspectiediensten zullen hanteren.

► *Rangeren niet volgens regels*

De inspectie constateert dat de vervoerder Railion de rangerwerkzaamheden niet volgens de regels uitvoert. Tijdens de inspectie naar de veiligheid van

rangeren blijkt dat de machinist of begeleider van het rangeerdeel in achttien van de 350 gevallen de af te leggen rijweg niet kan overzien. Hierdoor is de machinist of begeleider niet in staat een gevaarlijke situatie tijdig op te merken. Daarnaast is de bedrijfsregelgeving van Railion in strijd met het Besluit spoorverkeer. De betrokken vervoerder moet van de inspectie binnen zes weken maatregelen treffen.

Gemeenschappelijke vuurwerkinspecties met de VROM-Inspectie

We voeren samen met de VROM-Inspectie in totaal 75 inspecties op vervoer van vuurwerk uit. Bij 38 daarvan constateren we een of meer overtredingen met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen (overtredingspercentage 50,7%). In bijna tweederde van de gevallen gaat het om een overtreding in de documentatie, bijvoorbeeld onjuiste of onvolledige informatie op het vervoersdocument.

Gezamenlijke inspectie Rotterdamse Scheepvaart en Transport College

De inspectie en de Onderwijsinspectie inspecteren gezamenlijk het Rotterdamse Scheepvaart en Transport College. Tijdens deze inspectie blijkt dat de aandachtsgebieden van de inspectiediensten weinig gemeenschappelijk hebben.

Nationale Handhavingsestafette

In september vindt de zogenoemde Nationale Handhavingsestafette plaats. De inspectie, het Korps landelijke politiediensten, de Zeehavenpolitie, Rijkswaterstaat en andere inspectiediensten controleren onaangekondigd gedurende 24 uur in een gecoördineerde actie de naleving van de wetten op het water. Met deze bundeling van krachten willen we een zo breed mogelijk terrein van inspectie mogelijk maken. Het effect van de estafette is dat we alle actoren (producenten, verladers en vervoerders) binnen het logistieke proces kunnen inspecteren.

RESULTAAT INSPECTIE VLOEIBARE CHEMICALIEN

- ▶ Onvoldoende aandacht voor blootstelling aan gevaarlijke stoffen
- ▶ Valgevaar bij laad- en losstations en op tankwagens niet altijd als risico onderkend
- ▶ Nalevingsniveau van de rij- en rusttijden ongeveer twee keer zo laag als het gemiddelde (wordt veroorzaakt door een paar bedrijven, die de inspectie in 2006 opnieuw bezoekt)
- ▶ Nauwelijks overtredingen op het gebied van de gevaarlijke stoffenwetgeving

Gemeenschappelijke controles met het Korps landelijke politiediensten

De inspectie houdt regelmatig inspecties op de weg en het water samen met het Korps landelijke politiediensten (KLPD).

- ▶ Bij ruim 20% van de gecontroleerde *buspendels* constateert de inspectie overtredingen die leiden tot het een proces-verbaal. Dit is het resultaat van de gezamenlijke controles van de inspectie en het KLPD op het vervoer met buspendels. Deze controles doen we jaarlijks tijdens de drukke vakantieperiodes, zowel twee keer in de zomer als twee keer in de winter, op heen- en terugreis. We controleren bus, ondernemer en chauffeur, onder andere op de rij- en rusttijden van de chauffeurs, het gebruik van de snelheidsbegrenzers en de voorgeschreven documenten. Resultaten van deze inspecties worden tussen EU-landen in ECR-verband uitgewisseld en gerapporteerd aan de EC.
- ▶ De inspectie neemt deel aan grootschalige integrale verkeers- en voertuigacties. We richten ons tijdens deze acties uitsluitend op het *taxivervoer*. Andere deelnemende toezichthouders als het KLPD, regionale politiekorpsen, Belastingdienst, Douane, Koninklijke Marechaussee en het Openbaar Ministerie richten zich op normoverschrijdend verkeersgedrag, illegale handel en ondeugdelijke voertuigen. De inspectie registreert de resultaten van deze controleacties niet apart. De politiediensten handelen overtredingen af.

De controles op het taxivervoer vinden hoofdzakelijk plaats in samenwerking met de regionale politiekorpsen, met name die van Amsterdam, Den Haag, Utrecht en Rotterdam.

Resultaten Marpol-controles havenbedrijf Rotterdam

In 2005 bezoekt het havenbedrijf Rotterdam 66,9% van de 7.188 tankschepen met een melding gevaarlijke stoffen voor een MARPOL-inspectie. Dat doet het havenbedrijf in het kader van artikel 30 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. In totaal voert het havenbedrijf 4.808 MARPOL-inspecties uit; dat is ruim boven het streefgetal van 4.500. Dit zijn inspecties die gericht zijn op de afgifte van chemicaliën en het schoonmaken van tanks. Inspecties moeten voorkomen dat deze stoffen 'over de muur gaan'.

Ook het Cargo Record Book aan boord van de tanker wordt gecontroleerd. Door de gezagvoerder of de eerste stuurman informatie te geven zorgen we ervoor dat de invulling van het Cargo Record Book verbetert. Toch blijkt er groei te zitten in het aantal opmerkingen dat hierover nodig is (2005: 176, 2004: 145). Bij ernstige onvolkomenheden bepalen we in overleg welke actie genomen moet worden.

Het aantal incomplete stofinformaties neemt af (2005: 79, 2004: 116). De scheepsagent wordt daarbij verzocht om de vereiste gegevens te leveren voordat het schip de haven binnenkomt. Onjuiste informatie leidt tot verplicht schoonmaken (*prewash*) van de tanks.

In 2006 bepalen de inspectie en het havenbedrijf gezamenlijk welke thema-acties we houden en hoe we de effectiviteit van de MARPOL-inspecties kunnen bevorderen.

NATIONALE HANDHAVINGSESTAFETTE 2005

Verdeeld over drie diensten, avond (14.00-22.00), nacht (22.00-07.00) en ochtend (07.00-14.00) zet de inspectie twee inspecteurs in. In het Rijnmondgebied werken we samen met de Zeehavenpolitie, het Havenbedrijf Rotterdam, Rijkswaterstaat, Dienst Centraal Milieugebied Rijnmond en het Openbaar Ministerie. Vanaf de waterzijde worden schepen en raffinaderijen bezocht met patrouillevaartuigen van de Zeehavenpolitie en Rijkswaterstaat. Vanaf de landzijde bezoeken we per dienstvoertuig. We inspecteren vier raffinaderijen. Waar tankschepen aan het laden en lossen zijn, houden we een gezamenlijke inspectie. Bij één raffinaderij treffen de inspecteurs veertig kleine containers voor losgestorte lading aan, die over de keuringstermijn heen zijn. De landelijke 24-uursactie stelt diverse overtredingen vast van de milieu- en vervoerswetgeving.

LUCHTHAVENS EN LUCHTRUIM



LUCHTHAVENS EN LUCHTRUIM: DE STAAT VAN DE VEILIGHEID

Veiligheid heeft prioriteit in de luchtvaart en staat in het algemeen op een hoog niveau. Samen met (inter)nationale organisaties, bedrijven en personen zet de inspectie zich in voor verbetering van de luchtvaartveiligheid.

In 2005 zet de inspectie een belangrijke stap in de certificatie van de aangewezen Nederlandse luchtvaartterreinen. De certificatie volgt op de invoering van het zogenoemde integrale toezicht. De inspectie kijkt ook naar de bedrijfsprocessen, de procedures en het veiligheidsmanagementsysteem (systeemtoezicht).

Om effectief en efficiënt toezicht te houden op de vliegvelden ontwikkelt de inspectie in 2005 een model. Op basis van de nalevingscores in het model bepaalt de inspectie de toezichtfrequentie, het soort toezicht (product of systeem) en het interventie-instrument op een luchtvaartterrein. Met dit model draait de inspectie in 2006 proef.

Op basis van het *Single European Sky*-programma van de Europese Unie moeten de lidstaten een nationale toezichthouder inrichten die toezicht houdt op de luchtvaartnavigatiedienstverleners die in de lidstaat opereren. Doel is onder andere een veilig en efficiënt gebruik van het luchtruim.

In 2005 merkt de inspectie dat er nog winst valt te halen in de samenwerking tussen de verschillende organisaties die actief zijn op een luchthaven. Zo dringt de inspectie aan op een convenant tussen Luchtverkeersleiding Nederland en de luchthaven Schiphol met daarin de verantwoordelijkheden van beide partijen op het gebied van veiligheid.

TAAK

De inspectie ziet met vergunningverlening, inspecties en analyse van incidenten toe op de inrichting en de uitrusting van en de veiligheid op de Nederlandse luchtvaartterreinen, de naleving van de milieunormen door de luchtvaartterreinen, de aanwezigheid van obstakels nabij luchthavens, het naleven van slottijden op de luchthaven Schiphol, de veiligheid in het Nederlandse luchtruim, de organisatie en het gebruik van het luchtruim en de vakbekwaamheid van de luchtverkeersdienstverleners. Daarnaast ziet de inspectie toe op de naleving van regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

In 2005 verandert de samenstelling van het domein nauwelijks.

Eind 2005

Eind 2005 bestaat het domein uit (zie tabel LL-1):

- ▶ Zeventien aangewezen luchtvaartterreinen;
- ▶ dertien zweefvliegterreinen;
- ▶ achttien terreinen voor micro light aircraft;
- ▶ 25 helikopterlandingsplaatsen bij ziekenhuizen;
- ▶ 46 overige helikopterlandingsplaatsen op het land;
- ▶ 106 helikopterplatforms in gebruik bij acht offshore-ondernemingen;
- ▶ een luchtvaarnavigatiedienstverlener: Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL);
- ▶ 682 luchtverkeersleiders.

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

Schipholwet nader bekeken

De Schipholwet wordt geëvalueerd. Daarbij gebruikt men de ervaring van de inspectie als handhaver van milieunormen. De inspectie adviseert over eventuele verbeteringen van de wet en helpt bij het beoordelen van verbetervoorstellen van derden. De verbeteringen gaan over veiligheid, milieu en de handhaving daarvan en zijn verschillend van aard. Zo vraagt de inspectie bijvoorbeeld om aanvullende

normen voor het oprichten van kranen en andere obstakels en aanpassing van de vlieghoogte (van 3.000 naar 6.000 voet) waarboven een afwijking van 3% van de vliegroute is toegestaan. Dit laatste advies kan veel voordeel opleveren bij het terugdringen van geluidshinder. De inspectie voert in 2006 een handhavingtoets uit op wetsvoorstellen van het ministerie.

Inspectie toezichthouder op slots

Vanaf 30 juli 2005 handhaaft de inspectie slots op de luchthaven Schiphol. De nieuwe taak van de inspectie is een gevolg van de wijziging van EU-regelgeving voor de toewijzing van slots op Europese luchthavens. Daarmee gaat de inspectie het gebruik van slots op andere tijden dan waarvoor ze zijn afgegeven tegen. Het zogenoemde offslot-vliegen heeft nadelige gevolgen voor de omgeving en de milieucapaciteit van de luchthaven. Voorheen was de handhaving van slots een taak van de slotcoördinator en de luchthaven. De inspectie voert tweedelijns toezicht uit om structurele overtreders van de slot-tijden aan te kunnen pakken. De inspectie kan maatschappijen een last onder dwangsom opleggen of vliegtuigen aan de grond te houden. Het is in 2005 niet nodig handhavend op te treden. Ook de luchthavens Rotterdam en Eindhoven passen slots toe. Als daar aanleiding voor is zal de inspectie ook daar handhaven.

Toets op Regeling burgerluchthavens en militaire luchthavens

De inspectie voert een uitvoerings- en handhavingtoets uit op de Regeling burgerluchthavens en militaire luchthavens. Op hoofdlijnen kan de inspectie zich vinden in de voorgestelde regelgeving. De inspectie vraagt wel om een nadere toelichting op de invulling van het interbestuurlijk toezicht en de financiële consequenties van de verschuiving van bevoegdheden en verantwoordelijkheden door de decentralisatie. Daarnaast ontwikkelt de inspectie mede de onderliggende regelgeving, zoals het Besluit regeling burgerluchthavens. In dit besluit staat dat de provincie vanaf 2007 het bevoegd gezag is voor burgerluchthavens, behalve Amsterdam Airport Schiphol. Luchthavenbesluiten en -regelingen zijn dan de verantwoordelijkheid van de provincie. De inspectie draagt daarom kennis over aan de provincies. De inspectie blijft verantwoordelijk voor de luchtvaartveiligheid. Het toezicht van de inspectie richt zich op de provincie, het zogenoemde interbestuurlijk toezicht. De militaire luchthavens blijven onder verantwoordelijkheid van de Minister van Defensie vallen.

Aanpassing luchthavens voor grote vliegtuigen

Internationaal worden luchthaveninrichtingseisen opgesteld voor grote vliegtuigen als de Airbus A380 en de Boeing B747-8. De spanwijdte van de nieuwe vliegtuigen is vijftien meter groter dan van bestaande vliegtuigen. Daardoor is meer ruimte nodig op de luchthavens. Het doel is de bestaande vliegvelden gereed te maken zonder al te veel aanpassingen aan de infrastructuur. De inspectie is medeopsteller van de eisen. Daarnaast ziet de inspectie toe op het aanpassingsprogramma van de luchthaven Schiphol.

Vrijstelling Luchthavenverkeerbesluit voor onderhoud in 2006

Amsterdam Airport Schiphol mag in 2006 's nachts bij harde wind de Aalsmeerderbaan gebruiken om groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan te kunnen plegen. De inspectie beoordeelt de aanvraag voor vrijstelling van een aantal regels en voor aanpassing van een aantal grenswaarden van het Luchthavenverkeerbesluit. De inspectie zorgt er met het ontwerpbesluit voor dat de totale geluidsruijme van de luchthaven niet toeneemt, maar op een andere manier wordt verdeeld, zodat de milieugevolgen voor de omgeving van Schiphol zo gering mogelijk zijn. Het ontwerpbesluit ligt ter inzage en inspraak voor het publiek. De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat besluit tot vrijstelling na overeenstemming met de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Inspectie als National Supervisory Authority

De inspectie bereidt zich voor op haar taak als National Supervisory Authority (NSA). Als NSA houdt de inspectie vanaf 2006 toezicht op luchtvaartnavigatiedienstverleners. De inspectie houdt dan niet alleen toezicht op Luchtverkeersleiding Nederland en KNMI, maar ook, namens Duitsland, België en Luxemburg, op het luchtverkeersleidingcentrum van EUROCONTROL in Maastricht (Maastricht Upper Area Control). De oprichting van de NSA komt voort uit EU-verordeningen die ervoor moeten zorgen dat er een gezamenlijk Europees luchtruim komt, de Single European Sky. Verantwoordelijkheden, regels en procedures voor luchtverkeersleiding in Europa worden geharmoniseerd, met als doel grotere capaciteit door efficiënte en veilige luchtverkeersleiding en organisatie en beheer van het luchtruim.

Risicogebieden boven Niederrhein en Eindhoven

De inspectie stelt in samenspraak met LVNL, de Koninklijke Luchtmacht en de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart risicogebieden (caution area's) in het luchtruim van Niederrhein en Eindhoven in. Dat doet de inspectie om de kans te verminderen op (bijna-)botsingen tussen kleine vliegtuigen die alleen op zicht vliegen en grote commerciële vliegtuigen. In 2006 zal de inspectie ook risicogebieden instellen voor het luchtruim boven de luchthavens Maastricht en Rotterdam. Uiterlijk 31 maart 2008 moet al het vliegverkeer, dus ook het kleine, een transponder aan boord hebben waarmee ze automatisch herkenbaar zijn voor luchtverkeersdiensten en de botsingsvermijdingsystemen in verkeersvliegtuigen. De risicogebieden kunnen dan worden opgeheven.

Uitstel invoering nieuwe nachtnadering

De invoering van Precision Area Navigation (P-RNAV) voor nachtnaderingen op de luchthaven Schiphol is uitgesteld tot 2006. LVNL heeft meer tijd nodig om zich hierop voor te bereiden. De strengere navigatie-eisen zouden in oktober worden ingevoerd. De inspectie coördineert in 2005 de invoering van P-RNAV, stelt betrokken partijen met publicaties op de hoogte en houdt onder meer toezicht op de veilige invoering. De invoering van P-RNAV betekent dat een vliegtuig, door nauwkeurige navigatie met behulp van instrumenten, minder luchtruim nodig heeft in de Terminal Control Area. Dat bevordert de veiligheid en levert als neveneffect op termijn ook capaciteits- en milieuvoordelen op. De Commissie Regionaal Overleg Schiphol is vanuit milieuoogpunt voorstander van deze innoverende ontwikkeling. Met de introductie van P-RNAV in de nacht levert Nederland in het belang van de veiligheid een bijdrage aan de Europese harmonisering van vliegprocedures in Terminal Control Areas.

Strengere opleidingseisen om gevaarlijke stoffen te herkennen

Vanaf 1 januari 2005 zijn internationaal strengere opleidingseisen van kracht voor grondafhandelingspersoneel en security-medewerkers. De striktere eisen hebben betrekking op de herkenning van gevaarlijke stoffen door security medewerkers tijdens het screenen van passagiersbagage.

VERANDERINGEN IN TOEZICHT

Integraal toezicht op vliegvelden

Door de Regeling certificering Nederlandse luchtvaartterreinen houdt de inspectie op een nieuwe manier toezicht op de vliegvelden, het zogenoemde integrale toezicht. De inspectie kijkt naast de aanleg, inrichting en uitrusting van het luchtvaartterrein (productinspecties) nu ook naar de bedrijfsprocessen en -procedures (systeemtoezicht) die de luchthaven hanteert om de luchtvaartveiligheid te beheersen.

Veiligheidscampagne Vlieg als een vogel, denk als een mens

De vliegveiligheidscampagne Vlieg als een vogel, denk als een mens heeft in 2005 de thema's (slecht) weer, het vliegen langs de kust en problemen onderweg. Met presentaties in samenwerking met vliegclubs, bedrijven en organisaties, posters en de website www.vliegalseenvogel.nl krijgen vliegers in de General Aviation inzicht in hun eigen bijdrage aan de veiligheid als zij vliegen in ongecontroleerd luchtruim. Zien en gezien worden is daarbij het motto. De inspectie voert de campagne ter bevordering van de vliegveiligheid samen met de Koninklijke Luchtmacht.

De General Aviation Safety Award is bedoeld voor een persoon of organisatie die in een jaar een bijzondere bijdrage op het gebied van de vliegveiligheid in de General Aviation heeft geleverd. De inspectie reikt deze prijs in 2005 voor de eerste keer uit. Han Klinkspoor ontvangt de award voor 2004 voor zijn inzet in de 'AOPA Ronde van Nederland', een toer langs vliegclubs om veiligheid binnen de privé-luchtvaart onder de aandacht te brengen.

EUROCONTROL vraagt de inspectie vanwege haar campagne-ervaring een bijdrage te leveren aan een Europese vliegveiligheidscampagne in 2006 om ongeautoriseerde vluchten binnen gecontroleerd luchtruim te voorkomen.



RESULTATEN VERGUNNINGVERLENING

Certificering luchtvaartterreinen vordert

De certificering van Nederlandse luchtvaartterreinen vordert. In 2005 ontvangen Rotterdam Airport, vliegveld Seppe, Midden Zeeland en Teuge het veiligheids-certificaat op basis van de Regeling certificering luchtvaartterreinen. De velden krijgen het certificaat omdat zij aantonen hun veiligheidsverantwoordelijkheid te nemen, daarvoor organisatorische maatregelen te nemen en te werken volgens (inter)nationale normen. De certificaten hebben een geldigheidsduur van drie jaar. Jaarlijks vindt minimaal één audit plaats, waarbij de inspectie steeds verschillende aspecten bekijkt. Na drie jaar is er voldoende zicht op het veiligheidsniveau om het certificaat te kunnen verlengen. Naar verwachting zijn in 2006 alle aangewezen luchtvaartterreinen in Nederland gecertificeerd, met uitzondering van Haamstede, Terlet en Onstwedde. Zie [tabel LL-2](#) voor het overzicht van de gecertificeerde velden.

RESULTAAT HANDHAVINGSRAPPORTAGE SCHIPHOL 2005

- ▶ Grenswaarden externe veiligheid en geluidsbelasting niet overschreden
- ▶ In maart, juli en september baanpreferentiewijziging doorgevoerd om overschrijding geluidsbelasting te voorkomen
- ▶ Relatieve grenswaarden NO_x , SO_2 en PM_{10} niet overschreden
- ▶ Absolute grenswaarden CO en VOS niet overschreden
- ▶ LVNL overtreedt twee regels van het Luchthavenverkeersbesluit; bestuursrechtelijk afhandeling door inspectie opgeschort i.v.m. hoger beroep bij Raad van State eerdere bestuurlijke boete
- ▶ De inspectie heeft tien luchtvaartmaatschappijen aangeschreven wegens het afwijken van de luchtverkeerweg
- ▶ Dertien bouwkransen zijn te hoog

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Veiligheid op start- en landingsbanen heeft nog steeds aandacht

Het voorkomen van botsingen op start- en landingsbanen, de zogenoemde runway incursions, heeft nog steeds aandacht. Over 2005 is nog geen daling van het aantal incidenten te zien. Dat is gedeeltelijk te wijten aan de nieuwe, ruimere definitie van ICAO en gedeeltelijk aan de verhoogde aandacht hiervoor van de luchthavens, waardoor zij dit type incident vaker aan de inspectie melden. Internationaal is dezelfde trend waarneembaar.

De registratie en het oorzakenonderzoek van incidenten levert nuttige informatie voor verbeteringen. De inspectie maakt zich sterk om in Europees verband volgens hetzelfde classificatiesysteem (naar zwaarte) te registreren. Daarnaast laat het Veiligheidsplatform Schiphol een bewustwordingscampagne ontwikkelen om botsingen te voorkomen. In 2006 breidt de inspectie haar aandacht voor dit onderwerp uit naar de regionale luchthavens.

Schiphol houdt zich aan geluidsnormen

De inspectie stelt over het handhavingsjaar 2005 (1 november 2004 - 31 oktober 2005) geen overtredingen van de geluidsnormen op de luchthaven Schiphol vast. Dit is een van de belangrijkste conclusies van onze Handhavingrapportage Schiphol 2005. De inspectie geeft deze rapportage jaarlijks uit.

Te hoge bouwkransen rond Schiphol

De inspectie constateert regelmatig te hoge bouwkransen op en rond de luchthaven Schiphol zonder ontheffing van de inspectie. De afgelopen twee jaar moest de inspectie twaalf keer opdracht geven een kraan gedeeltelijk te demonteren of te strijken ([zie tabel LL-3](#)). Te hoge bouwkransen kunnen de luchtvaartveiligheid negatief beïnvloeden. Ondanks voorlichting en controles blijken bouw- en materiaalbedrijven over onvoldoende kennis van de regels te beschikken. De inspectie verzoekt omliggende gemeenten daarom opnieuw bij het verlenen van de bouwvergunningen aannemers te informeren over de regels over bouwkransen. Daarnaast starten we met het bijhouden van namen van aannemers en bouwkraanbedrijven die herhaaldelijk de regels overtreden om ze

bestuursrechtelijk te kunnen vervolgen. Bouwkranen mogen niet door obstakelvlakken steken, zodat ze onder meer de grondapparatuur voor de veilige navigatie van een vliegtuig niet beïnvloeden. Bedrijven kunnen bij ons ontheffing aanvragen.

Rotterdam Airport overschrijdt geluidszone

In september legt de inspectie Rotterdam Airport een last onder dwangsom van maximaal € 520.000 op omdat de luchthaven de Ke-geluidsbelasting in een aantal handhavingpunten heeft overschreden. De last onder dwangsom moet de exploitant aanzetten een verdere zoneoverschrijding te voorkomen.

De inspectie geeft een ontheffing voor politievluchten.

Ook in 2004 heeft Rotterdam Airport haar Ke-geluidszone overschreden. Daarom vraagt de inspectie de luchthaven na de eerste helft van het gebruiksplanjaar 2005 om de inspectie maandelijks te informeren over de Ke-geluidsbelasting. In juni blijkt Rotterdam Airport een aantal handhavingpunten te gaan overschrijden.

Volgens de luchthaven wordt de overschrijding voornamelijk veroorzaakt door technische onvolkomenheden in de geluidszone. Daarnaast oefenen regeringsvluchten in de nacht extra druk uit omdat ze zwaarder meewegen in de berekening. Het aantal regeringsvluchten op Rotterdam Airport neemt toe na de sluiting van Vliegveld Valkenburg. In september 2005 stelt de bestuursrechter de exploitant van de luchthaven Rotterdam met een voorziening voorlopig in het gelijk.

De inspectie is er voorstander van de technische onvolkomenheden in de geluidszone op te lossen en een oplossing te vinden voor de regeringsvluchten. Zo wordt een jaarlijks terugkerend probleem voorkomen. De procedure voor de wijziging van een aanwijzing kan echter een jaar duren. De exploitant moet deze procedure bij de staatssecretaris aanvragen. De inspectie heeft het gebruiksplan 2006 van Rotterdam Airport vooralsnog niet geaccepteerd. De andere aangewezen luchtvaartterreinen hebben zich in 2005 aan de geluidszone gehouden.

Boetebesluiten Luchtverkeerleiding Nederland aangehouden

De inspectie houdt in 2005 haar boetebesluit over het jaar 2004 voor LVNL aan. De rechtbank Haarlem heeft uitspraak gedaan dat de inspectie LVNL een boete van maximaal € 100.000 kan opleggen. De inspectie bestrijdt deze uitspraak en gaat hiertegen in hoger beroep bij de Raad van State. De inspectie gaat ervan uit dat een boete van maximaal € 1.100.000 mogelijk is en schort ook de bestuursrechtelijke afhandeling van overtredingen door LVNL over 2005 op.

Luchtverkeersleiding Nederland voldoet aan de eisen

In 2005 houdt de inspectie nog toezicht op LVNL volgens de Regeling kwaliteit en veiligheid (toezicht op procesniveau). We stellen tijdens de twee bezoeken geen bevindingen vast. Daarnaast vindt ook een productinspectie plaats volgend op de aanpassing van het instrument landing system. Ook de audit die de inspectie uitvoert om de betrouwbaarheid van de informatie in het kader van de Regeling milieu informatie vast te stellen, leidt niet tot bevindingen.

In het kader van de ontwikkelingen naar de Single European Sky, de invoering van EUROCONTROL-eisen voor luchtverkeersleiding en de nieuwe richtlijnen voor het toezicht door de NSA zal het toezicht op LVNL in 2006 veranderen.

Bijzondere luchtverkeersgebieden en luchtruimsluitingen

In 2005 stelt de inspectie een aantal tijdelijke bijzondere luchtverkeersgebieden in om de verwachte bijzondere concentraties van luchtverkeer in goede banen te leiden. De staatssecretaris sluit in zestien gevallen tijdelijk een deel van het luchtruim in Nederland. Dat gebeurt op verzoek van de betrokken burgemeester en op advies van de inspectie (zie tabel LL-4).

Oplossing parallel starten niet binnen milieuvorwaarden

Er wordt gezocht naar oplossingen om een toename van parallel starten van zowel de Polderbaan als de Zwanenburg mogelijk te maken. De inspectie volgt deze ontwikkelingen nauwgezet. De huidige en nog steeds tijdelijke procedure voor parallel starten die LVNL heeft ingesteld, is veilig, maar valt niet binnen de milieuvorwaarden. In 2005 vindt eenmalig een overtreding plaats van het toegestane percentage afwijkingen vertrekroutes overdag onder de 3.000 voet die rechtstreeks het gevolg is van het parallel starten. In juni 2005 concludeert

LVNL dat de mogelijke oplossingsrichtingen voor dit probleem niet voldoen aan de eisen van veiligheid, efficiency en milieu. Dit onderschrijft ook een Amerikaanse kennisinstituut dat LVNL in opdracht van de staatssecretaris inhuurt. LVNL werkt aan een oplossingsrichting die wel voldoet.

Stijging meldingen voorvallen gevaarlijke stoffen

Het aantal meldingen van voorvallen met gevaarlijke stoffen door de deelnemers in de vervoersketen stijgt in 2005 aanzienlijk (zie tabel LL-5). Als belangrijkste oorzaak ziet de inspectie de in 2003 ingevoerde verplichting daartoe. De melder blijft buiten schot, tenzij er opzet of grove nalatigheid in het spel is. De inspectie en de sector trekken lering uit de eventuele onderzoeken die naar aanleiding van meldingen worden uitgevoerd.

Veel verborgen gevaarlijke stoffen in postzendingen

De inspectie voert in 2005 2.304 controles uit op het gebied van gevaarlijke stoffen (zie tabel LL-6). De inspectie treft in toenemende mate verborgen gevaarlijke stoffen in postzendingen aan. Daarbij gaat het veelal om zendingen van bedrijven en particulieren die via het internet verkopen en niet (goed) bekend zijn met het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht. Ook passagiers blijken vaak onwetend over het vervoer van gevaarlijke stoffen in hun bagage.

RESULTATEN UIT ONDERZOEKEN

Melding van voorvallen neemt toe

Het aantal meldingen van voorvallen neemt in 2005 toe in vergelijking met 2004. De oorzaak daarvan is moeilijk vast te stellen. Een stijging betekent niet automatisch dat vliegen minder veilig wordt. Een grotere meldingsbereidheid bij verkeersleiders kan het aantal meldingen ook beïnvloeden, net als een verhoogde aandacht voor een onderwerp, bijvoorbeeld de extra aandacht bij LVNL voor ongeautoriseerde vluchten binnen gecontroleerd luchtruim. Opmerkelijk is de daling van het aantal meldingen van de zwaarste categorie. Deze voorvallen vinden vaak hun oorzaak in routeafwijkingen, ongeautoriseerde luchtvaartuigen in het naderingsgebied (terminal control area) of in het

luchtruim boven een luchthaven (control zone), runway incursions en coördinatie tussen verkeersleidingcentra. De inspectie besteedt daar de komende jaren aandacht aan, onder meer door het onderzoek naar het voorkomen van botsingen op start- en landingsbanen uit te breiden naar de regionale luchthavens en het probleem van ongeautoriseerde vluchten binnen gecontroleerd luchtruim nader te onderzoeken.

Air Traffic Incident Commission

De onafhankelijke Air Traffic Incident Commission (ATIC) onderzoekt onder andere voor de inspectie de zogenoemde 'airproxen'. Een airprox is een situatie waarbij de afstand tussen luchtvaartuigen en de onderlinge positie en snelheid zodanig zijn dat een vlieger of luchtverkeersleider inschatten dat de veiligheid in het gedrang kan zijn geweest.

Met het onderzoek van de ATIC willen de deelnemers ongevallen en incidenten voorkomen door te leren van de meldingen. De ATIC kan bijvoorbeeld aanbevelingen doen aan betrokkenen. De commissie rapporteert jaarlijks een geanoniseerd overzicht van haar bevindingen. In de ATIC zitten vertegenwoordigers van Defensie, de inspectie, de General Aviation, EUROCONTROL en de Nederlandse Vereniging van Luchthavens. LVNL en het KNMI leveren zondig onderzoeksgegevens.

In 2005 neemt de ATIC 24 meldingen in behandeling (zie tabel LL-7). Daarvan zijn zes meldingen nog in onderzoek. De commissie heeft tweemaal een aanbeveling opgesteld. Tweemaal heeft de ATIC tot nu toe daadwerkelijk botsingsgevaar vastgesteld.

LUCHTVAART- OPERATIONELE BEDRIJVEN



LUCHTVAARTOPERATIONELE BEDRIJVEN: DE STAAT VAN DE VEILIGHEID

Uit de systeeminspecties blijkt dat alle Nederlandse vergunninghouders voldoen aan de gestelde eisen. De inspectie kan dus concluderen dat de staat van veiligheid voldoende is. Inspecties op buitenlandse maatschappijen leiden in 2005 tot tijdelijke ontzegging van het gebruik van het Nederlandse

luchtruim voor twee buitenlandse luchtvaartmaatschappijen en verscherpt toezicht op twee andere. Het veiligheidsrisico bij ballonvaartbedrijven blijkt zeer beperkt.

TAAK

De inspectie houdt toezicht op kleine en grote luchtvaartmaatschappijen, opleidingsinstellingen, trainingshulpmiddelen, vliegend personeel, medische keuringsinstanties en -artsen, ballonvaartbedrijven, vervoerders eigen bedrijf, uitvoerders luchtwerk, historische luchtvaart, luchtvaartvertoningen en overige vormen van gemotoriseerde luchtvaart, exameninstanties en (praktijk) examinatoren. De inspectie geeft ontheffingen af voor rondvluchten. Daarnaast houden we toezicht op buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die Nederlandse luchthavens aandoen.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

Minder opleidingsinstellingen en vluchtnabootsers

Het aantal geregistreerde opleidingsinstellingen neemt in 2005 af tot 67 (2004: 75, zie tabel LOB-1). Redenen hiervoor zijn fusies, kostenstijgingen en een afname van het aantal leerlingen dat in 2005 aan een geregistreerde opleidingsinstelling een opleiding start. De verwachting is dat deze dalende trend de komende jaren doorzet. Ook het aantal vluchtnabootsers waarop de inspectie toezicht houdt neemt af tot 38 (2004: 56, zie tabel LOB-1). De belangrijkste reden daarvoor is dat de inspectie tot in 2005 op verzoek van buitenlandse autoriteiten een aantal vluchtnabootsers certificeert en die autoriteiten dat nu zelf doen. Daarnaast loopt in 2005 de termijn af voor het certificeren van kleinere vluchtnabootsers, waardoor deze niet langer gecertificeerd worden.

Eind 2005

Eind 2005 bestaat het domein onder andere uit (zie tabel LOB-1):

- ▶ 24 luchtvaartmaatschappijen;
- ▶ 108 ballonvaartbedrijven;
- ▶ 99 opleidingsorganisaties en -instellingen;
- ▶ 38 vluchtnabootsers.

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

Rechten luchtvaartpassagiers verbeteren

De consumentenrechten van luchtvaartpassagiers verbeteren.

De EU-verordening die in geval van instapweigering, vertraging of annulering van een vlucht verzorging en/of compensatie rechtvaardigt (denied boarding compensation), treedt in werking. De inspectie is de nationale toezichthouder op de uitvoering van deze regels door de luchtvaartmaatschappijen die Nederland aandoen. We handhaven als een luchtvaartmaatschappij de verordening niet of onvoldoende naleeft. Het aantal en soort klachten van passagiers dat de inspectie daarover ontvangt is hiervoor een belangrijke graadmeter. Het blijkt dat luchtvaartmaatschappijen, consumenten(organisaties) en de handhavingsautoriteiten van de lidstaten de verordening in de praktijk soms verschillend interpreteren. De Europese Commissie werkt aan een geharmoniseerde aanpak voor de uitvoering van de verordening. In de loop van 2006 kan de inspectie bestuursdwang toepassen als luchtvaartmaatschappijen de verordening overtreden. De passagier kan ook naar de rechter stappen. De verantwoordelijkheid voor het zorgvuldig handelen in consumentenzaken ligt in beginsel bij de consument en de dienstverlener.

Verzekeringseisen treden in werking

De EU-verordening voor verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen treedt in werking. De belangrijkste wijziging is de introductie van de verzekeringsplicht voor luchtvaartuigen. Bij vergunningverlening en inspectie moeten zij kunnen aantonen dat zij voldoende verzekerd zijn.

Meldplicht voorvallen in voorbereiding

De Europese richtlijn voor het melden van luchtvaartvoorvallen wordt van kracht. Om deze richtlijn in te voeren is een wijziging van Nederlandse wetgeving nodig. We hebben deze wijziging voorbereid en zij krijgt in 2006 geldigheid. Zowel in de richtlijn als in de nationale wetgeving is er veel aandacht voor de bescherming van melders tegen mogelijke strafrechtelijke gevolgen. De meldingen van voorvallen worden anoniem opgeslagen in een databank en

uitgewisseld met andere EU-landen. Daarbij staat centraal dat we lering trekken uit de voorvallen en zo de luchtvaartveiligheid verhogen. We zetten de gegevens uit de nationale en Europese databank in bij trend- en risicoanalyse en om structurele oorzaken van onveiligheid op te sporen. Daarnaast bieden de gegevens inzicht in de effecten van inspecties. Op basis van de uitkomsten kunnen we maatregelen nemen, zoals procedures of technische specificaties aanpassen, voorlichting, het toezicht wijzigen of de wet- en regelgeving aanpassen. De inspectie is het centrale meld- en registratiepunt in Nederland.

Toezicht op exploitatievergunningen uitgebreid

In 2005 besluit de staatssecretaris het toezicht op luchtvaartmaatschappijen uit te breiden. Vanaf 2006 zullen we strenger kijken naar de financiële draagkracht van maatschappijen voordat we een exploitatievergunning verlenen. Daarvoor passen we indicatoren uit de accountancy toe. We maken een risicoanalyse van de mogelijkheid dat maatschappijen verbintenissen niet kunnen nakomen en we onderzoeken periodiek hun bedrijfsplannen en financiële resultaten. Aanleiding voor de aanpassing van het toezicht zijn de faillissementen van Air Holland en de Exel Groep, met gestrande passagiers als gevolg.

VERANDERINGEN IN TOEZICHT

Visuele inspectie basis voor toezicht op buitenlandse maatschappijen

Voordat de inspectie besluit een vliegtuig van een buitenlandse luchtvaartmaatschappij aan een SAFA-inspectie (Safety Assessment on Foreign Aircraft) te onderwerpen, beoordelen we het vliegtuig eerst visueel aan de buitenkant. De ervaring leert dat een vliegtuig dat er minder goed onderhouden uitziet, ook in een SAFA-inspectie minder goed naar voren komt. Door de visuele inspectie kunnen we onze inspectiecapaciteit efficiënter inzetten. Bovendien leidt het tot relatief meer bevindingen per SAFA-inspectie (2005: 2,5; 2004: 2,3, zie tabel [LOB-2](#)). Daarnaast blijkt de ernst van de bevindingen toe te nemen.

Analysemodel voor inspecties op buitenlandse maatschappijen

De Joint Aviation Authorities (JAA) ontwikkelt een analysemodel om luchtvaartmaatschappijen die slechte inspectieresultaten boeken te identificeren.

De inspectie neemt dat in gebruik. Daarbij betrekken we de Europese database met inspectiebevindingen. Een internationale werkgroep waarin Nederland zitting heeft, evalueert of deze maatschappijen verscherpt toezicht behoeven. Ook neemt de inspectie het systeem in gebruik dat andere JAA-landen informeert als een JAA-land een of meer vliegtuigen niet meer toelaat tot zijn luchtruim. Dit systeem wordt in 2006 gebruikt als EU-lidstaten een maatschappij voordragen voor een plaats op de zogenoemde 'zwarte lijst' van luchtvaartmaatschappijen met een vliegverbod in de Europese Gemeenschap. Dat Onur Air geen toegang krijgt tot het Nederlandse luchtruim is voor de Europese Commissie aanleiding om Europese coördinatie in te voeren op het ontzeggen van de toegang van luchtvaartmaatschappijen. Europese regels om een lijst van maatschappijen vast te stellen, treden begin 2006 in werking. Daarna kan de communautaire lijst voor het eerst worden gepubliceerd.

RESULTATEN VERGUNNINGVERLENING

Geen acute bedreigingen voor de veiligheid

Bij de audits die de inspectie uitvoert voor het afgeven van vergunningen doen we geen bevindingen die een acute bedreiging vormen voor de veiligheid. Waar nodig worden corrigerende maatregelen, zoals het aanpassen van handboeken, opleidingsmateriaal en kwaliteitssystemen, getroffen.

De toename van het aantal bewijzen van bevoegdheid is jaarlijks ongeveer 5%. De afname van het aantal medische verklaringen is een gevolg van de deregulering van de ongemotoriseerde luchtvaart sinds oktober 2004, net als de

DENIED BOARDING

Voor het toezicht op de naleving van de regeling voor denied boading compensation richt de inspectie een klachtenmeldpunt op voor passagiers. Dit is te bereiken via postbus 575, 2130 AN Hoofddorp en www.ivw.nl op loket/meldpunt luchtvaartpassagiers.

afname van het aantal praktijkexaminatoren. De inspectie geeft twee nieuwe ballonvaartvergunningen af, we verlengen er 75 en wijzigen er 21.

Luchtvaartmaatschappijen

Vier nieuwe luchtvaartmaatschappijen worden toegelaten. Het gaat om Interstate, TUI Airlines (Arkefly), Rijnmond Air Services en Coolen Huijbregts. Voor de 24 luchtvaartmaatschappijen verlengt de inspectie 21 vergunningen en wijzigt zij er 76. Verlenging is noodzakelijk omdat een vergunning tot vluchtuitvoering en een 'air operator certificate' (AOC) maximaal twee jaar geldig zijn. Bij wijziging gaat het meestal om bij- en afschrijvingen van vliegtuigen, ontheffingen, aanpassingen van operaties en speciale goedkeuringen. Faillissementen zijn er voor Holland Exel, Air Exel en Magic Blue. Omdat Coolen Huijbregts geen continuïteit in haar management kan bieden, verzoekt zij de inspectie de AOC te schorsen.

Opleidingsinstellingen

De inspectie geeft zes initiële registratieverklaringen en vier initiële kwalificaties aan opleidingsinstellingen af. Daarnaast verlengen we 45 registraties en 22 kwalificaties, en wijzigen we 20 registraties en 44 kwalificaties. De registratie/kwalificatie bevestigt dat de instelling voldoet aan de eisen. Om een beroeps-/verkeersvlieger op te mogen leiden is een kwalificatie vereist. Voor het opleiden tot privé- of recreatieve vlieger volstaat een registratie. Voor kwalificatie gelden zwaardere eisen dan voor een registratie.

Vluchtnabootsers

De inspectie geeft twee nieuwe kwalificaties van een vluchtnabootser af. Er zijn geen wijzigingen en 37 reguliere verlengingen. De meeste vergunningen voor vluchtnabootsers zijn, soms na herkeuringen, voor de gebruikelijke periode van een jaar verlengd. Als gevolg van reorganisaties bij enkele operators baart de kwaliteit van de vluchtnabootsers zorgen. Dit vraagt om extra aandacht. Vaak hebben met name de operators met de kleinere vluchtnabootsers onvoldoende inhoudelijke kennis om het benodigde kwaliteitsniveau te kunnen leveren. Dit resulteert in een voor de inspectie arbeidsintensief proces van keuringen, herkeuringen en begeleiding om uiteindelijk een certificaat af te kunnen geven.

In 2005 vervallen een aantal certificaten doordat een wettelijke overgangstermijn eindigt. Dat levert een grote toename van verzoeken tot keuring van nieuwe vluchtnabootsers van deze klasse op. Hierdoor zal het aantal afgegeven certificaten voor 2006 stijgen. Verder is er een toename van het aantal herkeuringen en afgiften van tijdelijke certificaten. Het aantal nieuwe aanvragen voor certificering vanuit nieuwe JAA-landen neemt in 2005 weer toe.

Luchtvaardenden

Aan luchtvaardenden, mensen die een luchtvaartuig besturen, geeft de inspectie 653 bewijzen van bevoegdheid af, 4.786 bevoegdverklaringen en 8.397 verlengingen en hernieuwde afgiften. Daarnaast geven we 11.432 medische verklaringen af en nemen we 7.458 theorie-examens af. Tot slot nemen we 1.970 praktijkexamens en 3.342 proeven van bekwaamheid af (zie tabel LOB-3).

Luchtvaartvertoningen

De inspectie verleent 37 vergunningen voor luchtvaartvertoningen (zie deel D, tabel LOB-10) De vertoning boven de Nieuwe Maas bij de Erasmusbrug in Rotterdam, de 'Red Bull Air Race', is de meest in het oog springende. We kunnen de vergunning voor dit unieke evenement pas verlenen na nauw overleg met de organisator en de gemeente Rotterdam. De Regeling luchtvaartvertoningen blijkt niet voor een dergelijk evenement te zijn geschreven, maar is meer voor reguliere vertoningen. De late wijzigingen van de locatie en het programma bemoeilijken de vergunningverlening. Volgens de regeling mag maar aan een kant publiek aanwezig zijn. Dit blijkt uit het oogpunt van openbare orde in de praktijk niet handhaafbaar. De eis dat niet boven toeschouwers, dat blijken er 250.000 te zijn, gevlogen wordt en dat er vrije ruimte is voor de oefeningen bieden echter voldoende waarborgen voor de veiligheid. In 2006 wordt de regelgeving aangepast.

Het bezwaar van de Milieu Federatie Noord-Holland tegen het niet-publiceren van de vergunning van de vertoning op vliegveld De Kooij wordt gegrond verklaard. We besluiten om vergunningen in het vervolg te publiceren.

Vervoerders eigen bedrijf

De inspectie verleent 32 ontheffingen van de Luchtvaartwet voor eigen vervoer (bijvoorbeeld het vervoeren van eigen personeel). De inspectie krijgt klachten van luchtvaartbedrijven in de kleine luchtvaart over vermeende oneerlijke concurrentie van andere bedrijven. Er zou oneigenlijk gebruik worden gemaakt van vergunningen en zonder vergunning worden gevlogen. Hiervan zou met name sprake zijn bij het uitvoeren van rondvluchten, taxivluchten en helikoptervluchten. In samenwerking met het Korps landelijke politiediensten doet de inspectie onderzoek, waaruit naar voren komt dat de klachten niet zijn om te zetten in harde bewijzen in termen van overtreding van de wet.

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Tijdens inspecties doet de inspectie geen bevindingen die een acute bedreiging vormen voor de veiligheid. Waar nodig nemen we naar aanleiding van het reguliere toezicht corrigerende maatregelen.

Soms extra inspecties op luchtvaartmaatschappijen

Bij reguliere vluchtinspecties op AOC-houders blijkt dat in een aantal gevallen extra inspecties nodig zijn. Zo vallen de resultaten van goedgekeurde trainings- en checkprogramma's soms tegen en blijkt dat een 'snelle groei' van een AOC-houder de kwaliteit van het vliegend personeel niet ten goede komt.

Trainingen cabineveiligheid onder druk

Veiligheidstrainingen voor cabinepersoneel staan onder tijdsdruk. Door toenemende trainingseisen, bijvoorbeeld op het gebied van security, moeten maatschappijen hun bemanningen langer uit de productie halen. Dat heeft financiële consequenties. De inspectie neemt maatregelen door kwaliteitseisen te stellen die tot verbetering van training, handboeken en trainingsdossiers leiden. Het veiligheidsbewustzijn en de professionaliteit van het cabinepersoneel laat in een aantal gevallen te wensen over. Dit heeft tot gevolg dat zij standaardprocedures niet uitvoert. De inspectie dringt er bij de luchtvaartmaatschappijen op aan deze situatie te verbeteren. Het jaar 2005 wordt gekenmerkt door het feit dat buitenlandse luchtvaartmaatschappijen vaak

Nederlandse vliegtuigen huren zonder Nederlands cabinepersoneel. We volgen de operatie van enkele. Daarbij blijkt het veiligheidsbewustzijn van lokale cabinebemanning in Afrika een probleem. De inspectie stelt extra trainingsinspanningen verplicht zodat de operatie met de gewenste standaard kan doorgaan. De 45 *cabin safety*-inspecties omvatten de beoordeling van trainingen en de vluchtuitvoering van de Nederlandse AOC-houders.

Risico ballonvaartbedrijven klein

Uit een medio 2005 gehouden evaluatie blijkt dat het risico bij ballonvaartbedrijven beperkt is. Daarom inspecteren we niet op ballonvaartbedrijven en steken we meer inspanning in overige inspecties. Ook in 2006 zal maar beperkte aandacht uitgaan naar ballonvaartbedrijven.

Veel meldingen over rechten luchtvaartpassagiers

Het klachtenmeldpunt van de inspectie voor denied boarding compensation registreert vanaf de start op 17 februari 699 meldingen van luchtvaartpassagiers. Het aantal overboekingen bedraagt 57, annuleringen 434 en vertragingen 208. Het zwaartepunt ligt op de informatieplicht die luchtvaartmaatschappijen niet na zouden komen. Op het moment van een instapweigering, vertraging of annulering is de maatschappij verplicht de passagiers schriftelijk te informeren over hun rechten. Luchtvaartmaatschappijen beroepen zich veelvuldig op overmacht en buitengewone omstandigheden als slecht weer, ziekte of staking. Bij een annulering geven ze vaak als oorzaak een technisch mankement dat niet voorkomen had kunnen worden. In die gevallen heeft een passagier geen recht op (financiële) compensatie. Deze trends blijken zich in de loop van 2005 te ontwikkelen. De inspectie vraagt vervolgens informatie op bij luchtvaartmaatschappijen bij situaties van technische problemen en overmacht. Dit leidt in enkele gevallen alsnog tot uitbetaling van compensatie. Een andere tendens is dat luchtvaartmaatschappijen minder vaak vluchten annuleren en eerder 'vertragen', om zodoende de plicht tot uitbetaling van compensatie te ontlopen. Bij de evaluatie van de EU-verordening op Europees niveau in 2006 zal de inspectie dit aan de orde stellen.

Safety Assessment on Foreign Aircraft programma (SAFA)

Het Safety Assessment on Foreign Aircraft programma (SAFA) is een door de JAA gecoördineerd inspectieprogramma waaraan 41 Europese landen deelnemen. Het bestaat uit onaangekondigde inspecties op bezoekende buitenlandse vliegtuigen. Daarbij zijn de technische staat van het vliegtuig, de vluchtvoorbereiding door de bemanning, de veiligheidsvoorzieningen aan boord en boordpapieren onderwerp van beoordeling. De SAFA-resultaten van alle deelnemende landen worden geregistreerd in een gestandaardiseerde Europese database. Deze gegevens worden gedeeld met collega-inspecties in Europa. Selectie van de te inspecteren vliegtuigen vindt plaats op basis van inspectieresultaten in het verleden (ook Europees), risicoanalyse en ervaring. Nieuwe en in Nederland onbekende maatschappijen ondergaan altijd een inspectie. Op het moment dat wij een goed beeld hebben van een maatschappij, kunnen wij besluiten de aandacht te verminderen. Een maatschappij wordt frequenter geïnspecteerd als inspectieresultaten daar aanleiding toe geven.

Verhoogde aandacht voor buitenlandse maatschappijen

De inspectie verhoogt de aandacht voor buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, de Safety Assessments on Foreign Aircrafts (SAFA). We controleren ongeveer een op de vijfhonderd vertrekkende vluchten van Nederlandse luchthavens. Dat komt neer op 243 inspecties (2004: 181, [zie tabel LOB-2](#)). We vinden bij deze inspecties 121 categorie 3-bevindingen, die eerst opgeheven moeten worden voordat het vliegtuig kan verstrekken ([zie tabel LOB-4](#)). De Thaise luchtvaartmaatschappij Phuket Air en het Turkse Onur Air worden de toegang tot het Nederlandse luchtruim tijdelijk ontzegd. Voor Phuket Air geldt die situatie eind 2005 nog steeds. We zetten het geïntensiveerde toezicht op Fly Air en Onur Air voort, met name ook in het zomerseizoen van 2006.

Tijdelijk vliegverbod voor Onur Air

De Turkse luchtvaartmaatschappij Onur Air krijgt op 12 mei een verbod voor de duur van een maand om vluchten van en naar Nederland uit te voeren.



Duitsland neemt een zelfstandig besluit met dezelfde strekking. Frankrijk en Zwitserland nemen het besluit over. Aanleiding voor het vliegverbod is een reeks ernstige incidenten en slechte inspectieresultaten in de periode januari 2004 tot en met 10 mei 2005. Al sinds 2003 is de inspectie in gesprek met Onur Air en de Turkse luchtvaartautoriteiten over de bevindingen, echter zonder dat dit leidt tot de gewenste verbeteringen. Onur Air tekent bezwaar aan tegen de ontzegging. Na onderzoek van de inspectie in Turkije, onderhandelingen met de Turkse autoriteiten en internationaal overleg wordt het verbod op 24 mei ingetrokken. De Joint Aviation Authorities spelen een belangrijke rol bij het bereiken van een structurele oplossing. Vanaf 27 mei vliegt Onur Air weer op Nederlandse luchthavens. Het opheffen van het verbod komt na de overeenstemming over een actieplan om de tekortkomingen bij Onur Air aan te pakken, dat op 23 mei in samenspraak met de Turkse autoriteiten tot stand komt. Onderhandelingen met de Turkse luchtvaartautoriteiten, onderzoek bij Onur Air door een Nederlands en Duits technisch team en overleg op internationaal niveau liggen daaraan ten grondslag. Het actieplan wordt uitgevoerd en inspecties tonen geen ernstige tekortkomingen aan. Het verscherpt toezicht blijft wel van kracht om vast te kunnen stellen of de verbeteringen structureel zijn. Het verbod van Onur Air om naar en van Nederland te vliegen heeft gevolgen voor duizenden passagiers.

NAVO huurt maatschappijen met tekortkomingen in

De inspectie treft tekortkomingen aan bij een aantal buitenlandse luchtvrachmaatschappijen die de NAVO heeft ingehuurd. De inspectie licht de nationale luchtvaartautoriteiten in die belast zijn met het toezicht op die maatschappijen. Ook de Nederlandse Minister van Defensie wordt geïnformeerd. We zullen de betrokken luchtvaartmaatschappijen in 2006 extra inspecteren.

Weinig inspecties op Nederlandse en privé en kleine zakenluchtvaart

De inspectie voert bij Nederlandse vliegtuigen een zelfde inspectieprogramma uit als bij de SAFA-inspecties. Omdat we ook uitgebreid systeemtoezicht houden op de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen is dit SANA-programma minder uitgebreid dan het SAFA-programma. In 2005 voeren we minder SANA-inspecties uit omdat we meer SAFA-inspectie willen uitvoeren ([zie tabel LOB-5](#)). We stellen een categorie 3 bevinding vast ([zie tabel LOB-6](#)). Ook de luchtvaarttuigen in de privé en kleine zakenluchtvaart controleert de inspectie middels het SAGA-programma. Dit programma is vergelijkbaar met SAFA en SANA. Ook het aantal SAGA-inspecties is in 2005 minder omdat we meer SAFA-inspectie willen uitvoeren ([zie tabel LOB-7](#)).

INCIDENTEN

In 2005 vindt op Nederlands grondgebied een serieus incident plaats ([zie tabel LOB-8](#)). Het betreft een Spaans vliegtuig dat aan het eind van de landingsbaan in het gras terechtkomt. Er vallen geen slachtoffers ([zie tabel LOB-9](#)).

Daarnaast zijn er in Nederland in 2005 twee ongevallen en twee serieuze incidenten met helikopters, waarbij niemand letsel oploopt. Twee ongevallen en een serieus incident doen zich voor in de privé- en zakenluchtvaart. Hierbij vallen twee doden. Het gaat hierbij om zowel in Nederland als in het buitenland geregistreerde vliegtuigen. Zes zweefvliegtuigen zijn bij een ongeval of een serieus incident in Nederland betrokken, waarbij een dodelijk slachtoffer en twee zwaargewonden vallen. Twee ongevallen hebben plaatsgevonden met een micro light aircraft, met een dode tot gevolg. Er gebeuren een ongeval en een serieus incident met een heteluchtballon, waarbij een zwaargewonde is gevallen.

LUCHTVAARTTECHNISCHE BEDRIJVEN



LUCHTVAARTTECHNISCHE BEDRIJVEN: DE STAAT VAN DE VEILIGHEID

De staat van veiligheid in het domein Luchtvaarttechnische bedrijven laat zich het best weergeven door de luchtwaardigheid - dat wil zeggen: een vanwege de veiligheid voorgeschreven technische staat - van de Nederlandse vloot. Die wordt grofweg bepaald door de moderniteit en leeftijd van de vloot en de kwaliteit van onderhoud. In het algemeen geldt: hoe moderner en jonger de vloot hoe veiliger. Nieuwe modellen zijn immers als gevolg van verbeterde technologie en zwaardere ontwerpeisen betrouwbaarder dan oude(re) modellen. Nieuwe toestellen zijn bedrijfszekerder, omdat ze minder gevoelig zijn voor technische gebreken. Het deel van de Nederlandse vloot dat wordt gebruikt voor het vervoer van personen en goederen bestaat in 2005 uit moderne luchtvaartuigen, mede doordat de afgelopen jaren nieuwe modellen in gebruik zijn genomen

Het tijdig en correct uitvoeren van het noodzakelijk onderhoud bepaalt de conditie van de luchtvaartuigen. Onderhoudsmanagementorganisaties, die veelal onderdeel zijn van luchtvaartmaatschappijen, spelen hierbij een belangrijke rol. Onderhoud is voor een luchtvaartmaatschappij een kostenpost. Niet alleen omdat het onderhoud zelf geld kost, maar ook omdat zij een luchtvaartuig op dat moment niet kunnen inzetten. In een tijd waarin marges onder druk staan, onder meer door goedkope luchtvaartmaatschappijen, kan onderhoud gemakkelijk de sluitpost van de begroting worden. Incidenten bij Onur Air maar ook bevindingen bij Nederlandse luchtvaartmaatschappijen bevestigen dit. De inspectie verscherpt daarom haar toezicht op de organisaties waar het onderhoudsmanagement voor verbetering vatbaar is. Bij de meeste organisaties neemt het aantal bevindingen tijdens inspecties vervolgens snel af.

TAAK

Ons toezicht binnen het domein luchtvaarttechnische bedrijven moet zeker stellen dat de activiteiten in Nederland die verband houden met de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen gebeuren volgens de geldende voorschriften. De primaire verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de organisaties en personen die de activiteiten verrichten. Daarom kunnen we het toezicht van de inspectie typeren als tweedelijntoezicht. Alleen organisaties en personen die wij daarvoor erkend of bevoegd hebben verklaard mogen werkzaamheden voor de luchtwaardigheid uitvoeren. Wij stellen met ons toezicht voortdurend vast of deze organisaties en personen blijvend voldoen aan de wet- en regelgeving. We houden toezicht op organisaties op het gebied van ontwerp, productie, onderhoud, onderhoudsmanagement en opleiding, en onderhoudspersoneel. Daarbij kijken we zowel naar systeem als product. Veel van de activiteiten van deze organisaties zijn overigens grensoverschrijdend. Zo kunnen in Nederland geproduceerde componenten niet alleen in Nederlandse maar ook in buitenlandse luchtvaartuigen worden ingebouwd. Verder onderhouden organisaties naast de eigen vloot ook luchtvaartuigen van buitenlandse klanten in Nederland en zijn in Nederland opgeleide luchtvaarttechnici ook in het buitenland werkzaam. Daarom beperkt onze verantwoordelijkheid zich niet alleen tot Nederlands geregistreerde luchtvaartuigen.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

Standaardisatie en harmonisatie

De globalisering van de luchtvaartsector gaat ook in 2005 in snel tempo verder. De inspectie constateert dat Nederlandse productie- en onderhoudsbedrijven in toenemende mate werkzaamheden uitbesteden aan lagelonenlanden, waaronder China en India, die op het gebied van technologie niet onderdoen voor het Westen. Omdat die activiteiten veelal onder de erkenning van het Nederlandse moederbedrijf plaatsvinden, moeten wij ter plekke toezicht houden. De inspectie levert op deze manier een weliswaar kleine maar substantiële bijdrage aan de standaardisatie en harmonisatie van het toezicht op de luchtvaart. Een bijkomend voordeel is dat alle EU-lidstaten de betreffende producten accepteren.

Eind 2005

Eind 2005 bestaat het deel van de Nederlandse vloot dat wordt gebruikt voor het vervoer van personen en goederen in 2005 uit moderne luchtvaartuigen, mede doordat de afgelopen jaren nieuwe modellen in gebruik zijn genomen (zie tabel LTB-1). Het domein bestaat uit:

- ▶ circa 2.600 ingeschreven luchtvaartuigen (zie tabel LTB-2);
- ▶ circa 2.700 erkende / bevoegde personen (zie tabel LTB-3);
- ▶ circa 130 erkende / geregistreerde organisaties (zie tabel LTB-4).

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

Twee Europese verordeningen bepalen steeds meer het toezicht van de inspectie binnen het domein luchtvaarttechnische bedrijven. In 2005 worden die verder geïmplementeerd. Het betreft:

- ▶ uitvoeringsvoorschriften voor de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, en voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties;
- ▶ regelgeving voor de (permanente) luchtwaardigheid van luchtvaartuigen, onderdelen en uitrustingsstukken en de goedkeuring van organisaties en personen daarbij.

Voor bepaalde categorieën luchtvaartuigen, zoals historische luchtvaartuigen, micro light aircrafts en helikopters van het Korps landelijke politiediensten, blijft de Nederlandse wet- en regelgeving het toezicht voorlopig dirigeren.

In verband met de ontwikkelingen op het gebied van wet- en regelgeving organiseert de inspectie op 17 juni in samenwerking met de European Aviation Safety Agency (EASA) een voorlichtingsdag voor alle belanghebbenden uit de luchtvaartsector.



VERANDERINGEN IN TOEZICHT

Verschuiving verantwoordelijkheden van de inspectie naar EASA

De inwerkingtreding van verordeningen hierboven en de oprichting van het Europese Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) leiden tot wijzigingen in de verantwoordelijkheidsverdeling. EASA is nu formeel de toezichthoudende instantie voor de Nederlandse ontwerporganisaties. De uitvoering van dit toezicht wordt in 2005 evenwel contractueel belegd bij de inspectie. Wij leveren daarnaast een bijdrage aan de Europese luchtwaardigheids- en milieucertificering die inmiddels ook onder de verantwoordelijkheid van EASA valt. Verder ondersteunt de inspectie EASA bij het toezicht op productie-, onderhouds- en onderhoudsmanagementorganisaties buiten de EU. Ten slotte participeren we in EASA-standaardisatieteams die onderzoeken of en in hoeverre EU-lidstaten de Europese regelgeving in acht nemen.

Selectief toezicht

De inspectie start in 2005 met selectief toezicht. Uitgangspunt daarbij is een zo effectief mogelijke inzet van de beschikbare capaciteit. We ontwikkelen een risicomodel waarmee we risico's per productie-, onderhouds- of onderhoudsmanagementorganisatie in kaart kunnen brengen. Dit model wordt in 2006 operationeel. In dit model bepalen bedrijfsgerelateerde factoren en eerdere inspectiebevindingen de mate van toezicht. De eerste resultaten van de risicoanalyse zijn verwerkt in het inspectieprogramma luchtvaart 2006.

Reductie van administratieve lasten

Standaardisatie en harmonisatie van Europese normen leidt meestal tot een toename van de regeldruk. Het resultaat is namelijk meestal een compromis tussen de lidstaten en een optelling van hun wet- en regelgeving. In enkele gevallen leidt standaardisatie echter tot verlaging van de regeldruk en veranderingen in het toezicht. Enkele voorbeelden:

- De EU heeft besloten in 2003 geen eigen criteria te hanteren voor niet-destructief onderzoek in de luchtvaart (NDT), maar de norm EN 4179:2000 verplicht te stellen die door industrie is ontwikkeld. In Nederland is in 2005, mede op initiatief van de inspectie, de stichting Netherlands Non-Destructive

Testing Board (NANDTB) opgericht, die de vakbekwaamheid van NDT-personeel waarborgt. De toezichhoudende rol van de inspectie blijft hierdoor beperkt.

- De EU heeft besloten in 2003 erkenningen voor productie, onderhoud, onderhoudsmanagement en opleidingen af te geven voor onbepaalde duur. We hebben dit principe in 2005 in Nederland geïmplementeerd. Dit betekent voor Nederlandse organisaties dat zij niet langer elke twee jaar een aanvraag voor een verlenging van de erkenning hoeven in te dienen.

RESULTATEN VERGUNNINGVERLENING

Omzetting van vergunningen

Belangrijke speerpunt is ook in 2005 de omzetting van oude, JAA-vergunningstelsels naar nieuwe, EU-vergunningstelsels. De omzetting van onderhoudserkenningen (van JAR-145 naar Part-145) wordt in 2005 afgerond. Alle onderhoudsmanagementverklaringen (JAR-OPS M) worden in 2005 omgezet in Part MG erkenningen. Op nieuwe productie-erkenningen (Part-21G) is vermelding van het type luchtvaartuig niet langer noodzakelijk, waardoor deze erkenning minder wijzigingsgevoelig wordt.

Schorsing / intrekking van vergunningen

De inspectie past bij een aantal organisaties het schorsingsinstrument, of het dreigen daarmee, effectief toe. In alle gevallen leidt dit tot een adequate reactie van de betreffende organisaties, waardoor verder handelen van de inspectie achterwege kan blijven.

De Exel Aviation Group krijgt in 2005 van de inspectie speciale aandacht. Tien erkende organisaties zijn namelijk onderdeel van deze groep of daaraan gelieerd. De inspectie beperkt waar nodig erkenningen van deze organisaties. Van het onderhoudsbedrijf EQM, dat op 23 februari 2005 failliet wordt verklaard, trekken we de erkenning in.

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Onderhoud Avianca Fokker 50 niet op orde

Een inspectie bij de Columbiaanse luchtvaartmaatschappij Avianca van de Nederlands geregistreerde Fokker 50 vloot van deze operator, wijst uit dat het onderhoud van de luchtvaartmaatschappij niet op orde is. De vliegtuigen hebben nogal wat gebreken. We informeren hierover behalve de Colombiaanse ook de Ierse luchtvaartautoriteit die namens EASA toezicht houdt op de onderhoudsorganisatie van Avianca. Nadat de vliegtuigen door Avianca weer in de vereiste technische staat zijn gebracht, verlengt de inspectie het bewijs van luchtwaardigheid.

Onderhoud door KLM soms niet volgens voorschrift

Na twee voorvallen met KLM Boeings 737, die door KLM worden gemeld, stelt de inspectie vast, dat KLM het onderhoud niet altijd volgens de laatste voorschriften uitvoert. De inspectie legt beperkingen op met betrekking tot het gebruik van deze vliegtuigen, totdat al het vereiste onderhoud is uitgevoerd. De bevinding leidt tot een verbetering van het kwaliteitssysteem van KLM.

Onderwijsinstelling Leeuwenborgh voldoet niet aan de eisen

Onderwijsinstelling Leeuwenborgh is met enige regelmaat onderwerp van gesprek. Begin 2005 constateert de inspectie dat de door deze opleidingsinstelling afgenomen examens (deels) niet rechtsgeldig zijn, met als gevolg dat de betreffende cursisten worden gedupeerd. Bij vervolgininspecties blijkt bovendien, dat het aantal lessen niet toereikend is, docenten niet beschikken over de vereiste kwalificatie en het instroomniveau van cursisten eigenlijk te laag is. De inspectie stelt het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen van haar bevindingen op de hoogte. Leeuwenborgh legt een verbeterplan voor dat uiteindelijk door de inspectie wordt geaccepteerd.

Illegale sloop Boeing voorkomen

De inspectie ontdekt dat de eigenaar van een op Schiphol geparkeerde Brits geregistreerde Boeing 747-200 plannen heeft het vliegtuig te laten ontmantelen door een daarvoor niet-erkende organisatie. Omdat we willen voorkomen dat

materialen en onderdelen van dit vliegtuig niet-goedgekeurd in omloop worden gebracht, wijzen we de eigenaar op de toepasselijke regelgeving. Ook neemt de inspectie contact op met de Britse luchtvaartautoriteit. Als de inspectie later door KLM Security wordt geïnformeerd over de diefstal van een aantal instrumenten uit de cockpit van dit toestel, zorgt zij ervoor dat de betreffende part- en serienummers als incurante onderdelen op internetsites komen te staan.

RESULTATEN UIT ONDERZOEKEN

De inspectie verricht in 2005 geen zelfstanding onderzoek naar ongevallen en incidenten in de luchtvaart. Wel stelt de inspectie expertise beschikbaar aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

TAXIVERVOER



TAXIVERVOER: DE STAAT VAN DE VEILIGHEID

Veiligheid is een aandachtspunt bij het vervoer van rolstoelinzittenden en het schoolvervoer met taxibusjes. De grote thema-actie rolstoelvervoer in het najaar van 2005 wijst opnieuw uit dat het vervoer van rolstoelinzittenden nog steeds niet naar behoren is. In vergelijking met de thema-actie in 2004 zijn er wel verbeteringen zichtbaar. Het overtredingspercentage daalt van 91% in 2004 naar 31% in 2005. De geconstateerde overtredingen zijn echter wel zo ernstig dat we in 2006 weer een grote controleactie uitvoeren.

Ook het vervoer van schoolkinderen verdient aandacht. Uit de resultaten van thema-inspecties blijkt dat het aantal overtredingen terugloopt en de naleving verbetert. Toch ontvangen we signalen dat er met regelmaat meer kinderen worden vervoerd dan er beschikbare zitplaatsen zijn. De inspectie blijft daarom aandacht besteden aan deze vorm van vervoer.

De wettelijke invoering van het verplichte chauffeursexamen voor taxibestuurders zal leiden tot meer kwaliteit van het taxivervoer. Dat moet indirect ook meer veiligheid voor consument en bestuurder opleveren.

Tijdens inspecties constateren we voornamelijk overtredingen op het gebied van de verantwoording van de rij- en rusttijdenregeling. Door strenge en intensieve controle van de bedrijfsadministratie in combinatie met onopvallende zichtwaarnemingen krijgen we een redelijk beeld of de chauffeurs de wettelijke bepalingen naleven. De inspectie pleit samen met taxiondernemers voor een snelle invoering van een boordcomputer voor het taxivervoer. De controle op de arbeids-, rij- en rusttijden in het taxivervoer is nu namelijk nog arbeidsintensief. De inspectie heeft als controlemiddelen onder meer de werkmap en de dagrittenstaat. De chauffeurs vullen die handmatig in.

TAAK

De inspectie houdt met vergunningverlening en inspecties toezicht op de taxiondernemingen, -chauffeurs en -voertuigen. We streven naar een betrouwbare, vakbekwame en veilige taximarkt met eerlijke concurrentievoorwaarden. Daarnaast besteden we aandacht voor de arbeidsomstandigheden van de werknemers (arbeids-, rij- en rusttijden) binnen dit domein.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

De inspectie verdeelt het domein taxivervoer in twee categorieën: het straat-taxivervoer en het contractvervoer. De taximarkt bestaat voor ongeveer 80% uit contractvervoer, ofwel het ziekenvervoer, scholierenvervoer en de treintaxi. Deze deelmarkt is vooral in handen van de grotere taxibedrijven. Bij straattaxi en belwerk vervoeren chauffeurs naar aanleiding van een oproep door de centrale. Deze categorie bestrijkt niet meer dan 20% van de markt, maar bepaalt wel sterk het beeld van de taxibranche in de samenleving.

Aantal eigen rijders neemt af

Het aantal taxiondernemers met één vergunningbewijs, de zogenoemde eigen rijders, neemt af. In 2001 was dit nog 60,5% van het totale aantal ondernemers, eind 2005 is dit nog maar 49,8% (zie tabel TAX-1).

De daling van het aantal eenmanszaken dat gebruik maakt van procuratiehouders om aan de vakbekwaamheidseis te voldoen (2005: 391, 2002: 1.222) is waarschijnlijk het gevolg van het grote aantal, vooral jongere, ondernemers dat vanaf 2002 het vakdiploma taxivervoer ondernemer heeft behaald en daarmee niet meer afhankelijk is van de procuratiehouder. Het aantal vakbekwame taxiondernemers stijgt van 1.116 (2001) tot 3.095 (2005).

Het aantal kleine ondernemingen dat de VOF (vennootschap onder firma) als rechtsvorm kiest neemt toe (14,7% van het aantal vergunningen in 2002 naar 18,2% in 2005). Met name de mogelijkheid voor chauffeurs om op deze manier als zelfstandig ondernemer te functioneren doet veel ondernemers voor deze ondernemingsvorm kiezen. Ook kent de VOF-constructie het voordeel dat van

de leidinggevenden (de vennoten of directeuren) slechts een hoeft te voldoen aan de eis van vakbekwaamheid. Andere redenen zijn dat door samenwerking meer resultaat wordt geboekt en het hoofd kan worden geboden aan de sterke concurrentie.

Aantal chauffeurs daalt

Het aantal aanvragen voor nieuwe chauffeurspassen daalt sinds de invoering in 1999. Met name in 2004 daalt het aantal sterk. Dat is voor een groot deel te wijten aan de invoering van het chauffeursdiploma dat per 1 juli 2004 verplicht is en dat nodig is om een pas te kunnen verkrijgen. Bovendien bestaat er onduidelijkheid over de invoering en de eisen van de beperkte chauffeurspas. Het is opvallend dat het aantal vergunningen en chauffeurspassen in Den Haag en Rotterdam wel stijgt.

Groei vergunningen buiten de grote steden

De groei van het aantal vergunningen en vergunningbewijzen is buiten de grote steden veel groter dan daarbinnen (zie tabel TAX-2). In de twintig grootste steden stijgt het aantal met 18% (2005: 3.128, 2001: 2.660), daarbuiten met 31% (2005: 2.432, 2001: 1.861). Almere is een uitzondering: tussen 2001 en 2005 stijgt het aantal ondernemingen van 98 naar 182, een groei van 86%. Het aantal bijbehorende vergunningbewijzen stijgt van 186 naar 336, een groei van ruim 80%. Het gaat hier voornamelijk om 'Amsterdamse' taxiondernemers die voorheen statutair gevestigd waren bij een boekhoudkantoor in Amsterdam, maar die hun vergunning tegenwoordig registreren op het woonadres in Almere.

Eind 2005

Eind 2005 bestaat het domein uit:

- ▶ 5.560 ondernemingen,
- ▶ ongeveer 40.000 chauffeurs,
- ▶ ongeveer 25.500 taxi's, waarvan 25,5% in de vier grote steden.

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

Verpachting vergunningsbewijs strafbaar

Op 20 mei 2005 wordt een wetswijziging van de Wet personenvervoer 2000 van kracht. Die stelt het ter beschikking stellen van vergunningbewijzen aan onbevoegden (verpachten) afzonderlijk strafbaar. Verpachters kunnen nu, behalve strafrechtelijk, ook bestuursrechtelijk worden vervolgd.

Beperkte chauffeurspas mogelijk

Vanaf 1 augustus 2005 kunnen taxichauffeurs een beperkt chauffeursexamen afleggen. Met dit diploma mogen zij alleen beperkte taxidiensten uitvoeren, dat wil zeggen: contractvervoer dat rijdt via vaste routes op vaste tijden met vaste klanten/passagiers volgens een vooraf (contractueel) overeengekomen prijs. Nadat de chauffeur het examen haalt, kan hij of zij de nieuwe beperkte chauffeurspas aanvragen. Dit is opgenomen in de nieuwe Regeling taxi-bestuurders 2005. Om te kunnen handhaven, verstrekken we een nieuwe afwijkende pas met dezelfde geldigheidsduur van vijf jaar aan chauffeurs die gebruik maken van de overgangsregeling (1 juli 2004-31 december 2005). Voorwaarde is wel dat zij voor 1 januari 2006 het beperkte diploma hebben gehaald. Daarnaast hebben chauffeurs uit de overgangsregeling ook de mogelijkheid om een pas aan te vragen met nieuwe geldigheidsdata. Hiervoor moeten zij wel aan dezelfde voorwaarden voldoen als bij de aanvraag van een nieuwe pas.

Klachtenprocedure en beter leesbare tariefkaarten

Met ingang van 1 januari 2005 wijzigt de wetgeving voor de tariefkaarten en klachtenprocedure. Taxichauffeurs zijn verplicht om vooraf aan de klant duidelijk kenbaar te maken wat de tarieven zijn en de klant te informeren waar die met zijn klacht terecht kan. De tarieven moeten duidelijk leesbaar zijn voor consumenten: voordat zij instappen aan de buitenkant van de taxi, maar ook binnen in de taxi vanaf alle zitplaatsen. Dezelfde eisen gelden voor het kenbaar maken van het P-nummer (registratienummer), naam en vestigingsplaats van de taxionderneming en het telefoonnummer van het Landelijk Klachten Meldpunt Taxi. Zo kunnen consumenten contactgegevens raadplegen via

www.taxiklacht.nl. Het ministerie biedt ondernemers een model-tariefkaart en -klachtenprocedure aan.

Geneeskundige verklaringen voor taxichauffeurs

Taxichauffeurs hebben een geneeskundige verklaring nodig voor hun chauffeurspas. Met de Regeling taxibestuurders 2005 die per 1 augustus 2005 van kracht wordt, kunnen zij die aanvragen bij geregistreerde bedrijfsartsen met aantekening arbeid en gezondheid en bij gecertificeerde Arbo-diensten. Vanaf 1 januari 2001 konden alleen Arbo-diensten geneeskundige verklaringen verstrekken. Vanwege lange wachtlijsten bij deze diensten accepteren we tot 1 januari 2006 ook keuringen door huisartsen. We passen de regeling aan omdat de wachtlijsten zijn weggewerkt en omdat de Arbowet is gewijzigd, waardoor bedrijfsartsen ook keuringen mogen verrichten.

Meer mogelijkheden voor handhaving

De inspectie krijgt meer mogelijkheden om handhavend op te treden. De Beleidsregels last onder dwangsom personenvervoer over de weg worden van kracht. Daarmee is de Bekendmaking handhaving voorschriften voor taxivervoer over de weg, met daarin de oude bepalingen voor het opleggen van een last onder dwangsom, overbodig. Deze komt te vervallen. We leggen een last onder dwangsom op nadat we een overtreding constateren van een bepaling uit de Wet personenvervoer 2000 of uit het Besluit personenvervoer 2000. Zo willen we de overtreding ongedaan maken of verdere overtreding of herhaling voorkomen. De hoogte van de opgelegde dwangsom verschilt per soort overtreding en varieert van € 500,- tot € 10.000,-. Het aantal feiten waarvoor we een last onder dwangsom kunnen opleggen is uitgebreid.

VERANDERINGEN IN TOEZICHT

Inspectie kan bestuurlijke boete Arbeidstijdenbesluit opleggen

Met ingang van 1 juni 2005 kan de inspectie een bestuurlijke boete opleggen voor overtredingen van de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Het gaat daarbij om direct beboetbare overtredingen, bijvoorbeeld wanneer een

ZICHTWAARNEMINGEN

Bij opvallende zichtwaarnemingen noteert de inspectie de rit, de aanwezigheid van passagiers en het kenteken van de taxi. Vervolgens houden we het voertuig dezelfde dag aan tijdens een wegcontrole of kijken we op een later moment in de administratie van het bedrijf of de chauffeur. De betrouwbaarheid van de administraties van taxiondernemingen wordt met deze werkwijze inzichtelijk. Daarnaast is dit een efficiëntere manier van bedrijfsinspecties uitvoeren.

chauffeur de verplichte rusttijden niet in acht neemt. De inspecteur stelt naar aanleiding van een inspectie een boeterapport op. Een onafhankelijk onderdeel van de inspectie, het Bureau bestuurlijke boete, handelt dit rapport af. Deze scheiding tussen toezicht en boeteoplegging komt voort uit de Arbeidstijdenwet. Het Bureau verzorgt hoor en wederhoor aan de hand van het boeterapport en bepaalt de hoogte van de boete, die het Centraal Justitieel Incasso Bureau in Leeuwarden int. Buitenlandse chauffeurs moeten de boete meteen tijdens de inspectie betalen. Met de bestuurlijke boete krijgt de overtreder sneller zijn straf. Voorheen handelde het Openbaar Ministerie de processen-verbaal van inspecteurs af.

Onopvallende zichtwaarnemingen vaste werkwijze

Uit de projecten zichtwaarnemingen blijkt dat alleen na zichtwaarnemingen een betrouwbaar beeld ontstaat of het taxivervoer de arbeids-, rij- en rusttijdbepalingen naleeft. Het werkt preventief de ondernemer te laten weten dat er opvallende waarnemingen plaatsvinden. Op standplaatsen wordt veel gesproken over het lik-op-stukbeleid en de hoge boetes. Het werkt repressief om processen-verbaal op te maken tegen de bedrijven die de gestelde normen overschrijden. De werkwijze van zichtwaarnemingen is niet alleen effectief, maar ook efficiënt. Het levert de inspectie tijdswinst op. We maken zichtwaarnemingen dus tot standaardwerkwijze van de inspectie.



RESULTATEN VERGUNNINGVERLENING

In 2005 geeft de inspectie 1.117 vergunningen voor taxiondernemingen af; 645 daarvan zijn nieuwe aanvragen. Daarnaast geven we 18.314 vergunningbewijzen en 24.361 (waarvan 364 beperkte) chauffeurspassen af (zie tabel TAX-3).

Geslaagde chauffeurs krijgen nieuwe pas

Drieduizend van de veertigduizend chauffeurs voldoen op 31 december 2005 niet aan de eis dat zij een nieuwe chauffeurspas moeten hebben. Met die pas tonen chauffeurs aan dat ze voldoen aan de eisen van vakbekwaamheid. Ze hadden van 1 juli 2004 tot 31 december 2005 daarvoor de mogelijkheid. Een deel van deze chauffeurs is gestopt met het vak. De naar schatting 1.500 resterende chauffeurs riskeren een boete van € 170,- en de inbeslagname van de pas als zij door blijven rijden met een ongeldige chauffeurspas. De eventuele werkgever (de vervoerder) kan ook een boete tegemoet zien van € 170,-. Om herhaling te voorkomen kunnen we tegen de vervoerder een last onder dwangsom opleggen van € 7.500,-.

Eind 2005 zijn 17.000 chauffeurs geslaagd voor het examen en zijn zij in het bezit van een geldige pas. De chauffeurspas kan een normale of een beperkte pas zijn. Chauffeurs die volgens een vaste route rijden, op vaste tijden, met een vaste groep klanten en geen financiële transacties in de taxi doen (bijvoorbeeld de bestuurders van schooltaxibusjes) komen in aanmerking voor een beperkte pas. Ruim 1.600 van die 17.000 chauffeurs hebben een beperkte pas aangevraagd.

Met de invoering van de nieuwe chauffeurspas wil de inspectie de kwaliteit van het taxivervoer beter waarborgen. We hebben de taxibranche vanaf april 2004 uitgebreid geïnformeerd over de chauffeurspas die op 1 januari 2006 verplicht is. We hebben daarvoor ingezet: advertenties in huis-aan-huisbladen, dag- en weekbladen, folders die bij stations worden uitgereikt, een nieuwsbrief en internet.

RESULTATEN UIT INSPECTIES

In 2005 voert de inspectie, naast de thematische wegcontroles, 2.972 reguliere wegcontroles uit (zie tabel TAX-4). De resultaten van deze themacontroles nemen we niet mee in de totale naleefmeting. Bij een thema-actie kijken we niet naar alle aspecten van de regelgeving, maar naar een vooraf vastgesteld onderdeel, bijvoorbeeld het vervoer van rolstoelzittenden.

In 2005 legt de inspectie zestig keer een last onder dwangsom op, met een totale waarde van € 1.120.500,-. Het komt tot nu toe nog maar weinig tot verbeuring van deze bedragen. Daarnaast constateren we in totaal 303 overtredingen waarbij we een bestuurlijke boete Arbeidstijdenbesluit opleggen. Bijna 60% hiervan is een overtreding van het Arbeidstijdenbesluit vervoer, de overige 40% betreft overtreding van de Arbeidstijdenwet.

Registratie arbeids- rij- en rusttijden nog onvoldoende

Bij de 2.972 afgenomen reguliere wegcontroles op taxi's constateert de inspectie bij 41,9% van de voertuigen overtredingen (zie tabel TAX-5), verdeeld over de thema's vergunning, veiligheid en transparantie klant. Het grootste aantal overtredingen heeft betrekking op de veiligheid, namelijk op de rij- en rusttijdenregeling; 25% van de taxibestuurders overtreedt de regeling, met name door de ritten en arbeids-, rij- en rusttijden niet op juiste wijze te registreren in de werkmap, maar ook door de verplichte rusttijden niet in acht te nemen. De meeste overtredingen liggen op het administratieve vlak: de werkmap niet of onjuist invullen, de chauffeurspas niet of niet zichtbaar hebben, geen geldige werkmap hebben, geen of een ongekeurde taxameter hebben en geen of onjuist gebruik van een dagrittenstaat.

In Den Haag en Rotterdam is wel sprake van een aanmerkelijke verbetering van de administratie van arbeids-, rij- en rusttijden van het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Dat blijkt uit zichtwaarnemingen (zie tabel TAX-5).

In Rotterdam daalt het aantal overtredingen van 27,3% in de periode 2002-2003 naar 16,0% in de periode 2004-2005. In Den Haag gaat het percentage niet-naleving van 44,0% in de periode 2002-2003 naar 30,4% in de periode 2004-2005. In Utrecht is het overtredingspercentage 38,5%.

Het overtredingspercentage voor Amsterdam-Schiphol van 27,2% wordt negatief beïnvloed omdat we bij één taxibedrijf zeer veel overtredingen vaststellen. In Utrecht, Amsterdam en Schiphol gebruiken we in 2005 voor de eerste keer zichtwaarneming. Daardoor kunnen we niet vergelijken met eerdere controles.

Overtredingspercentage stijgt door grotere pakkans

In 2005 verricht de inspectie 314 bedrijfscontroles bij taxiondernemingen (zie tabel TAX-6). Bij 201 ondernemingen (64%) constateren we een of meer overtredingen. Deze inspecties kunnen we als volgt onderverdelen:

- ▶ bedrijfsinspecties waarbij we de ondernemingen volledig onder de loep nemen;
- ▶ chauffeursonderzoeken waarbij we nader onderzoek doen naar de administratie van een bepaalde chauffeur;
- ▶ onderzoeken naar aanleiding van zichtwaarnemingen;
- ▶ ongevalscontroles waarbij onze ondersteuning is gevraagd;
- ▶ onderzoeken naar faillissementen.

Het overtredingspercentage stijgt aanzienlijk in vergelijking met de 40% uit 2004. Dat komt voort uit grotere selectiviteit van bedrijfsinspecties. Met name de bedrijfsinspecties naar aanleiding van zichtwaarnemingen leveren een hoge pakkans.

Tariefkaarten en klachtenprocedure vaker toegepast

De inspectie voert in januari wegcontroles uit op de juiste naleving van de nieuwe bepalingen voor tariefkaart en klachtenprocedure. Er zijn distributieproblemen met de modellen die het ministerie ontwikkelde, waardoor we alleen waarschuwend en voorlichtend optreden. We wijzen taxichauffeurs en ondernemers op de nieuwe kaarten en in een groot aantal gevallen delen we de beschikbare kaarten uit.

Bijna de helft van de 2.725 gecontroleerde taxi's in het straattaxivervoer heeft de model-tariefkaart die de overheid ter beschikking stelt. Bijna 30% hanteert een zelf gefabriceerde tariefkaart, waarvan het grootste gedeelte niet voldoet aan de wettelijke eisen. Van de taxi's heeft 63% een klachtenkaart, maar slechts

48% daarvan voldoet volledig aan de wettelijke verplichtingen. Van die 48% maakt bijna iedereen gebruik van de door de overheid verstrekte klachtenkaart. Voor het contractvervoer geldt alleen de verplichting van de klachtenkaart. Van de 798 gecontroleerde contracttaxi's is 39% volledig in orde; deze zijn voor het grootste gedeelte voorzien van het model.

In november controleert de inspectie opnieuw specifiek op de tarieven en de aanwezigheid van een geijkte taxameter. Met deze thema-actie richten we ons op een betere naleving van de regels voor tarieven en taxameters in brede zin. Het is daarnaast een effectmeting van de naleving op de zichtbaarheid van de tarieven en het geeft een beeld of er verbetering is opgetreden na de thema-actie van januari 2005.

Bij 228 van 858 controles is er sprake van één of meer overtredingen, een overtredingspercentage van 26,6%. Het totaal aantal overtredingen bedraagt 248. Verreweg de meeste overtredingen hebben betrekking op de programmering en keuring van de taxameter, respectievelijk 45 (18%) en 90 (36%). Ook de niet goed zichtbare tariefkaart scoort hoog met 62 overtredingen (25%), net als de afwezigheid van een klachtenprocedure met 45 overtredingen (18%). Van de 228 overtreeders is ruim 79% niet-keurmerkhouders, 4% heeft wel een keurmerk. Van de overige 38 overtreeders (17%) hebben we niet geregistreerd of de overtreder wel of geen keurmerk heeft.

De nalevingsresultaten voldoen. Een uitzondering is de aanwezigheid en het gebruik van de taxameter. Die voldoen niet aan de richtlijn voor naleving van 95% zoals we die hebben afgesproken met de vier grote gemeenten. Ons doel is met gerichte controleacties de naleving op tarieven/taxameter op een hoger niveau te brengen.

Zorg rolstoelvervoer blijft

Tijdens de thema-actie vervoer rolstoelinzittenden constateren we in 244 van de 775 gecontroleerde rolstoeltaxi's overtredingen (zie tabel TAX-7), een overtredingspercentage van 31,5%. Verreweg de meeste overtredingen hebben

betrekking op de gordelplicht: ruim 72%. Overtredingen zoals losse voorwerpen en onderdelen in het voertuig en het niet (goed) vastzetten van de rolstoel komen minder vaak voor (beide 14%). De inspectie kondigt de thema-actie van tevoren aan en maakt tussentijds resultaten bekend om het nalevingsniveau te helpen verhogen. Een aanwijzing dat die werkwijze resultaat heeft, is dat binnen twee weken na aankondiging alle bevestigingsmiddelen bij auto-onderdelenbedrijven zijn uitverkocht.

De resultaten zijn zorgelijk, maar tonen ook een grote verbetering in vergelijking met de actie in 2004. Daarbij constateerden we in 209 van de 230 gecontroleerde voertuigen een overtreding, een overtredingspercentage van 91%. Ook de uitrusting en inrichting van het voertuig verbeterde na 2004. Het losliggende materiaal baart de inspectie echter nog wel zorgen. In 2006 voeren we opnieuw een thema-actie uit op het vervoer van rolstoelinzittenden.

Ronselende taxichauffeurs op Schiphol

Ongeveer honderd zelfstandige taxichauffeurs accepteren de lange wachttijden voor chauffeurs op Schiphol niet. Ze omzeilen deze door in de aankomst- en vertrekhal passagiers te ronselen, soms op intimiderende wijze. Hierdoor overtreden zij het Luchthavenreglement Schiphol, dat stelt dat het (laten) uitoefenen van bedrijfsactiviteiten (lees: van taxivervoer) uitsluitend is toegestaan op een rijbaan (de rijstroken, parkeerstroken, parkeerhavens en vluchtstroken). De Koninklijke Marechaussee treedt hiertegen op. De inspectie werkt onder leiding van het Openbaar Ministerie mee aan oplossingen die verder reiken dan strafrechtelijke handhaving. Sommige oplossingen liggen buiten de handhavingmogelijkheden van de inspectie en de Marechaussee. Een voorbeeld daarvan is het verplicht stellen van het Taxikeurmerk voor de taxirijders op Schiphol. Zonder keurmerk wordt de transponder uitgeschakeld die toegang geeft tot de opstelstroken achter de slagbomen. Aan het eind van het jaar veroordeelt de rechter de eerste ronselaars en lijkt de problematiek af te nemen.

Invalen bij taxibedrijven in Amsterdam en Middelburg

De inspectie valt taxibedrijven in Amsterdam en Middelburg binnen. We gaan over tot huiszoeking in een woning in Amsterdam Geuzenveld nadat de eigenaar van de eenmanszaak herhaalde verzoeken om de bedrijfsadministratie te tonen heeft afgewezen. We vinden de administratie in de woning, net als delen van de administratie die de ondernemer in 2001 en 2002 heeft opgegeven als gestolen. We ronden ons onderzoek af en bieden het aan het Openbaar Ministerie en Justitie aan.

De inspectie valt binnen bij een taxibedrijf in Middelburg dat oneigenlijk gebruik maakt van de vervoersvergunning van een onderneming in Rozenburg. We leggen het vervoer stil en verwijderen de kentekenplaten van acht taxi's en twee bussen. Bovendien nemen we bij de twee bedrijven de administratie in beslag. Vergunningbewijzen verpachten is een misdrijf. We maken proces-verbaal op tegen de betrokken ondernemers.

BUSVERVOER



BUSVERVOER: DE STAAT VAN DE VEILIGHEID

In de periode 2000-2005 zijn in Europa 146 zware busongevallen geregistreerd waarbij doden en gewonden vielen. Het verloop van de aantallen in deze periode geeft niet duidelijk aan of het busvervoer veiliger wordt. Het aantal verkeersslachtoffers wordt niet beduidend minder, ondanks dat passagiers bijvoorbeeld gordels dragen. In 25% van de gevallen is de 'secondeslaap' of 'slaap-apneu' de mogelijke oorzaak van het ongeval. Deze ontstaat door vermoeidheid van de chauffeur. Daarmee is de secondeslaap, nog vóór alcohol- en drugsmisbruik, de meest voorkomende oorzaak van verkeersongevallen.

In 2005 krijgt de inspectie tweemaal een melding van een ongeval met dodelijke afloop waarbij een bus betrokken is. Dit komt overeen met de statistieken in Europa: binnen Europa zijn er jaarlijks gemiddeld 40.000 dodelijke verkeersslachtoffers te betreuren. Daarvan vallen er ongeveer 150 in het busvervoer, waarvan gemiddeld een in Nederland.

Het aantal ongevallen dat te wijten is aan vermoeidheid van de chauffeur groeit. Het Europees Parlement grijpt dit aan om binnen Europa de regels voor rij- en rusttijden te harmoniseren en strengere eisen te stellen. Daarom is het gebruik van de digitale tachograaf verplicht per 1 mei 2006 en moeten chauffeurs langere rusttijden nemen vanaf mei 2007.

TAAK

De inspectie houdt met vergunningverlening en inspecties toezicht op het busvervoer. In het bijzonder op ondernemingen, chauffeurs en voertuigen. We helpen daarmee de vervoersveiligheid en de externe veiligheid te verhogen. Daarnaast dragen we bij aan de verbetering van de concurrentievoorwaarden en duurzaamheid van de markt en de sociale omstandigheden in het vervoer over de weg. De inspectie controleert onder andere de aanwezigheid en het gebruik van snelheidsbegrenzers, de wettelijke rij- en rusttijden, of bussen APK-gekeurd zijn, het gebruik door passagiers van de gordel en of niet meer passagiers vervoerd worden dan er beschikbare zitplaatsen zijn.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

De inspectie verdeelt het busvervoer onder in het collectief personenvervoer en het besloten busvervoer. Het collectief personenvervoer is het openbaar vervoer per bus (volgens dienstregeling) dat voor iedere burger toegankelijk is. Het besloten busvervoer is al het busvervoer dat niet openbaar is, met een verdeling naar:

- ▶ het onbeperkt vervoer, uitgevoerd door de vervoersbedrijven;
- ▶ het beperkt vervoer, zoals het eigen vervoer van bedrijven;
- ▶ grensoverschrijdend busvervoer, onderverdeeld in geregeld vervoer ('internationaal' openbaar vervoer), cabotage, eigen vervoer en ongeregeld vervoer.

In vergelijking met voorgaande jaren ontstaat enerzijds een schaalvergroting door de samenvoeging van (kleinere) busondernemingen. Anderzijds krimpen de grotere bedrijven het aantal bussen in. Ondernemers geven aan dat het grensoverschrijdend vervoer per bus terugloopt door de concurrerende prijzen van vervoer per vliegtuig. In 2005 gaan, net als in 2004, zeven busondernemingen failliet.

Eind 2005

Eind 2005 bestaat het domein uit:

- ▶ onbeperkt besloten busvervoer (CPV): 560 busondernemingen en ongeveer 5.000 touringcars;
- ▶ beperkt besloten busvervoer (CPV-beperkt): bijna 230 busondernemingen en ongeveer 319 touringcars;
- ▶ openbaar vervoer: zestien ondernemingen;
- ▶ openbaar vervoer: circa 5.000 bussen;
- ▶ circa 10.000 chauffeurs in het besloten vervoer (schatting), waarvan een aanzienlijk deel werkzaam is als oproepkracht.

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

Autobus mag onder voorwaarden 100 km/u

Vanaf 1 mei 2005 mag een autobus onder voorwaarden 100 km/u rijden. Om daarvoor een aantekening in het kentekenbewijs te krijgen (aantekening Tempo 100), moet een autobus aan enkele technische eisen voldoen, zoals motorvermogen, remsysteem, koersvastheid, bandenprofiel en draagvermogen. Bussen met staanplaatsen vallen buiten de regeling. De autobussen moeten zijn toegelaten door de Rijksdienst voor het Wegverkeer. De toelatingseisen voor de Nederlandse Tempo 100 zijn gelijk aan die van Duitsland. Een Nederlandse bus die al een Duitse ontheffing heeft voor Tempo 100, kan eenvoudig een aantekening op het Nederlandse kentekenbewijs krijgen.

Voor de handhaving maakt de inspectie onderscheid tussen Tempo 100-autobussen en andere autobussen. De bestaande snelheidsmeetapparatuur kan alleen voertuigen onderscheiden die al dan niet langer zijn dan zes meter. De verwerking van de foto's gaat automatisch op basis van kentekenherkenning. Om te voorkomen dat Tempo 100-autobussen onterecht een bekeuring krijgen, moet het kentekenregister worden aangepast. Als een bus wordt aangehouden voor een mogelijke snelheidsovertreding kan de controlerende ambtenaar op basis van het kentekenbewijs óf op basis van het kentekenregister (aantekening Tempo 100) vaststellen of de autobus 100 km/u mocht rijden.

Diverse wetgeving wordt hierop aangepast: de Wegenverkeerswet 1994, het Voertuigreglement, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, en het Kentekenreglement.

Meer mogelijkheden voor handhaving

De inspectie krijgt meer mogelijkheden om handhavend op te treden. De Beleidsregels last onder dwangsom personenvervoer over de weg worden van kracht. We leggen een last onder dwangsom op nadat we een overtreding constateren van een bepaling uit de Wet personenvervoer 2000 of uit het Besluit personenvervoer 2000. Daarmee willen we de overtreding ongedaan maken of verdere overtreding of herhaling voorkomen. De hoogte van de opgelegde dwangsom verschilt per soort overtreding en varieert van € 500,- tot € 10.000,-. In 2005 leggen we echter nog geen last onder dwangsom op aan busvervoerders.

VERANDERINGEN IN TOEZICHT

Inspectie kan bestuurlijke boete Arbeidstijdenbesluit opleggen

Met ingang van 1 juni 2005 legt de inspectie bestuurlijke boetes op voor overtredingen van het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Daarbij gaat het om direct beboetbare overtredingen, bijvoorbeeld wanneer chauffeurs de verplichte rusttijden niet in acht nemen. De inspecteur stelt naar aanleiding van een inspectie een boeterapport op. Een onafhankelijk onderdeel van de inspectie, het Bureau bestuurlijke boete, handelt dit rapport af. Deze scheiding tussen toezicht en boeteoplegging komt voort uit de Arbeidstijdenwet. Het Bureau verzorgt hoor en wederhoor aan de hand van het boeterapport en bepaalt de hoogte van de boete, die het Centraal Justitieel Incasso Bureau in Leeuwarden int. Buitenlandse chauffeurs moeten de boete meteen tijdens de inspectie betalen. Met de bestuurlijke boete krijgt de overtreder sneller zijn straf. Voorheen handelde het Openbaar Ministerie de processen-verbaal van inspecteurs af.

RESULTATEN VERGUNNINGVERLENING

In 2005 handelt de inspectie 113 aanvragen af voor nieuwe ondernemingsvergunningen voor het busvervoer (CPV) en 67 aanvragen voor een vergunning onder beperking (CPV-beperkt). In totaal geven we 2.535 bijbehorende nieuwe vergunningbewijzen af (zie tabel BUS-1).

Besloten Bus-vergunningen omgezet naar CPV-vergunning

De Wet personenvervoer 2000 zet de oude Besloten Bus-vergunning (BB) om in de nieuwe Collectief Personenvervoer Vergunning (CPV). De CPV vervangt de aparte vergunningen voor openbaar vervoer en besloten busvervoer. Bij de omzetting toetst de inspectie opnieuw de eisen van betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en kredietwaardigheid. 2005 is het laatste jaar dat de busbranche de vergunning kan omzetten. Per 1 januari 2006 vervallen alle oude BB-vergunningen.

Op aandringen van de inspectie heeft de branche in 2004 en 2005 de vergunningen tijdig omgezet. Ondanks uitvoerige communicatie van de inspectie en het Koninklijk Nederlands Vervoer blijken aan het einde van 2005 nog circa zestig ondernemers alleen over een BB-vergunning te beschikken. Onduidelijk is of deze ondernemers nog actief zijn.

We voeren een opschoning uit van het bestand beperkte vergunninghouders. Begin 2005 zijn er bij de inspectie nog ruim 400 beperkte vergunninghouders bekend, waarvan pas 175 ondernemers de vergunning hadden omgezet in een vergunning CPV-beperkt. Aan het einde van 2005 bedraagt het aantal beperkte vergunninghouders niet meer dan 230 (zie tabel BUS-2).

RESULTATEN UIT INSPECTIES

De inspectie voert twee soorten inspecties uit. Ten eerste de wegininspecties, onder te verdelen in reguliere wegcontroles en thema-inspecties gebaseerd op actualiteiten of resultaten van voorgaande controleacties. Ten tweede de bedrijfsinspecties die we uitvoeren naar aanleiding van resultaten en constatering bij wegcontroles.

Arbeidstijdenbesluit meest overtreden

De inspectie houdt 1.947 reguliere wegcontroles op busvervoer (inclusief buspendels). We constateren bij 30,6% van de gecontroleerde voertuigen overtredingen op kernbepalingen (zie tabel BUS-3). De kernbepalingen zijn geclusterd: ondernemingsvergunning en vergunningbewijs voor het thema vergunning, chauffurseisen, rij- en rusttijden en keuring voertuig voor het thema veiligheid.

Net als in het domein taxi vinden ook in het domein bus de meeste overtredingen plaats op het administratieve vlak. De top van overtredingen in het busvervoer is als volgt:

- ▶ geen of onjuist gebruik registratieblad tachograaf;
- ▶ geen geneeskundige verklaring hebben of kunnen tonen;
- ▶ te korte rust genoten (één of twee bestuurders);
- ▶ geen geldig vergunningsbewijs kunnen tonen;
- ▶ niet invullen of niet bij zich hebben van het reisblad (groen) ongeregeld vervoer.

Het grootste aantal overtredingen betreft het niet-naleven van de bepalingen in het Arbeidstijdenbesluit vervoer: 19% van de buschauffeurs houdt zich niet aan de wettelijke rij- en rusttijden en de daaraan verbonden administratieve voorschriften.

Er is een groot aantal overtredingen op het juiste gebruik van het registratieblad van de tachograaf. Dat is onder meer te verklaren door het scherpere toezicht hierop naar aanleiding van het zogenoemde Skills-arrest.

SKILLS-ARREST

In deze uitspraak van het Europees Hof staat dat de reistijd die het kost van huis naar de plaats waar de chauffeur de bus of vrachtwagen overneemt ook geldt als werktijd. Het vervoermiddel maakt daarbij niet uit. Men is verplicht om deze reistijd te noteren.

Aanleiding hiervoor was de prejudiciële vraag die Nottingham Magistrates' Court stelde over de uitlegging van de EU-verordening hierover van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer. Die vraag rees in een strafzaak tegen de onderneming Skills Motor Coaches Ltd en Farmer, Burley en Denman, die bij deze onderneming in dienst zijn als buschauffeur. Zij worden ervan verdacht de voorschriften voor het gebruik van het controleapparaat in het wegvervoer te hebben overtreden.

De inspectie houdt bij de wegcontroles zowel Nederlandse als buitenlandse bussen staande. In 131 van de 529 buitenlandse bussen die we controleren, treffen we een of meer overtredingen aan, een overtredingpercentage van 24,8% (zie tabel BUS-4). Bij de 1.418 gecontroleerde Nederlandse bussen constateren we in 391 gevallen een of meer overtredingen. Het overtredingpercentage bedraagt 27,6%. De bussen van Nederlandse bodem scoren minder goed dan de bussen uit het buitenland. Dit komt omdat we in de telling ook de overtredingen binnen de segmenten schoolvervoer en openbaar vervoer hebben meegenomen. Overigens geldt voor zowel de Nederlandse als de buitenlandse bussen dat overtredingen van de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer het meeste voorkomen.

Veel overtredingen arbeids-, rij- en rusttijden bij thema-inspecties

In 2005 controleert de inspectie tijdens de thema-acties buspendelvervoer (een in de winterperiode, een in de zomerperiode) in totaal 280 bussen (zie tabel BUS-5). Met name tijdens de controle op de zomervakantiebuspendels blijkt een groot aantal chauffeurs geen complete urenregistratie bij te houden. In twee gevallen krijgen chauffeurs een rijverbod omdat zij gedurende de reis onvoldoende hebben gerust. Er moet een vervangende chauffeur komen om de



passagiers verder te vervoeren. In een aantal gevallen stoppen we verder vervoer en leggen we boetes op van € 2.200,- per geval. Het Skills-arrest wordt opvallend genoeg nog maar matig nageleefd, ondanks dat het arrest veel publiciteit krijgt en het bekend is dat de inspectie hier scherp op toeziet.

Naast de arbeids- en rusttijden controleren we ook op het gebruik van de snelheidsbegrenzers en voorgeschreven documenten. Regelmatig treft de inspectie nog bussen aan met een niet goed werkende snelheidsbegrenzer. In 2005 constateren we bij de reguliere wegcontroles veertien maal een overtreding, een overtredingspercentage van 0,7%. De inspectie doet bij acht ondernemingen tijdens bedrijfsinspecties nader onderzoek naar het gebruik van de snelheidsbegrenzer en de voorgeschreven documenten. We vinden geen overtredingen.

Bedrijfsinspecties leveren hoog percentage overtredingen

In 2005 doen we in totaal 222 bedrijfsinspecties bij busondernemingen (zie [tabel BUS-6](#)). We kunnen deze onderverdelen in:

- ▶ bedrijfsinspecties waarbij we de ondernemingen volledig onder de loep nemen;
- ▶ chauffeursonderzoeken waarbij we nader onderzoek doen naar de administratie van een bepaalde chauffeur;
- ▶ onderzoeken naar de aanwezigheid en het gebruik van een goedgekeurde snelheidsbegrenzer;
- ▶ ongevalsonderzoeken waarbij onze ondersteuning is gevraagd;
- ▶ onderzoeken naar faillissementen.

Bij 58% van deze inspecties constateren we een of meer overtredingen.

Zorgsysteem keurmerkbedrijven nog te vaak onder de maat

Bij wegcontroles en bedrijfsinspecties stelt de inspectie bij een aantal touringcarbedrijven met het SKT-keurmerk overtredingen vast (Stichting Keurmerk Touringcarbedrijven). Het gaat om onder meer om het ontbreken van een goed logboek, het niet analyseren van de tachograafschijven, afwijkingen op het kwaliteitshandboek en het niet vastleggen van de acties om die afwijkingen op te lossen. In deze bedrijven ontbreekt het aan een adequaat zorgsysteem.

We hebben onze werkafspraken met de SKT vernieuwd en leveren de stichting inmiddels alle inspectie-informatie over geconstateerde overtredingen.

De inspectie laat met ingang van 2006 vijftig keurmerkbedrijven de tachograaf-schijven van ten minste tweehonderd ritdagen opsturen. De analyse daarvan bepaalt mede of vervolgonderzoek of maatregelen nodig zijn.

Situaties in het schoolreisvervoer vragen aandacht

Bij een thema-actie op het vervoer van schoolkinderen naar pretparken blijken 58 van de 323 gecontroleerde bussen (16%) niet in orde. In 25 gevallen (8%) wordt proces-verbaal opgemaakt. Vier keer beletten we verder vervoer. Het is opvallend dat sommige chauffeurs geen geneeskundige verklaring kunnen overleggen. Daarnaast blijkt een beperkt aantal touringcarondernemingen gedateerde autobussen in te zetten, die bovendien van niet-keurmerkbedrijven zijn. Deze bussen voldoen niet aan de veiligheidseisen voor rolbeugels en auto-gordels. De inspectie gaat met Koninklijk Nederlands Vervoer en de SKT na welke mogelijkheden er zijn om dit zorgpunt onder de aandacht van de Vereniging Nederlandse Gemeenten en schoolbesturen te brengen. De zitplaatsregeling wordt goed nageleefd. We voeren de thema-actie uit in samenwerking met het Korps landelijke politiediensten.

Intensieve controle rij- en rusttijden internationale lijndiensten

De inspectie intensificeert de controle op de naleving van de rij- en rusttijden-regeling in het internationale lijndienstvervoer, vooral aan de grensovergangen in Zuid-Nederland. Daarnaast voeren we ten minste één keer per week kort-durende controles uit bij de op- en afstapplaatsen in de grote steden. Overtredingen op de regeling en rijden zonder vergunning vormen de aanleiding voor de intensivering. In 2005 voeren we 169 controles op het internationaal lijnvervoer uit. We constateren in 38 gevallen één of meer overtredingen. Waar rij- en rusttijden worden overtreden (35%) of waar vergunningvoorschriften worden overtreden (53%) belet de inspectie verder vervoer en legt Justitie boetes op van € 2.200,- per geval. Die moeten meteen worden betaald. Het aantal overtredingen op het naleven van arbeids-, rij- en rusttijden is bij internationale lijndiensten aanzienlijk hoger dan bij het overige busvervoer. Het is bovendien opvallend dat circa tien lijndiensten niet of niet volgens de

dienstregeling rijdt. Controles vinden over het algemeen plaats in samenwerking met de Koninklijke Marechaussee en de Douane.

Illegale lijndienst voor badgasten

Het vervoer van badgasten tussen treinstation Zandvoort en Bloemendaal aan Zee blijkt illegaal. OAD verzorgt het vervoer onder de noemer besloten busvervoer, maar het is feitelijk toegankelijk als openbaarvervoerslijn. De inspectie legt het vervoer stil. Aanleiding voor de controle zijn klachten van ConneXXion dat met een concessie het alleenrecht heeft voor de regio. Het 'illegale' vervoer is geregeld door de Stichting De Strandbus, die langs de route halteplaatsen met dienstregeling heeft geplaatst. De gemeente Haarlem en Provincie Noord-Holland hebben geen toestemming verleend voor het vervoer. In het najaar van 2005 start de nieuwe aanbestedingsronde voor de komende twee jaar. De inspectie inspecteert de strandbus ook in 2006.

RESULTATEN UIT ONDERZOEKEN

Verhoogde aandacht voor overschrijding arbeidstijden

De inspectie voert verkennende onderzoeken uit naar de oorzaak van de overschrijding van arbeidstijden. Die tonen aan dat bus- en taxichauffeurs vaak meer werkgevers hebben, waarbij arbeidstijden elkaar opvolgen. Daarom besteden we tijdens bedrijfsinspecties extra aandacht aan de samenloop van werktijden voor verschillende werkgevers in relatie tot het Arbeidstijdenbesluit vervoer en de Arbeidstijdenwet. Volgens de Arbeidstijdenwet is een werknemer verplicht een bepaalde hoeveelheid uren rust te nemen. Men verliest deze rusttijd vaak uit het oog door de druk die de verschillende werkgevers op werknemers leggen.

Er zijn circa twintig processen-verbaal opgemaakt. De algemene privacy-regeling bemoeilijkt het vaststellen van meerdere werkgevers. De inspectie heeft een convenant met het UWV over de uitwisseling van persoonsgegevens. In 2005 verrichten we 56 onderzoeken naar samenloop van werktijden. In vijftien gevallen (26,8%) constateren we een overtreding van het Arbeidstijdenbesluit vervoer en de Arbeidstijdenwet.

INCIDENTEN

In de periode 2000-2005 zijn in Europa 146 zware busongevallen geregistreerd waarbij doden vielen en gewonden die in een ziekenhuis werden opgenomen (zie tabel BUS-7).

In 2005 krijgt de inspectie tweemaal een melding van een ongeval met dodelijke afloop waarbij een bus betrokken is. Het betreft:

- ▶ een ongeval in de provincie Brabant (2e kwartaal) waarbij twee dodelijke slachtoffers vallen;
- ▶ het ongeval in Amsterdam op 11 september 2005 waarbij een overstekende fietster overlijdt aan de gevolgen van een botsing met een touringcar.

GOEDERENVERVOER



GOEDERENVERVOER: DE STAAT VAN DE VEILIGHEID

Als we de verkeersveiligheid afmeten aan het aantal verkeersdoden, behoort Nederland tot de veiligste landen van Europa. Binnen Europa heeft Malta met 4,1 het laagste aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners en Letland het hoogste aantal: 21,0. Voor Nederland is dit aantal 6,4. Deze cijfers komen uit Kerncijfers Verkeersveiligheid AVV uit 2005 en hebben betrekking op 2003.

Het aantal verkeersdoden per jaar in Nederland daalde van 1.251 in 1996 naar 881 in 2004. Bij ongevallen waarbij een vrachtauto is betrokken daalde het aantal verkeersdoden ook in die periode. Het aantal dodelijke slachtoffers binnen een vrachtauto daalde van vijftien naar tien en buiten de vrachtauto van 185 naar 120 per jaar. Het aantal vrachtauto's bleef in die periode volgens CBS-gegevens constant op 80.000.

TAAK

De inspectie houdt toezicht op het vervoer van goederen over de weg. We houden toezicht op ondernemingen, chauffeurs en overig personeel, voertuigen, gevaarlijke stoffen en overige goederen en willen daarmee de veiligheid binnen het beroepsgoederenvervoer verhogen. Dat doen we door de naleving van de relevante wet- en regelgeving te verbeteren.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

Aandeel goederenvervoer over de weg stabiel

Het binnenlands goederenvervoer vindt vooral over de weg plaats. In 2003 was het aandeel over de weg 84,2%, binnenvaart 14,9% en spoorvervoer 0,9% van het totaal vervoerde gewicht. Deze verhouding is de afgelopen jaren nauwelijks veranderd. Voor het grensoverschrijdend vervoer is de verdeling anders: 45,2% over de weg, 49,0% binnenvaart en 5,9% spoorvervoer. Ook het aantal bedrijven en het aantal inschrijvingsbewijzen blijft stabiel.

Eind 2005

Eind 2005 bestaat het domein uit (zie tabel GOE-1):

- circa 12.000 transportbedrijven;
- circa 104.000 vrachtwagens.

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

In 2005 verandert de wet- en regelgeving niet, behalve op het gebied van security (zie hoofdstuk Security). Wel is de inspectie betrokken bij de voorbereidingen voor de invoering van de digitale tachograaf.

Vorbereidingen voor invoering digitale tachograaf

De inspectie treft de benodigde voorbereidingen voor de invoering van de digitale tachograaf. We gaan de vier verschillende kaarten (een bestuurderskaart, een bedrijfskaart, een werkplaatskaart en een controlekaart) voor de tachograaf verstrekken en we zijn verantwoordelijk voor de

handhaving. De digitale tachograaf registreert net als de huidige (analoge) tachograaf rij- en rusttijden, snelheid, de afgelegde afstand, gegevens van de bestuurderskaart en verschillende soorten werkzaamheden. Het apparaat werkt in combinatie met de vier verschillende soorten tachograafkaarten. Met deze tachograaf zorgen we voor meer veiligheid op de Europese wegen, eerlijke concurrentie tussen Europese vervoerders en gezonde arbeidsomstandigheden. Vanaf 1 mei 2006 is de digitale tachograaf verplicht voor nieuwe vrachtauto's en bussen. Voor oudere voertuigen blijft de komende jaren ook een analogo registratiesysteem bestaan.

Aanscherping omschrijving specifiek ziekenhuisafval

De inspectie werkt mee aan het opstellen van de nieuwe richtlijn Landelijk afvalbeheerplan, die onder meer scherper omschrijft wat we onder specifiek ziekenhuisafval verstaan. Uit een onderzoek van de inspectie blijkt namelijk dat de grens tussen specifiek en overig ziekenhuisafval soms niet duidelijk is.

VERANDERINGEN IN HET TOEZICHT

Inspectie legt bestuurlijke boete Arbeidstijdenbesluit op

Met ingang van 1 juni 2005 legt de inspectie bestuurlijke boetes op voor overtredingen van het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Daarbij gaat het om direct beboetbare overtredingen, bijvoorbeeld wanneer chauffeurs de verplichte rusttijden niet in acht nemen. De inspecteur stelt een boeterapport op. Een onafhankelijk onderdeel van de inspectie, het Bureau bestuurlijke boete, handelt dit rapport af. Deze scheiding tussen toezicht en boeteoplegging komt voort uit de Arbeidstijdenwet. Het Bureau verzorgt hoor en wederhoor aan de hand van het boeterapport en bepaalt de hoogte van de boete, die het Centraal Justitieel Incasso Bureau in Leeuwarden int. Buitenlandse chauffeurs moeten de boete meteen tijdens de inspectie betalen. Met de bestuurlijke boete krijgt de overtreder sneller zijn straf. Voorheen handelde het Openbaar Ministerie de processen-verbaal van inspecteurs af.



RESULTATEN VERGUNNINGVERLENING

Binnen het goederenvervoer verleent de inspectie geen vergunningen. Dat doet de stichting NIWO (Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie) op grond van een mandaat van de minister. We verlenen wel ontheffingen. De redenen om ontheffing te verlenen zijn dat een verpakking niet formeel is goedgekeurd, maar toch onder voorwaarden een zelfde veiligheidsniveau biedt of omdat transport mogelijk te maken na een ongeval. In zo'n geval heeft de vervoerder wel gezorgd voor een gelijkwaardig veiligheidsniveau van het transport. In 2005 verleent de inspectie via een Beschikking wegvervoer zeventien ontheffingen. Deze ontheffingen hebben alle betrekking op het vervoer van gevaarlijke stoffen.

RESULTATEN UIT INSPECTIES

In 2005 verricht de inspectie 27.964 integrale transportinspecties (zie tabel [GOE-2](#)). In 18,7% van de gevallen constateren we een of meer overtredingen. Dat is een lichte daling (0,8%) in vergelijking met 2004. In 991 gevallen nemen we een maatregel, bijvoorbeeld het staken van de arbeid bij overtreding van rij- en rusttijden, het afladen van goederen bij overbelading of het vervangen van de verpakking bij gevaarlijke stoffen.

Toezicht op de Wet goederenvervoer over de weg

De inspectie controleert bij elke wegcontrole of de vervoerder beschikt over de vereiste documenten volgens de Wet goederenvervoer over de weg. Het gaat om de vergunning, de inschrijving, de ritmachtiging en de verklaring van dienstbetrekking. Het overtredingspercentage bedraagt in 2005 3,0%.

Veel administratieve overtredingen vervoer gevaarlijke stoffen

Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen vinden veel overtredingen plaats. Van de 1.857 transportinspecties waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn, is in 521 gevallen (28,1%) sprake van een of meer overtredingen op de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en de Regeling vervoer gevaarlijke stoffen over land (zie [tabel GOE-3](#)). In totaal gaat het om 878 overtredingen. We onderscheiden

overtredingen die een directe bedreiging vormen voor de veiligheid (type 1) en overtredingen die een secundair risico vormen (type 2) (zie tabel GOE-4). Het overtredingspercentage daalt licht in vergelijking met 2004.

Controles bij de afzender

Naast de controles op het vervoer van gevaarlijke stoffen voert de inspectie ook controles uit bij de afzender van gevaarlijke stoffen, de bron. Die is verantwoordelijk voor een juiste indeling, verpakking en etikettering. Omdat we controleren vóór het vervoer hebben de broncontroles een preventief karakter. De afzender moet eventuele tekortkomingen oplossen voordat het vervoer plaatsvindt. In 2005 verricht de inspectie 242 broncontroles. Dat doen we vooral branche-gericht, bijvoorbeeld specifiek ziekenhuisafval. Na afloop van de broncontroles stellen we de hele branche via brancheverenigingen en vaktijdschriften op de hoogte van onze bevindingen. Daarbij doen we aanbevelingen en maken we afspraken om onregelmatigheden te voorkomen en op te heffen.

Overtredingen rij- en rusttijden stabiel

Het overtredingspercentage van de rij- en rusttijden is stabiel. Bij de 27.964 *transportinspecties* bedraagt dat percentage 10,5%, tegen 10,0% in 2004. In 728 gevallen legt de inspectie een rijverbod op (zie tabel GOE-5).

Om de objectieve naleving van rij- en rusttijden te meten gebruiken we de *scan*. Daarmee meten we op bedrijfsniveau de naleving van de rij- en rusttijden met een gedigitaliseerde analyse van tachograafschijven. Elk kwartaal vraagt de inspectie 250 willekeurig geselecteerde bedrijven de tachograafschijven van een week op te sturen. De overtredingspercentages per gescande schijf bedragen voor de dagelijkse rijtijd 7,9% (2004: 8,4%), voor de dagelijkse rusttijd 7,3% (2004: 8,5%) en voor de ononderbroken rijtijd 14,1% (2004: 14,5%) (zie tabel GOE-6).

Bij een *bedrijfsonderzoek* bij een goederenvervoerder controleert de inspectie de rij- en rusttijden over een langere periode (twee tot vier weken). Dat doen we op basis van steekproefsgewijs verzamelde tachograafschijven. We controleren de meer complexe compensatieregels, bijvoorbeeld de regel dat een chauffeur korter mag rusten of langer mag rijden als hij dit later compenseert. Dit zijn gerichte onderzoeken, naar aanleiding van klachten, historische bevindingen en bevindingen bij transportinspecties, of op verzoek van de NIWO, de officier van

ROUTERING

Routing is de bevoegdheid van gemeenten (geen verplichting) om wegen aan te wijzen waarover (routeplichtige) gevaarlijke stoffen vervoerd mogen worden. Daarmee kan dit vervoer zoveel mogelijk buiten kwetsbare gebieden gebeuren. Vervoerders mogen dan alleen van die route gebruik maken. Als zij daarvan willen afwijken, is een ontheffing van de gemeente nodig.

justitie of buitenlandse autoriteiten. In 2005 verricht de inspectie 593 bedrijfsonderzoeken, waarbij we in 405 onderzoeken een of meer overtredingen van de rij- en rusttijden constateren (zie tabel GOE-7). In 124 gevallen maakt de inspectie een proces-verbaal op of legt zij een bestuurlijke boete op.

Overtredingen overbelading van vrachtwagens stabiel

In 2005 blijken 239 van de 566 gewogen voertuigen te zwaar beladen (zie tabel GOE-8). Dit betekent een overtredingspercentage van 42,2%, ongeveer hetzelfde als in 2004. De inspecties zijn selectief; we controleren met name voertuigen waarbij het vermoeden bestaat dat ze te zwaar beladen zijn. Het gaat meestal om losgestorte goederen zoals agrarische producten en bouwmaterialen. Dit verklaart het relatief hoge overtredingspercentage. Overbelading van vrachtwagens kan de verkeersveiligheid in gevaar brengen en leidt tot schade aan het wegdek. Daarnaast werkt overbelading oneerlijke concurrentie in de hand.

Gerichte aanpak overbelading mogelijk

De inspectie ontwikkelt een systeem om overbelading gericht aan te pakken. We selecteren bedrijven die veelvuldig een indicatie van overbelading opleveren. Dat doen we op basis van gegevens die Rijkswaterstaat aanlevert vanuit Weigh in Motion-Video, waarbij sensoren in het wegdek de asdruk van voertuigen meten. De kentekens van de gecontroleerde vrachtauto en de controlegegevens worden vastgelegd. In 2005 selecteren we een eerste serie bedrijven en maken we afspraken over betere naleving.

Broncontroles specifiek ziekenhuisafval

In 2005 verricht de inspectie broncontroles naar het vervoer van specifiek ziekenhuisafval. Dit afval bestaat onder meer uit besmet afval, cytostatica, anatomische resten en scherpe voorwerpen. Dit doen we om de effecten te meten van de broncontroles uit 2003. De naleving van de regelgeving bij verzending van infectieuze (afval)stoffen en diagnostische monsters blijkt te zijn verbeterd. Vooral de overtredingpercentages zijn sterk gedaald van: verpakkingen diagnostisch materiaal (48% naar 39%), opschriften verpakkingen (41% naar 22%), classificatie (39% naar 29%), aanwezigheid veiligheidsadviseur (89% naar 24%), en opleidingseisen personeel (61% naar 41%).

Gemeenten willekeurig met route gevaarlijk stoffen

Gemeenten zetten routing over het algemeen niet vaak en niet weloverwogen in. Een deel van de gemeenten die er wel voor in aanmerking lijkt te komen, zet geen routing in en andersom. Bovendien handhaven gemeenten de routing nauwelijks. Het is opvallend dat we voor een grote groep gemeenten niet kunnen bepalen of zij in aanmerking komen voor routing, omdat zij de relevante vragen niet kunnen beantwoorden. De inspectie heeft de indruk dat dit vooral komt door gebrek aan kennis over het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Dit zijn de belangrijkste conclusies uit ons onderzoek naar beweegredenen van gemeenten om routing al dan niet in te zetten.

Na invoering van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (1996) nam het aantal gemeenten met routing sterk toe. Tussen 1960 en 1997 hebben negen gemeenten routing aangebracht. Tussen 1997 en 2005 deden elf gemeenten dat. Ook het aantal gemeenten dat de routing heeft geactualiseerd steeg sterk. Van 1960 tot 1997 waren dit vijf gemeenten en tussen 1997 en 2005 zijn het er ook vijf. Met name vanaf 2004 nam het aantal gemeenten met routing of actualisering van de bestaande routing relatief snel toe. Mogelijk is dit het gevolg van de programmafinanciering, een bedrag van € 20 miljoen dat het Rijk voor 2004-2006 beschikbaar stelt om het externe veiligheidsbeleid bij provincies en gemeenten te versterken. De verlenging van de programmafinanciering tot 2010 is daarom zeer welkom.

RESULTATEN UIT ONDERZOEKEN

Stijging van het aantal ongevallen met vrachtwagens?

In de zomer van 2005 krijgen ongevallen met vrachtauto's veel aandacht in de media. Men refereert aan de toename van het aantal ongevallen met vrachtauto's die het Korps landelijke politiediensten signaleert. Het beeld ontstaat dat het aantal ongevallen sterk toeneemt en ook het aantal langdurige files. Uit een eerste onderzoek (quick scan) in opdracht van het ministerie blijkt dat het aantal ongevallen in de eerste helft van 2005 niet exceptioneel stijgt in vergelijking met dezelfde periode in 2004. Het aantal gaat van 418 naar 454. In 2006 volgt een nader onderzoek in samenwerking met verschillende partijen waaronder de inspectie.

INCIDENTEN

Het aantal dodelijke slachtoffers binnen een vrachtauto daalde in de periode 1996 - 2004 van vijftien naar tien en buiten de vrachtauto van 185 naar 120 per jaar ([zie tabel GOE-9](#)).

Bij een aantal incidenten adviseert de inspectie over hoe om te gaan met (gevaarlijke) lading en hoe zelfstandig onderzoek uitgevoerd moet worden. Dit betreft onder andere een ongeval met een gekantelde vrachtauto op de A58 op 23 augustus 2005. De gevarenkaarten geven aan dat de vrachtwagen gevaarlijke stoffen als lading zou kunnen hebben. Dat blijkt inderdaad het geval. De chauffeur heeft de verplichte oranje borden echter niet gebruikt, waarvoor hij proces-verbaal krijgt. Naast gevaarlijke stoffen vervoert hij siliconenolie. De A58 is van 04.30 uur tot 22.00 uur gestremd omdat de uitgestroomde siliconenolie gladheid veroorzaakt. De olie is niet met een schoonmaakmiddel te verwijderen. Daarom is het nodig het wegdek te vervangen. De chauffeur en twee wegwerkers raken bij het ongeval gewond.

SPOOR



SPOOR: DE STAAT VAN DE VEILIGHEID

In 2005 komen geen reizigers om het leven door ongevallen in het spoorverkeer. Wel raken 126 reizigers gewond, waarvan zeven zwaar. Onder machinisten, conducteurs, baanwerkers en rangeerders vallen evenmin dodelijke slachtoffers. Er zijn 71 aanrijdingen op overwegen, waarbij achttien

weggebruikers omkomen. Eind 2005 zijn 420 automatische knipperlicht installaties omgebouwd tot de beduidend veiliger mini-AHOB's (automatische halve overwegbomen). De nieuwe Spoorwegwet is met ingang van 2005 van kracht.

TAAK

Het toezicht in het domein spoor richt zich met vergunningverlening en inspecties op vervoerders van personen en goederen, machinisten en overig personeel, railvoertuigen, beheerders van infrastructuur en door de inspectie erkende keuringsinstanties ('notified bodies') die keuringen uitvoeren op basis van de Spoorwegwet. Hiermee willen we letsel en schade in en door het railverkeer voorkomen en beperken.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

Invoering veiligheidssysteem rood seinpassages

De inspectie verwacht een belangrijke verhoging van de veiligheid met de invoering van het veiligheidssysteem ATB++. Dit systeem voorkomt dat treinen ten onrechte door een rood sein rijden met een snelheid van maximaal 40 km/u. Het is een toevoeging op het systeem dat treinen met een snelheid van boven de 40 km/u beïnvloedt (ATB Eerste Generatie). In combinatie met andere maatregelen, zoals de aanpassing van de toewijzingssystematiek voor rijwegen en een verandering in de opleiding van de machinisten, kan het aantal rood seinpassages halveren en het risico met 75% verminderen. Om het systeem ATB++ te laten werken moeten er aanpassingen in de infrastructuur komen. Er zijn in totaal negenduizend seinen. Tot en met 2008 worden de duizend potentieel meest risicovolle daarvan uitgerust met dit systeem. Daarnaast wordt bestaand materieel geschikt gemaakt.

Overwegen veiliger

Eind 2005 zijn in totaal circa 420 automatische knipperlicht installaties (AKI's) omgebouwd naar een zogenaamde mini-AHOB (automatische halve overweg bomen). Dit overwegtype is beduidend veiliger dan een AKI.

Eind 2005

Eind 2005 bestaat het domein uit:

- ▶ een infrabeheerder;
- ▶ zeven reizigers-, tien goederen- en acht overige vervoerders ([zie tabel SPO-1](#));
- ▶ elf aannemers met zelfrijdend gereedschap ([zie tabel SPO-1](#));
- ▶ tien erkende instanties voor medische en/of psychologische keuringen ([zie tabel SPO-2](#));
- ▶ twee personeel voorzieners ([zie tabel SPO-2](#));
- ▶ twee exameninstututen ([zie tabel SPO-2](#)).

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

Nieuwe Spoorwegwet van kracht

De nieuwe Spoorwegwet is met ingang van 2005 van kracht. Daarmee heeft de inspectie een nieuwe basis om toezicht te houden op de spoorwegveiligheid. We richten ons op die gebieden waar de risico's het grootst zijn, zoals de toepassing van nieuwe technieken. We streven zoveel mogelijk samenwerking met andere inspecties na. De spoorwegbranche krijgt met de wet meer ruimte om haar verplichtingen op het gebied van veiligheid in te vullen. De inspectie erkent nu ook instanties voor het technisch keuren van infrastructuur. Een van de uitwerkingen van de nieuwe Spoorwegwet is een ministeriële regeling voor het veilig werken aan het spoor. De minister besluit deze echter vooralsnog niet te maken, vanwege het verlagen van de regeldruk, en omdat het overheidsbeleid is zoveel mogelijk verantwoordelijkheid bij de burgers en de bedrijven neer te leggen. Met de invoering van de nieuwe Spoorwegwet ligt de verantwoordelijkheid voor werkzaamheden op en nabij het spoor bij de beheerder. Voor het hoofdspoor geeft beheerder ProRail daar invulling aan door normen voor te schrijven aan aannemers die aan het spoor werken. In 2006 zal de inspectie een toetsingskader opstellen om te beoordelen hoe veilig het werken aan de railinfra is. Dat doen we samen met de Arbeidsinspectie.

VERANDERINGEN IN TOEZICHT

Ontwikkeling indicatoren veilige berijdbaarheid

De beheerder van de spoorweginfrastructuur, ProRail, ontwikkelt in samenwerking met de inspectie de veiligheidsmonitor. Die bevat indicatoren voor de veilige berijdbaarheid van de infrastructuur. In de Trendanalyse 2005 van de inspectie staan de eerste resultaten van deze veiligheidsmonitor. De indicatoren zijn noodzakelijk om een beter inzicht te krijgen in de onderhoudstoestand van het spoor. In 2003 ontstond het beeld dat de kwaliteit en veiligheid van het spoor achteruit zouden zijn gegaan. Het was moeilijk een objectief en duidelijk beeld over de kwaliteit en veiligheid het spoor te krijgen, zowel voor de overheid als voor ProRail. Binnen ProRail was veel kennis en informatie beschikbaar, maar die was voor niet-ingewijden moeilijk te interpreteren en gefragmenteerd.

Ad hoc-toezicht op chloortreinen mogelijk

De inspectie wijzigt het structurele karakter van de inspecties van het vervoer van chloorgas (UN 1017) in ketelwagons in ad hoc-toezicht. Redenen hiervoor zijn de positieve inspectieresultaten en de eindigheid van regulier transport in de loop van 2006. Politieke aandacht voor het vervoer van chloorgas is aanleiding voor structureel toezicht. Van januari 2004 tot juli 2005 voeren we 79 inspecties uit naar de naleving van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en de Regeling vervoer gevaarlijke stoffen per spoor (VSG). We constateren eenmaal een afwijking, namelijk onjuiste etikettering. Dit heeft de veiligheid niet in het geding gebracht. De ad hoc-inspecties richten zich meer op de procesvoering van de betrokken chemische bedrijven en vervoerders. In de dagelijkse praktijk blijken de bedrijven zich zeer bewust te zijn van de veiligheidsregelgeving. Zij leven de interne procedures zeer goed na en gaan daarin vaak nog verder dan is voorgeschreven.

RESULTATEN VERGUNNINGVERLENING

Eerste veiligheidsattest voor aannemer

De inspectie verleent het eerste veiligheidsattest voor aannemers aan Nedrail Spoorwegbouw. Dit is de eerste aannemer die werkt volgens de eisen van de

nieuwe Spoorwegwet, die een bedrijfsvergunning en een veiligheidsattest voor bedrijven die zelfrijdend gereedschap (kranen op lorries en railauto's) op buitendienstgesteld spoor vereist. Twaalf aannemers krijgen een bedrijfsvergunning (zie tabel SPO-1). Naar verwachting komen ze ook in aanmerking voor het veiligheidsattest. Daarvoor geldt een overgangperiode tot april 2006. Vanaf dan moet een veiligheidszorgsysteem in de organisatie geïmplementeerd zijn dat aantoonbaar is dat de veiligheidskritische handelingen beheerst worden.

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Wissels in inhaalsporen vertonen slijtage

Inhaalsporen zijn sporen op kleine emplacementen waar treinen, onder meer met gevaarlijke stoffen, opzij gezet kunnen worden zodat snellere treinen kunnen passeren. Een groot deel van de tongen en puntstukken van de circa 850 geïnspecteerde wissels in inhaalsporen vertoont slijtageplekken. Dit is weliswaar ongewenst, maar de inspectie treft geen onveilige situaties aan waar direct optreden noodzakelijk is. Wel constateren we veel afwijkingen van de regelgeving van ProRail. Dit zijn de eerste resultaten van de in 2005 gestarte inspecties naar de veilige berijdbaarheid van de infrastructuur bij inhaalsporen. We zullen het inspectieproject in 2006 afronden.

Wissels Amsterdam Centraal Station vertonen gebreken

De inspectie stelt vast dat de wissels van het emplacement Amsterdam Centraal Station visueel waarneembare gebreken vertonen. Acute veiligheidsgebreken constateren we niet. Aanleiding voor de inspectie zijn de drie ontsporingen aan de westzijde van het emplacement Amsterdam (6 juni, 10 juni, 15 augustus). De inspectie loopt nog door in 2006. Bij het uitvoeren van de inspecties van de wissels in zowel de inhaalsporen als op het emplacement Amsterdam blijkt dat de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur weinig houvast biedt bij de beoordeling van de infrastructuur. Bovendien blijkt de regeling niet consistent met normen en onderhoudsspecificaties die ProRail zelf hanteert. Prorail hanteert soms soepeler, soms strengere normen dan de regeling.

VOORBEELD INCIDENT VERTREKPROCES

Op 15 januari raakt op station Ede-Wageningen een vrouw bij het instappen met haar been beklemd tussen de deur van een vertrekkende trein. Zij kan haar been lostrekken voordat de trein gaat rijden, maar loopt door de beklemming een slagaderlijke bloeding op.

Onjuiste vertrekprocedure NS Reizigers

De inspectie naar het vertrekproces van NS Reizigers wijst uit dat bij de helft van de treinen de vertrekprocedure niet gaat zoals dat in het Besluit Spoorverkeer en de eigen regelgeving van NS Reizigers staat. We inspecteren 504 treinen op 34 stations op werkdagen tussen 7:00 uur en 8:00 uur. De top-3 van niet-uitgevoerde stappen in de vertrekprocedure is:

- ▶ het geven van een attentiesignaal door de tweede of derde hoofdconducteur voor hun treindeel;
- ▶ het gereed geven van het treindeel voor vertrek;
- ▶ het langs de trein kijken of de vertrekprocedure veilig verloopt op het moment dat de trein gaat rijden (alleen bij getrokken treinen).

Deze stappen worden niet goed uitgevoerd in de helft van de geïnspecteerde treinen die de procedure moeten volgen. De inspectie draagt NS Reizigers op een plan van aanpak ter verbetering op te stellen. De vertrekprocedure leidt jaarlijks tot tientallen incidenten, soms met ernstig letsel tot gevolg.

Aanbevelingen om werkdruk dienstleiders tegen te gaan

De inspectie stelt vast dat 65% van de treindienstleiders een te hoge werkdruk ervaart. Uit de studie is niet te herleiden in hoeverre verhoogde werkdruk leidt tot onveiligheid. De belangrijkste oorzaken voor de werkdruk zijn de grote hoeveelheid telefoongesprekken tijdens verstoringen en de onbetrouwbaarheid van de hulpmiddelen Telerail en GSM-R. Door de goede vangnetfunctie van de organisatie van de spoorwegveiligheid leiden fouten in het algemeen niet tot onveiligheid. We doen de volgende aanbevelingen:



- ▶ ProRail doet nader onderzoek naar de werkdruk en neemt maatregelen deze te verminderen;
- ▶ ProRail verhoogt de betrouwbaarheid van de communicatiemiddelen Telerail en GSM-R;
- ▶ ProRail onderzoekt hoe zij het proces kan herinrichten zodat treindienstleiders minder worden belast tijdens verstoringen en hoe zij het totale takenpakket bij ongestoorde en gestoorde treinenloop kan optimaliseren.

Voor het onderzoek hebben we 48 treindienstleiders op acht posten uitvoerig geïnterviewd en 70 treindienstleiders een vragenlijst voorgelegd. Aanleiding voor het onderzoek zijn de zorgen die de treindienstleiders uitten op websites en via de vakbond FNV over de afname van de spoorwegveiligheid. Dit zou het gevolg zijn van een toegenomen werkdruk.

Uitstel ingebruikname Utrechtboog

Voor eind oktober 2005 is de ingebruikname voorzien van de Utrechtboog, tussen Schiphol, Amsterdam WTC en Amsterdam-Bijlmer. Deze is mede op advies van de inspectie uitgesteld. Het veiligheidsdossier van de nieuwe beveiliging is nog niet op orde. Daardoor bestaat vooraf onvoldoende zekerheid over de veilige afwikkeling van het treinverkeer. De onafhankelijke beoordelaar van de veiligheid LuxControl oordeelt negatief, maar dat is niet bindend. De inspectie adviseert ProRail met klem het oordeel ter harte te nemen en tot uitstel te besluiten. We informeren de minister over het onafhankelijke oordeel. ProRail besluit de ingebruikname uit te stellen. Hierdoor kan de directe intercityverbinding tussen Utrecht en Schiphol niet per 11 december 2005 starten. De Utrechtboog zal nu in maart 2006 in gebruik worden genomen.

Positief advies over testritten hoge snelheid op HSL-Zuid

De inspectie adviseert de minister om testritten met snelheden van meer dan 80 km/u op de HSL-Zuid toe te staan. Dit advies baseren we onder meer op het onafhankelijke AEA Technology Rail, dat verklaart dat alle open punten in de safety case van Infrasppeed opgelost zijn. De testritten zijn nodig om de oplevering van de HSL-Zuid infrastructuur mogelijk te maken. In 2006 adviseren we de minister over die oplevering op grond van de safety case die Infrasppeed, de bouwer van de HSL-Zuid, opstelt. Rijkswaterstaat levert de overkoepelende

safety case voor het hele vervoerssysteem (inclusief de bijdrage van toekomstig vervoerder HSA) gefaseerd op. Daarom bouwen wij ons oordeel stapsgewijs op en is eventuele bijsturing in het project nog mogelijk.

Inspectie toetst veiligheidsmanagementsysteem ProRail

De inspectie toetst het veiligheidsmanagementsysteem (VMS) van ProRail. We stellen de criteria waaraan veiligheidszorgsystemen van spoorbeheerders moeten voldoen vast in overleg met het ministerie. Deze zijn gebaseerd op de eisen zoals die in de Europese Veiligheidsrichtlijn staan. Volgens deze richtlijn moeten spoorbeheerders een adequaat veiligheidszorgsysteem hebben. Deze eis staat ook in de beheersconcessie van ProRail. ProRail werkt aan de verdere implementatie van haar VMS. De inspectie zal in 2006 rapporteren.

Nieuw onderhoudsrooster

ProRail, NS Reizigers en Railion informeren ons over de resultaten van de proef met een nieuw onderhoudsrooster. Wij brengen hierover later advies uit aan de minister. Met deze proef wordt onderzocht we of het haalbaar is onderhoudswerkzaamheden aan het spoor structureel uit te voeren in werkzones. Dat zijn overdag geplande buitendienststellingen van vaste delen van het spoor. Het voordeel van deze werkwijze is dat de werkzaamheden efficiënt en veilig kunnen worden verricht. De inspectie is voorstander van het nieuwe onderhoudsrooster omdat daarmee de veiligheid en de arbeidsomstandigheden van baanwerkers verbetert in vergelijking met nachtelijke werkzaamheden. Het nadeel is dat hiervoor op gezette tijden treinen uit moeten vallen. Uit de proef op het traject Utrecht-Arnhem blijkt dat dat op een gedeelte van de werkzones zonder grote hinder voor de reizigers kan. Een algehele invoering van deze werkwijze leidt echter tot een te grote daling van punctualiteit en het missen van aansluitingen. De proef geeft voldoende aanleiding om de onderhoudsroosters verder uit te werken.

Zeven procent van de reizigerstreinen rijdt te hard

De inspectie voert op 33 willekeurig gekozen locaties snelheidsmeting uit en controleert 188 reizigerstreinen en veertien goederentreinen. Van de reizigerstreinen rijden er dertien te hard (twaalf tussen 5 en 10 km/u, één 16 km/u).

Geen enkele goederentrein rijdt te hard. Met de meting willen we inzicht krijgen in hoeverre men zich aan de maximaal toegelaten snelheid houdt. Deze wordt bepaald door de baanvaknelheid, eventuele snelheidsbeperkingen die de infrastructuurbeheerder opdraagt en de beperkingen die het materieel oplegt. We hebben geen maatregelen genomen tegen de snelheidsovertredingen. Ze leiden niet tot acuut onveilige situaties.

RESULTATEN UIT ONDERZOEKEN

Trendanalyse 2005

Jaarlijks stelt de inspectie de trendanalyse op. Dit rapport geeft een overzicht van de ongevallen met letsel en van de indicatoren voor ernstige ongevallen. De belangrijkste vaststellingen voor 2005 zijn (zie tabel SPO-3):

- ▶ Er komen geen reizigers om het leven bij ongevallen. Het vijfjaarsgemiddelde van het aantal gedode reizigers is sinds 1995 permanent onder de streefwaarde van het maximaal aanvaardbare risico uit de kadernota Veiligheid op de Rails. Op dit moment wordt het doel voor 2010 gehaald. Er raken 126 reizigers gewond, waarvan zeven zwaar. Dit is nog steeds aanmerkelijk hoger dan de doelstelling uit de kadernota van maximaal 51 per jaar in 2010.
- ▶ Er komen geen machinisten en hoofdconducteurs om het leven bij ongevallen tijdens hun werk. In 2005 raken negen machinisten en hoofdconducteurs gewond, waarvan twee machinisten zwaar. Voor machinisten en conducteurs ligt het vijfjaarsgemiddelde van het aantal gewonden aanmerkelijk lager dan in de periode 1996-2000.
- ▶ Er komen geen baanwerkers om het leven bij ongevallen tijdens hun werk. Het vijfjaarsgemiddelde van het risico voor baanwerkers blijft gelijk. Het risico is echter hoger dan de streefwaarde van het maximaal aanvaardbare risico.
- ▶ Er vallen onder rangeerders geen dodelijke slachtoffers. Wel raakt op 13 september in Groningen een rangeerder zwaargewond. Het vijfjaarsgemiddelde van het risico voor rangeerders neemt af. Het risico is echter hoger dan de streefwaarde van het maximaal aanvaardbare risico.
- ▶ Bij 71 aanrijdingen op overwegen komen achttien overweggebruikers om het leven en raken er 23 gewond (waarvan acht zwaar). Het vijfjaarsgemiddelde

vertoont al sinds 1999 een voortdurend dalende trend en komt nu duidelijk onder de streefwaarde voor 2010. Het doel voor 2010 wordt op dit moment gehaald. Een van de dodelijke slachtoffers is een gebruiker van een reizigeroverpad. Het vijfjaarsgemiddelde is ongeveer stabiel. De doelstelling van permanente verbetering wordt dus nog niet gehaald.

- ▶ Machinisten rijden 392 keer ten onrechte een *stop tonend* (= rood) sein voorbij. In 142 gevallen komt dit omdat de seinen door een storing in de beveiliging (wissel of seinstoring) zo plotseling rood worden dat de treinen niet snel genoeg kunnen stoppen. Het risico op botsingen of ontsporingen is in dit soort situaties nihil. De trein had een veilige rijweg die door een storing wegvalt. De toename van het aantal technische rood seinpassages (2004: 64) is te verklaren door de toegenomen aandacht voor het probleem. Het aantal 'echte' rood seinpassages, waarbij een risico op botsing of ontsporing aanwezig is, daalt van 284 in 2004 tot 249 in 2005. Het vijfjaarsgemiddelde vertoont voor het eerst geen stijging. Het is nog te vroeg om te spreken van een trendbreuk.
- ▶ In 2005 komen achttien spoorstaafbreuken aan het licht. Het aantal spoorgebreken dat wordt opgespoord met ultrasoononderzoek daalt in 2005 voor het eerst, na een periode van stijging. De ernstigste categorie daalde al eerder, een indicatie dat de problematiek onder controle is.

Informatie gemeenten over risico's bij evenementen

Via de Vereniging van Nederlandse Gemeenten informeert de inspectie alle gemeenten met spoorwegovergangen over de risico's bij evenementen. We vragen hun bij het verlenen van vergunningen ook rekening te houden met overwegen. Zij houden al wel rekening met wegverkeer. Aanleiding voor het informeren is de bijna-aanrijding op 7 februari tussen een intercitytrein en een carnavalsoptocht op een overweg in Schinnen. Bij nadering van de intercitytrein komt een carnavalswagen op de inmiddels gesloten overweg vast te staan. De machinist kan door een noodstop een aanrijding voorkomen.

Veiligheidsplan Randstadrail ligt op schema

De inspectie beoordeelt het Exploitatie Veiligheidsplan van de RandstadRail (drie treinverbindingen tussen Rotterdam en Den Haag) spoor positief. Hiermee ligt het veiligheidsplan Randstadrail op schema. In 2005 maakt de projectorganisatie RandstadRail goede vorderingen met het veiligheidsplan. De onafhankelijke veiligheidsbeoordeling is in volle gang. Een van de aandachtspunten is het regime waaronder Randstad Rail in 2006 gaat rijden. De specifieke operationele processen krijgen steeds meer vorm en de bijbehorende regelgeving en voorschriften voor RandstadRail zullen in het eerste kwartaal van 2006 klaar zijn.

INCIDENTEN

De inspectie doet onderzoek naar de toedacht en de oorzaken van incidenten. In 2005 brengen we twintig uitgebreide onderzoeksrapportages uit. Een paar voorbeelden.

Door rood sein rijden oorzaak botsing Rotterdam

De machinist van de stoptrein die betrokken is bij de flankaanrijding in Rotterdam op 11 februari rijdt door een rood sein. Dit blijkt uit onderzoek van de inspectie. Naast deze directe oorzaak spelen ook indirecte oorzaken een rol. Zo mag de hoofdconductor van de stoptrein geen vertrekbevel geven, omdat hij daarvoor nog geen vertreksein heeft gekregen. Ook blijkt dat sinds 1981 op dezelfde plek zeven keer eerder door een rood sein is gereden. Dit is bij beheerder ProRail bekend. ProRail weet ook dat de afstand tussen het gepasseerde rode sein en het sein daarvoor veel kleiner is dan de door de ProRail-regelgeving voorgeschreven minimumafstand: 128 meter in plaats van 400 meter. Daarom stond sein 254 al op de nominatie te worden verwijderd. ProRail heeft dit in december 2005 inderdaad gedaan. Voor de tussenliggende periode nam zij tijdelijke maatregelen in de vorm van instelvoorschriften voor het inleggen van rijwegen.

Onderzoek ontsporingen Amsterdam CS

Aan de westkant van het Centraal Station in Amsterdam ontsporen (op 6 juni en op 10 juni) goederentreinen en (op 15 augustus) een reizigerstrein. De ontsporingen leiden tot grote schade aan materieel en infrastructuur en hebben

veel overlast voor reizigers tot gevolg. De inspectie onderzoekt de oorzaken van elke ontsporing afzonderlijk, maar kijkt daarbij ook of er een verband is.

- Op 6 juni ontsporen vijf beladen wagens met steenslag. Enkele wagens kantelen. Er is geen persoonlijk letsel. Het treinverkeer ondervindt gedurende meerdere dagen grote hinder. Uit ons onderzoek blijkt dat de directe oorzaak een losse wielband van een van de ontspoorde wagens is. Enkele achteropkomende wagens ontsporen hierdoor ook. We dragen de eigenaar van de wagen, Voestalpine Railpro, op om alle identieke wagens op vergelijkbare gebreken te onderzoeken en de juiste controlemerken aan te brengen. Uit controles blijkt dat zij dit op juiste wijze hebben gedaan.
- Bij het ongeval op 10 juni ontsporen de laatste drie wagens van een lege kolentrein. De locatie van de ontsporing is vlak bij de plek van de ontsporing van 6 juni. We stellen vast dat de directe oorzaak een foutieve wisselstand is. Voor de herstelwerkzaamheden van de ontsporing op 6 juni is een deel van de wisselbeveiliging ten onrechte uitgeschakeld. Hierdoor blijft de foutieve wisselstand onopgemerkt, zodat de goederentrein over het wissel wordt geleid. De inspectie draagt ProRail op te onderzoeken hoe de herstelwerkzaamheden na de ontsporing op 6 juni zijn uitgevoerd. We verwachten het onderzoek in 2006.
- Op 15 augustus ontspoord een reizigerstrein aan de westzijde van Amsterdam Centraal Station. Er vallen geen gewonden. Wel is het treinverkeer tussen Amsterdam en Haarlem/Schiphol/Noord-Holland lange tijd gestremd en enkele dagen alleen met beperkingen mogelijk. We kunnen de oorzaak van de ontsporing niet achterhalen. Het onderzoek levert tekortkomingen en signalen op, maar deze verklaren de ontsporing niet. De belangrijkste tekortkomingen zijn dat de trein iets sneller rijdt dan dat type daar mag (39 km/u in plaats van 30 km/u) en dat de opleiding van de machinisten onvoldoende zekerheid geeft dat deze snelheidsbeperking bekend is. Ook is door een administratieve fout het materieel formeel niet toegelaten op het moment van de ontsporing.

Mede door de ontstane maatschappelijke onrust pleit de inspectie voor een beoordeling van het ontwerp van het emplacement.

TRAM EN METRO



TRAM EN METRO: DE STAAT VAN DE VEILIGHEID

De inspectie heeft een te beperkt beeld van de ontwikkelingen binnen dit domein om een uitspraak te kunnen doen over (de ontwikkelingen van) de staat van veiligheid. Dat komt onder meer doordat adequate wetgeving en de plicht om incidenten en ongevallen te melden ontbreken. Daarnaast is er geen

doelstelling voor het niveau van veiligheid.

De inspectie werkt samen met het ministerie aan nieuw beleid voor het domein tram en metro. Dit moet leiden tot aanpassing van de wet- en regelgeving.

TAAK

De inspectie houdt met inspecties en ongevalonderzoek toezicht op de veiligheid van het tram- en metrobedrijf. Het wettelijke kader is de Spoorwegwet 1875 met onderliggende regelgeving. Onder dit toezicht vallen de metronetten van Amsterdam (GVB) en Rotterdam (RET) en de interlokale (snel)tramlijnen Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein (ConneXXion), Den Haag-Delft (HTM) en Amsterdam WTC-Amstelveen (GVB).

Op het gedeelte van de Rotterdamse Calandlijn waar de metro als stadstram rijdt, heeft de inspectie geen wettelijke toezichtstaak. In de praktijk beschouwen we de lijn wel als onderdeel van het metronetwerk. Het gaat om een relatief kort stuk stadstram dat is opgenomen in een metrolijn waarop de inspectie wel een toezichttaak heeft. We hebben dan ook afgesproken dat de RET meewerkt aan onze onderzoeken, ook als het om het stadstramgedeelte gaat.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

In 2005 verandert het domein niet, op de uitbreiding na van het Rotterdamse metronet met de 1.500 meter lange Nesselandlijn.

Eind 2005

Eind 2005 bestaat het domein uit:

- ▶ het metrosysteem in Rotterdam;
- ▶ het metrosysteem in Amsterdam;
- ▶ de intergemeentelijke tramlijnen en sneltram van Amsterdam;
- ▶ de intergemeentelijke tramlijnen van Den Haag;
- ▶ de sneltram Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein.

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

De inspectie en het ministerie bereiden een kaderstellende beleidsnota voor over lokale en bijzondere spoorwegen. Uiteindelijk moet dit leiden tot aanpassing van de wet- en regelgeving voor de spoorwegen die niet tot het hoofdspoor behoren. Het staat vast dat het in de huidige wetgeving verankerde onderscheid tussen lokale en interlokale tramlijnen komt te vervallen. Provincies en regionale

bestuurlijke samenwerkingsverbanden worden verantwoordelijk voor de aanleg en de exploitatie van dit soort spoorlijnen. De positionering van het toezicht moet voor een belangrijk deel nog worden uitgewerkt. Het is de bedoeling dat het toezicht meer gaat lijken op het toezicht voor het hoofdspoor, met als kanttekening dat er geen uitgebreid stelsel van voorschriften komt. De wet zal verantwoordelijkheden op het gebied van veiligheid toedelen aan bedrijven en instellingen die bij het betreffende spoorvervoer zijn betrokken. Er komen zorgplichtbepalingen en veiligheidsmanagementsystemen worden verplicht. De wet moet een kader bieden voor een gelijk veiligheidsniveau onder een eenvormig regime voor alle vergelijkbare spoorssystemen.

VERANDERINGEN IN TOEZICHT

In 2005 treden er geen veranderingen in het toezicht op.

RESULTATEN VERGUNNINGVERLENING

De inspectie heeft geen vergunningverlenende taak in dit domein.

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Beveiliging Haagse tramtunnel goed

Bij de subsidieverlening in 1996 voor de tramtunnel Grote Marktstraat in Den Haag stelde het ministerie de voorwaarde dat het de railveiligheidsaspecten zal toetsen. Dit omdat de tunnel onderdeel uitmaakt van een stadstramtraject waarvoor geen Nederlandse railveiligheidsregelgeving bestaat en waarvoor dan ook geen rijkstoezichthouder is. In 2004 legde de verantwoordelijke projectdirectie het dossier voor het beveiligingssysteem van de tunnel ter beoordeling aan de inspectie voor. Daarbij constateerden we twee onvolkomenheden: onjuiste seinbeelden bij een tunnelsein en de onderlinge beïnvloeding van de wielflensdetectoren en elektromagnetische railremmen. De inspectie stelt in 2005 vast dat deze onvolkomenheden in de beveiliging naar tevredenheid zijn opgeheven. De inspectie is akkoord met de beveiliging van de Haagse tramtunnel.

Inspectie geeft de Nesselanelijn vrij

Op 24 augustus geeft de inspectie de Nesselanelijn formeel vrij. Dit is een 1.500 meter lange verlenging van de oost-westlijn van de Rotterdamse metro. De lijn ligt bovengronds op een viaduct en is uitgerust met derde-rail-stroomvoorziening en een volwaardig beheersings- en beveiligingssysteem. Er zijn speciale maatregelen genomen om ongewenste elektromagnetische beïnvloeding door hoogspanningslijnen in de buurt te voorkomen. De lijn sluit aan op de Calandlijn. De vrijgave is inhoudelijk deels gebaseerd op de integrale veiligheidsanalyse die Holland Railconsult uitvoerde. De status van de Nesselanelijn is formeel 'stadsspoorweg', ofwel metro. De vrijgave gebeurt daarom op basis van de Spoorwegwet 1875.

Gesteldheid metrobestuurders Amsterdam niet aantoonbaar

De inspectie stelt vast dat het GVB in Amsterdam van 74 metrobestuurders niet kan aantonen dat deze de vereiste lichamelijke en geestelijke gesteldheid bezitten voor een behoorlijke uitoefening van hun werkzaamheden. Zeven andere bestuurders hebben een laatste herkeuring gehad in de periode 1997-2002. Zij komen allen uit het busbedrijf. Wel blijkt dat alle geïnspecteerde bestuurders zijn beëdigd, minimaal 21 jaar zijn en (opnieuw) geïnstrueerd zijn voor alle typen metrovoertuigen. Met het GVB worden afspraken gemaakt over de wijze waarop de vereiste lichamelijke en geestelijke gesteldheid op korte termijn gaat worden aangetoond. Op de uitvoering van de afspraken zal door de inspectie actief worden toegezien. In 2006 zal het rapport worden uitgebracht.

INCIDENTEN

Rookontwikkeling na kortsluiting in Amsterdamse metro

In opdracht van de inspectie onderzoekt het GVB in Amsterdam de rookontwikkeling in een metrotrein op 4 maart op station Weesperplein. Uit het onderzoek blijkt dat de rookvorming ontstaat in een schakelaar in een technische ruimte van een van de metrostellen. In de schakelaar treedt kortsluiting op en wordt de elektriciteitsvoorziening van de motoren automatisch onderbroken. Na een automatische test wordt de

electriciteitsvoorziening weer hersteld en rijdt de trein door naar de volgende halte, Weesperplein. Daar blijkt er rook onder de trein vandaan te komen. Het GVB staakt de metrodienst en ontruimt het station. Het onderzoek geeft geen volledige zekerheid over de oorzaak van de kortsluiting. Wel worden twee mogelijke oorzaken gevonden. Het GVB besluit op grond hiervan bij twintig andere metrostellen de schakelaars te inspecteren.

Aanrijding stadstram Rotterdam

De inspectie onderzoekt de aanrijding op 25 oktober tussen een vrachtwagen en een tram-/metrostel van de RET op de kruising van de Calandlijn met de President Rooseveltweg te Rotterdam. Door de aanrijding ontspoord het metrostel en rijdt het via het wegdek naar het nevenspoor. Daar botst de sneltram tegen een bovenleidingmast die afbreekt en op de tram terecht komt. De bestuurder van de vrachtwagen raakt zwaargewond, de bestuurder van de tram/metro en vier reizigers raken lichtgewond. Het onderzoek richt zich op de veiligheid van de kruising. Deze is beveiligd met verkeerslichten voor de stadstram en het snelverkeer en een halve overwegbomeninstallatie voor het langzame verkeer. Deze beveiliging wijkt af van de meeste andere overwegen op dit traject. De RET heeft bij alle overwegen op twee na (President Rooseveltweg en Hoofdweg) in de periode 2001-2004 halve overwegbomen voor het snelverkeer geplaatst. In 2004 en 2005 gebeurden op de Calandlijn alleen nog maar aanrijdingen op de twee overwegen zonder deze bomen. Uit studies naar overwegen in het nationale spoorwegnet blijkt dat op overwegen zonder bomen (AKI's) tien keer zoveel aanrijdingen voorkomen als op overwegen met halve overwegbomen (AHOB's). Het onderzoek is nog niet afgerond.

WATERBEHEER

Let op: Riooloverstort
Riooloverstort treedt alleen
in werking bij hevige regen.
De zone voor de overstort
tijdens en na lozing vermijden.
Meer informatie www.beverwijk.nl
of gemeente Beverwijk,
telefoon 0251-256256

WATERBEHEER: ANALYSE

De inspectie zet bij haar toezicht op het waterbeheer in op onderwerpen die de praktijk aandraagt: vanuit de uitvoering door Rijkswaterstaat, vanuit de ontwikkelingen uit het toezicht binnen de inspectie en vanuit wat er beleidsmatig, internationaal/Europees en in de politiek speelt. De uiteindelijke keuze voor onderwerpen en daarmee de prioritering van de werkzaamheden gebeurt op basis van een risicobeeld.

De hoofdlijnen voor 2005 zijn aansturing van het emissiebeheer van Rijkswaterstaat, regulering van het koelwaterbeleid en waterbodems (handreikingen).

De kaders die we stellen vormen het zwaartepunt van ons toezicht op de uitvoering van het water(emissie)beheer van Rijkswaterstaat en waterschappen. Voor de handhaving zetten we in op de ontwikkeling van kaders, richtlijnen en nieuwe handhavingsinstrumenten. Audits leveren informatie over de uitvoeringspraktijk van Rijkswaterstaat en over de risico's die daarin worden vastgesteld.

TAAK

De inspectie houdt toezicht op de uitvoering en toepassing van wet- en regelgeving en beleid door Rijkswaterstaat, waterschappen en provincies. We zien erop toe dat de waterbeheerder vergunningverlening en handhaving inzet in samenhang met andere middelen, om zo te zorgen voor goed waterbeheer.

De waterbeheerders in Nederland voeren integraal waterbeheer uit en zien vervolgens daarbij toe of burgers, bedrijven en instellingen de waterwet- en regelgeving naleven in de rijkswateren en de regionale wateren. Ze voeren daarnaast zelf werken uit voor veiligheid, onderhoud en beheer. De inspectie voert zelf geen inspecties uit bij bedrijven en instellingen. Dat doen de waterbeheerders.

Naast de toezichtrol vervult de inspectie ook een adviesrol. We zijn bijvoorbeeld intensief betrokken bij de totstandkoming van wet- en regelgeving. De inspectie brengt specifieke deskundigheid in, onder meer in de vorm van handhaafbaarheidstoetsen, die bijdraagt aan de kwaliteit van deze wet- en regelgeving en daarmee aan de kwaliteit van het gehele waterbeheer.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

Ook toezicht op andere waterbeheerders

Bij de oprichting van het onderdeel Waterbeheer van de inspectie in 2003 vormde Rijkswaterstaat het enige object van toezicht. Het uitgangspunt was een model waarin Rijkswaterstaat het toezicht in het veld op derden zou uitvoeren. De inspectie bleef daarbij tot in het concrete geval verantwoordelijk. Eind 2004 kreeg de inspectie ook opdracht om toezicht te houden op de uitvoering en toepassing van wet- en regelgeving en beleid door medeoverheden als beheerders van de regionale wateren. De inspectie toetst of de waterbeheerders de nationale en bovenregionale wet- en regelgeving op de juiste wijze uitvoeren en toepassen. Het gaat hierbij om de twaalf provincies en de 26 waterschappen die Nederland telt.

Eind 2005

Eind 2005 bestaat het domein uit:

- ▶ Rijkswaterstaat;
- ▶ Twaalf provincies;
- ▶ 26 waterschappen.

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

Er vinden in 2005 geen wijzigingen plaats in de wet- en regelgeving voor het waterbeheer in Nederland. Wel zijn er voorbereidingen voor ingrijpende wijzigingen.

Toets op Waterwet

Er is een voorstel voor één Waterwet die acht wetten over water en de natte delen van de Wet bodembescherming integreert. De Waterwet heeft onder andere tot doel om regelgeving te vereenvoudigen en administratieve lasten te verminderen. De inspectie voert in 2005 een handhavingstoets uit op het voorstel. Daarbij bewaakt de inspectie onder meer dat het Rijk (lees: de inspectie) de waterschappen kan opdragen haar rechtstreeks te informeren in geval het bovenregionale belangen of internationaal-rechtelijke verplichtingen betreft. Daarnaast krijgen waterbeheerders een bindende adviesrol bij de vergunningverlening voor indirecte lozingen (op het riool). Zij blijven namelijk verantwoordelijk voor de waterkwaliteit, maar zijn niet meer de vergunningverlenende instantie. De Waterwet verplicht niet om lozingen te melden, ondanks het voorstel van de inspectie een dergelijke verplichting op te nemen. De inspectie

WETTEN IN WATERWET

Wet op de Waterkering, Wet op de Waterhuishouding, Grondwaterwet, Wet verontreiniging oppervlaktewater, Wet verontreiniging zeewater, Wet van 14 juli 1904 over droogmakerijen en indijkingen, Wet beheer rijkswaterstaatswerken, Waterstaatswet 1900, en de 'natte' delen uit de Wet bodembescherming



waarschuwt daarom voor toename van de handhavinginspanning en het risico dat Nederland de internationale waterkwaliteitsdoelstellingen niet haalt.

Toets op Besluit uitvoeringskwaliteit bodembeheer

De inspectie houdt zich ook bezig met de voorbereiding van de wijziging van het Besluit uitvoeringskwaliteit bodembeheer. We beoordelen de handhaafbaarheid van het besluit en denken mee over bijvoorbeeld de verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen het lokale bevoegde gezag en nationale inspectiediensten. Het besluit is een Algemene maatregel van bestuur en een verdere uitwerking van de Wet milieubeheer. Het geeft invulling aan de beleidsontwikkeling zoals geschetst in het rapport Bodembeheer op goede gronden. Vanaf medio 2006 zijn de inspectie en de VROM-Inspectie belast met de handhaving van het besluit.

VERANDERINGEN IN TOEZICHT

Uniforme beoordeling warmtelozingen

Naar aanleiding van de warme zomer van 2003 en de problematiek van warmtelozingen brengt de inspectie in 2005 het rapport Handreiking en inspectiekader Wvo- en Wwh-vergunningverlening uit. Dit rapport bouwt voort op een landelijke beleidsnota over koelwater waarin onder andere een nieuwe methode staat voor de beoordeling van warmtelozingen. De handreiking moet ertoe bijdragen dat we overschrijdingen van de lozingsvergunningen door bijvoorbeeld elektriciteitscentrales niet meer gedogen. Het gaat hierbij om het lozen van te warm afval- of proceswater. De handreiking beoogt uniformiteit bij de vergunningverlening, legt het verband met Europees en nationaal emissiebeleid en geeft aan hoe de beoordelingssystematiek binnen dit emissiebeleid past. In de handreiking staan twee aspecten centraal: de stand van de techniek en de beoordeling van effecten op het watermilieu. We hebben de handreiking opgesteld nadat we alle betrokkenen hebben geconsulteerd, waaronder Rijkswaterstaat en het bedrijfsleven. Met de vaststelling van de landelijke nota en de handreiking moet Rijkswaterstaat alle relevante vergunningen voor de zomer van 2006 aanpassen, zodat gedoogsituaties kunnen worden voorkomen. De inspectie zal daar in 2006 op toezien.

Professionele handhaving door inspectie en Rijkswaterstaat

De handhaving van de water(milieu)wetgeving door de inspectie en Rijkswaterstaat is professioneel. Dat is het oordeel van een extern adviesbureau, op basis van een toetsing bij alle organisaties die zich bezighouden met milieuhandhaving. Hiermee voldoen de inspectie en Rijkswaterstaat aan de minimumcriteria voor milieuhandhaving van het Besluit kwaliteitscriteria. Het gaat daarbij om de handhaving van de Wet verontreiniging oppervlaktewater en de Wet bodembescherming. De toetsing volgt uit het landelijk project Professionalisering van de milieuhandhaving, waaraan ook de inspectie en Rijkswaterstaat deelnemen. De minimumcriteria hebben betrekking op de wijze waarop de instantie georganiseerd is, het werk organiseert, uitvoert en evalueert.

De inspectie ziet erop toe dat Rijkswaterstaat de resultaten van het project Professionalisering ook in de dagelijkse praktijk uitvoert. De nadruk ligt daarbij in 2005 op het toepassen van de nalevingstrategie en het vastleggen van de procedure in de vorm van goede dossiers. De eerste resultaten zullen in het voorjaar van 2006 beschikbaar komen.

Vorbereiding toetsing waterkeringen

De inspectie bereidt de landelijke rapportage voor van de vijfjaarlijkse toetsing van de primaire waterkeringen in het kader van de Wet op de Waterkeringen. We nemen deze taak over van het ministerie vanwege de scheiding van beleid, uitvoering en toezicht. De daadwerkelijke toetsing en de Landelijke Rapportage Toetsing (LRT) zullen plaatsvinden in 2006.

Het toetsingsproces begint bij de waterschappen. De provincies ontvangen de toetsrapporten, controleren of de rapporten goed zijn, stellen ze vast en sturen de rapporten door naar het Rijk (lees: de inspectie) voor de vijfjaarlijkse LRT. De inspectie controleert of de bevindingen uit de toetsrapporten van de waterschappen voldoen aan de voorschriften en randvoorwaarden en brengt daarover verslag uit aan de staatssecretaris.

RESULTATEN VERGUNNINGVERLENING

Toename aantal vergunningen Rijkswaterstaat

In 2005 geeft de inspectie 108 vergunningen aan Rijkswaterstaat af, vooral voor aanvragen in het kader van de Wet beheer rijkswaterstaatwerken en voor meldingen in het kader van de Wet bodembescherming (zie tabel WAT-1). Dit is een toename van 35% in vergelijking met 2004, toen de inspectie tachtig vergunningen afgaf aan Rijkswaterstaat. De toename wordt veroorzaakt door meer aanvragen door Rijkswaterstaat, omdat zij meer vergunningplichtige werken uitvoert. Bij de vergunningverlening vereenvoudigt en streamlijnt de inspectie de administratieve afhandeling. Dat vervangt de afgesproken werkmethode van 2003.

Geen adequate vergunningen

In ten minste drie situaties beschikt Rijkswaterstaat niet over adequate vergunningen voor eigen werken. Het gaat om installaties in de Noordzee, namelijk de Meetpost Noordwijk (beter bekend als het REM-eiland), het Europlatform en het Lichteiland Goeree. Hier ontbreekt een vergunning op basis van de Wet beheer rijkswaterstaatwerken. De inspectie stelt Rijkswaterstaat een uiterste termijn om de illegale situaties op te heffen, nadat toezeggingen om de vergunningen aan te vragen niet zijn nagekomen. Het alternatief voor Rijkswaterstaat is om de installaties te ontmantelen. Hiervoor is ook goedkeuring van de inspectie nodig.

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Inspecties bij provincies en waterschappen

De inspectie voert vier inspecties uit bij provincies en waterschappen. Samen met de VROM-Inspectie beoordelen we de rol van de provincie bij de zorgvuldige belangenafweging bij de Ontgrondingenwet. Bij de waterschappen onderzoeken we drie zaken: de toepassing van het Lozingsbesluit open teelt en veehouderij, de invulling van de adviesrol bij het tot stand brengen van het gemeentelijke rioleringsplan en de vergunningverlening en handhaving van eigen rioolwaterzuiveringsinstallaties die op eigen water van het waterschap lozen. We ronden de onderzoeken in 2006 af.

De conclusies zijn:

- ▶ voortdurende standaardisering en professionalisering calamiteitenorganisatie vindt plaats;
- ▶ vastgestelde calamiteitenplannen ontbreken;
- ▶ voorbereiding op calamiteiten laat te wensen over;
- ▶ onvoldoende oefening complexe situaties;
- ▶ onvoldoende verankering calamiteitenorganisatie binnen Verkeer en Waterstaat.

Inspectieverklaring zonder bijdrage Rijkswaterstaat

De inspectie brengt een inspectieverklaring uit zonder dat Rijkswaterstaat een verbeterplan heeft ingediend. Deze verklaring volgt op onze audit in 2004 over de toepassing van de Ontgrondingenwet door Rijkswaterstaat. Omdat het verbeterplan uitblijft, nemen we vervolgacties op in de inspectieverklaring om vast te stellen of Rijkswaterstaat de geconstateerde risico's beheerst. Die risico's zijn: problemen bij het opstellen en uitvoeren van regionale uitvoeringskaders, en problemen bij de vergunningverlening. In 2006 volgt de inspectie de voortgang van de verbeteringen. Dit is een extra toezichtmaatregel.

Rijkswaterstaat moet grond toegangsweg weghalen

De inspectie eist van Rijkswaterstaat dat zij foutief toegepaste grond verwijdert. Het gaat om verontreinigde grond die is gebruikt bij de aanleg van de toegangsweg tot de Verkeerspost Nijmegen van Rijkswaterstaat. Volgens het Bouwstoffenbesluit mag die niet worden toegepast. We constateren de overtreding nadat Rijkswaterstaat in 2003 handhavingdossiers aan ons overdraagt. Rijkswaterstaat voert vervolgens meer onderzoeken uit naar de kwaliteit (en daarmee de toelaatbaarheid) van de grond. Zij neemt daarbij een afwachtende houding aan, omdat de geplande tussentijdse wijziging van het Bouwstoffenbesluit mogelijk zou leiden tot legalisering van de situatie. Rijkswaterstaat wil de grond gedeeltelijk laten liggen en gedeeltelijk hergebruiken. Op basis van de huidige wet- en regelgeving en de aangeleverde

documentatie wil de inspectie dat Rijkswaterstaat alle grond uiterlijk 1 oktober 2006 heeft weggehaald.

Vertrouwen in en zorg over calamiteitenorganisatie Rijkswaterstaat

De inspectie heeft vertrouwen in de calamiteitenorganisatie van Rijkswaterstaat, maar heeft ook zorgpunten. Het vertrouwen is er dat Rijkswaterstaat met haar calamiteitenplan gaat voldoen aan de eisen van de Waterstaatswet 1900. Zorg is en blijft er echter over een aanmerkelijk veiligheidsrisico dat (voorlopig) blijft doordat Rijkswaterstaat het beleidsplan Opleiden en oefenen niet implementeert. Dit staat in de inspectieverklaring die we opstellen na de reactie van Rijkswaterstaat in de vorm van het verbeterplan. De inspectie hield in 2004 een audit op de inrichting en de werking van de 'natte' calamiteitenorganisatie van Rijkswaterstaat. We hebben gekeken naar de verankering van die organisatie binnen Rijkswaterstaat en het ministerie en de afstemming met externe partijen als gemeente, brandweer, politie en provincie. Bij een ramp of een zwaar ongeval heeft elke regionale dienst van Rijkswaterstaat een uitvoerende en adviserende taak.

De vastgestelde tekortkomingen leiden tot veiligheidsrisico's omdat de regionale Rijkswaterstaatsdiensten geen volledige risico-inventarisatie hebben uitgevoerd. In 2007 geeft de inspectie vervolg aan de audit.

Risico's bij Rijkswaterstaat bij verkeersmanagement binnenvaart

Uit een audit van de inspectie blijkt dat Rijkswaterstaat het verkeersmanagement voor de binnenvaart op de rijkswateren professioneel en gemotiveerd uitvoert. De audit levert echter ook tekortkomingen op, die kunnen leiden tot organisatorische, politieke en veiligheidsrisico's. De wijze waarop Rijkswaterstaat scheepvaartongevallen registreert, belemmert een betrouwbare rapportage over het halen van de beleidsdoelstelling voor veiligheid. Ook blijkt het moeilijk om beroeps- en recreatievaart optimaal te laten verlopen zodat gevaarlijke situaties, bijvoorbeeld onnodige recreatievaart op hoofdvaarwegen, te vermijden zijn. Doordat Rijkswaterstaat niet structureel de lessen uit de dagelijkse praktijk benut, blijft verhoging van de veiligheid achter. Daarnaast zet achterstallig onderhoud en lage prioriteitsstelling voor handhaven het varend toezicht onder druk.

Veel minder riooloverstorten risicovol

Het aantal risicovolle overstorten neemt af van 39 in mei tot 13 in december. Daarbij gaat het om overstorten die niet voldoen aan de afspraken met de Tweede Kamer. Riooloverstorten worden 'risicovol' genoemd als ze gevaar kunnen opleveren voor mens en dier. Aan de Tweede Kamer was in 2003 toegezegd dat alle risicovolle overstorten worden gesaneerd, waarbij - voorafgaand aan de definitieve sanering - mens en dier per 1 januari 2005 in ieder geval geen risico meer lopen. Dit betekent dat alle nog bestaande risicovolle riooloverstorten ten minste een Wvo-vergunning moeten hebben. Daarmee wordt de sanering afgedwongen. Bovendien moet de uitvoerder vóór de definitieve sanering maatregelen nemen om de risico's voor mens en dier te voorkomen, bijvoorbeeld door hekken te plaatsen. Het oorspronkelijke aantal van 710 te saneren riooloverstorten in 2001 is aanzienlijk teruggebracht. In mei 2005 resteren er 118 te saneren overstorten, waarvan er 39 nog risicovol zijn. Eind december 2005 is dit aantal teruggebracht tot 13 ([zie tabel WAT-2](#)). De inspectie richt zich de komende jaren op het wegnemen van de resterende risicovolle riooloverstorten en op het toezicht op de naleving van de verleende vergunningen.

Lozingenbesluit vaste objecten hoog op agenda Rijkswaterstaat

De handhaving van het Lozingenbesluit vaste objecten heeft een hoge prioriteit bij Rijkswaterstaat. Dat blijkt uit de audit naar de wijze waarop Rijkswaterstaat toezicht houdt op reinigings- en conserveringswerkzaamheden aan vaste objecten, zoals sluisdeuren, bruggen en remmingswerken. Rijkswaterstaat werkt aan verdere standaardisering en professionalisering. Het Lozingenbesluit leidt tot vermindering van bestuurslasten voor de overheid en tot tijdwinst voor het bedrijfsleven. Hiermee voldoet het besluit aan de doelstelling.

Vertraging sanering huishoudelijke lozingen

De inspectie stelt in 2005 vast dat ongeveer tachtig lozingen door Rijkswaterstaat en ongeveer 3.800 van derden nog gesaneerd moeten worden. Het gaat daarbij om lozingen van huishoudelijk afvalwater op oppervlaktewater vanuit gebouwen en woonboten. Eerder bleek al dat het voor veel lozers moeilijk of onmogelijk is om voor 1 januari 2005 bestaande lozingen te laten

DE RISICOVOLLE RIOOLOVERSTORTEN

- ▶ Halderberge, bevoegd gezag waterschap Brabantse Delta
- ▶ Barmentloo (2), gemeente Neede, bevoegd gezag waterschap Rijn en IJssel
- ▶ Hardinxveld/Giessendam (2), bevoegd gezag waterschap Rivierenland
- ▶ Zederik (2), bevoegd gezag waterschap Rivierenland
- ▶ Terneuzen (4), bevoegd gezag waterschap Zeeuws-Vlaanderen
- ▶ Wijk aan Zee, bevoegd gezag Rijkswaterstaat
- ▶ Bergen aan Zee, bevoegd gezag Rijkswaterstaat

voldoen aan het Lozingenbesluit Wvo huishoudelijk Afvalwater. We stellen daarom een inspectiekader op voor de handhaving van dit besluit door Rijkswaterstaat. Dat kader geeft aan dat uiterlijk 1 januari 2007 alle ongeveer tachtig lozingen van Rijkswaterstaat zelf gesaneerd moeten zijn. De inspectie ziet in 2006 toe op de naleving.

RESULTATEN UIT ONDERZOEKEN

Risico waterbeheer in beeld

De inspectie brengt het Risicobeeld Waterbeheer uit. Dat moet onder meer het werk van de inspectie prioriteren. Uitkomst van het risicobeeld is dat met name de Rijkswaterstaattaken voor hoogwaterveiligheid grote effecten met zich meebrengen, maar dat de kans dat deze taken verkeerd worden uitgevoerd relatief klein is. Op het gebied van waterkwaliteit blijken met name afspraken met andere waterbeheerders en taken voor beheersing van bronnen risicovol te zijn. De inspectie beoordeelde de afgelopen twee jaar de risico's die samenhangen met de taken van Rijkswaterstaat bij hoogwaterveiligheid, scheepvaartveiligheid en waterkwaliteit. We hebben gekeken naar de kans op het niet goed uitvoeren van deze taken en de effecten daarvan voor veiligheid en milieu. Ook hebben we mogelijke bestuurlijke en juridische risico's van niet-naleving van wet- en regelgeving ingeschat. Met Rijkswaterstaat en met het ministerie verkennen we hoe zij risico's kunnen beheersen en verkleinen.

Milieutoezicht op binnenvaart verdient verbetering

De invoering van de eigen bijdrage voor schippers bij de afgifte van bilgewater heeft preventie van het ontstaan van bilgewater tot doel, maar leidt ook tot een verhoogde afgifte daarvan in het buitenland en tot meer lozingen in Nederland. Daarnaast is er onduidelijkheid over lozing van ladingrestanten. Dat blijkt uit het onderzoek Strategie Milieutoezicht Binnenvaart van de inspectie in samenwerking met Rijkswaterstaat en het ministerie. De onduidelijkheden over ladingrestanten ontstaan doordat er geen inzicht is in het aantal en de grootte van lozingen. Bovendien is er nauwelijks toezicht op deze lozingen. Duidelijk handhavingsbeleid ontbreekt. Schippers weten daarom niet wat wel en niet mag. Het internationale Scheepsafvalstoffenverdrag moet de onduidelijkheden

wegnemen. Dat treedt over twee à drie jaar in werking. Tot die tijd is handhavingsbeleid noodzakelijk. We moeten de taakverdeling tussen de betrokken partijen nog nader invullen. De wetgeving voor de diverse wateren verschilt. Dat bemoeilijkt het toezicht op wateremissies. Er zijn weinig mogelijkheden voor toezicht op wateren die onder het Rijnregime vallen, waardoor er bijvoorbeeld weinig hercontroles plaatsvinden. Het onderzoek geeft ook aan dat toezicht met name nodig is voor oudere en kleinere schepen. Die zijn het meest vervuilend. We bespreken de resultaten met de sector en gebruiken deze om het toezicht op wateremissies effectiever en efficiënter te maken.

KOOPVAARDIJ



KOOPVAARDIJ: DE STAAT VAN DE VEILIGHEID

De koopvaardij schepen die varen onder de Nederlandse vlag behoren tot de veiligste ter wereld. Dit blijkt onder meer uit de hoge positie op de Port State Control (PSC) white list. Op deze lijst staan de vlaggenstaten gerangschikt naar de mate van veiligheid op grond van de resultaten van de PSC-inspecties. Met gericht toezicht op de Nederlandse schepen, hun bemanningen en de reders draagt de inspectie bij aan het behoud van deze positie.

Ondanks de hoge positie zijn er ook verbeterpunten: het hebben van de verplichte uitkijk, het bijhouden van de werk- en rusttijden en het verwerken van nieuwe werkzaamheden in bemanningsplannen. Wij signaleren deze tekortkomingen tijdens inspecties en vinden het belangrijk ze nader te onderzoeken. De menselijke factor levert de grootste veiligheidsrisico's op. Vermoeidheid van bemanningen van koopvaardij schepen blijkt een negatieve invloed te hebben op de veiligheid.

TAAK

De inspectie houdt toezicht op Nederlandse rederijen, de kwaliteit en kwantiteit van de bemanning, de technische staat van Nederlandse en buitenlandse schepen, de bedrijfsvoering aan boord en op de wal, goederen en klassenbureaus. Daarnaast dragen we bij aan de totstandkoming van (inter)nationale wetgeving en bevorderen we eerlijke concurrentie in de koopvaardijsector.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

In 2005 verandert de samenstelling van het domein nauwelijks.

Eind 2005

Eind 2005 bestaat het domein uit circa 1.350 zeeschepen, 63% daarvan zijn schepen groter dan 500 Gross Tonnages (zie tabel KV-1).

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

EU-Richtlijn Port State Control voldoende geïmplementeerd

Nederland implementeert de EU-richtlijn over Port State Control voldoende. Ook de uitvoering van de aanwezige systemen tot naleving voldoet aan de EU-richtlijn. Dat stelt de European Maritime Safety Agency (EMSA) vast bij een audit bij de inspectie. De EMSA geeft hoog op over de bekwaamheid van de betrokken Nederlandse functionarissen en is onder de indruk van de toolkit voor havenbeveiliging die Rotterdam ontwikkelde in samenwerking met andere partijen, waaronder het ministerie.

Wijzigingen in milieuwetgeving

De wet- en regelgeving op milieugebied wijzigt. De Wet voorkoming verontreiniging door schepen wordt, in aanvulling op waterverontreiniging, ook van toepassing op verontreiniging van lucht. Inspecties zullen onder andere bestaan uit het nemen van brandstofmonsters op Nederlandse en buitenlandse schepen. Voor huishoudelijk afvalwater en uitstoot van stoffen die de ozonlaag

aantasten (CFK's) zijn regels van kracht voor Nederlandse schepen. Als de constructie van de motoren voldoet aan de NO_x-eis geven we een certificaat af.

VERANDERINGEN IN TOEZICHT

Maritieme regelgeving via internet ontsloten

De inspectie stelt de maritieme regelgeving via internet (www.ivw.nl) ter beschikking. Het systeem, I-Check, is een voortzetting van het eerder ontwikkelde ShipCheck. I-Check ontsluit op een eenvoudige manier de complexe maritieme regelgeving voor reders, zeevarenden, klassenbureaus en andere geïnteresseerden. Daarbij gaat het om verdragen, resoluties en circulaires van de International Maritime Organization (IMO), EU-regelgeving en nationale wet- en regelgeving. Gebruikers van I-Check hebben toegang tot actuele versies van de internationale en nationale regelgeving, niet alleen voor het domein koopvaardij maar ook voor visserij en binnenvaart. In 2006 zullen we I-Check uitbreiden naar andere domeinen en de elektronische registratie van keuringsuitslagen.

Certificering uitbesteed aan klassenbureaus

In 2005 begint de inspectie met een ingrijpende herinrichting van het toezicht op de Nederlandse koopvaardij. Het belangrijkste concrete gevolg is dat we de meeste certificerende taken die we nu nog zelf uitvoeren, mandateren aan de klassenbureaus. In 2005 zijn we gestart met de implementatie hiervan en hebben we de uitbesteding van de zeemeting gerealiseerd. In de loop van 2006 zullen we ook de meeste van de overige certificerende activiteiten aan de klassenbureaus overgedragen.

Effectiever toezicht op gevaarlijke stoffen door Prisma

De inspectie maakt gebruik van Prisma, de databank van de Douane. Daarin staat informatie over de lading van grote containerschepen die in Nederland aankomen. Hierdoor kunnen we betere risicoprofielen maken. Zo kunnen we beter bepalen welke containers we gaan controleren op naleving van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Voorheen kon de inspectie containers alleen selecteren aan de hand van de gevarenklasse en het identificatienummer van de stof op de buitenzijde van een container.

Inspectie toezichthouder op productveiligheid pleziervaart

Het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport implementeert de Europese richtlijn voor de algemene productveiligheid. Daarmee is de inspectie bij wijziging van het Warenwetbesluit algemene productveiligheid aangewezen als toezichthouder voor vaartuigen en luchtvaartuigen. Voor vaartuigen is deze nieuwe taak gekoppeld aan het toezicht op de Wet pleziervaartuigen en is reactief van aard. Met de Voedsel en Warenautoriteit hebben we afgesproken kennis te delen over algemene productveiligheid. Samen met de branche-organisaties voor de pleziervaart onderzoeken we hoe de zelfregulering vorm kan krijgen.

Elektronische registratie van uitslagen verbetert keuringsgegevens

De kwaliteit van de medische keuringsgegevens verbetert door elektronische registratie van de uitslagen van medische keuringen. De betrokken keuringsartsen hebben toegang tot een deel van onze database met gegevens van de zeevarenden, inclusief voorafgaande keuringsuitslagen. Daardoor hebben zij inzicht in eerdere afkeuringen of vrijstellingen en kunnen zij daarnaar handelen. Ook het ingebouwde waarschuwingssysteem om *doctor shopping* te signaleren werkt goed. Bij *doctor shopping* proberen kandidaten zich na een afkeuring bij een volgende dokter wel te laten goedkeuren. Over het algemeen zijn de keuringsartsen en medisch adviseurs tevreden over de elektronische registratie. De efficiëntie is vergroot, gegevens zijn sneller beschikbaar en actueler en er is minder kans op fouten.

RESULTATEN VERGUNNINGVERLENING

De inspectie voert certificerende inspecties uit aan boord van passagiersschepen en nieuwbouwschepen onder Nederlandse vlag. Daarnaast inspecteren we ongeveer zeventig bij de inspectie geklasseerde koopvaardijsschepen om certificaten te vernieuwen of om de geldigheid ervan te continueren. Opleidingsinstituten die voorgeschreven cursussen voor de bemanning van zeeschepen verzorgen volgens de Zeevaartbemanningswet, krijgen van de inspectie een certificaat. In totaal geven we ongeveer 7.700 bemanningsdocumenten af ([zie tabel KV-2](#)).

Kwaliteit klassenbureaus goed

We hebben een positieve indruk gekregen tijdens de audits naar de kwaliteit van de klassenbureaus. Het traject van de uitbesteding van certificering aan de klassenbureaus en het doorvoeren van de vlaggenstaateisen in de instructies van de klassenbureaus verdient aandacht. De audits zijn nodig omdat we alle inspecties ten behoeve van vernieuwing van certificaten en periodieke veiligheidsinspecties op alle overige schepen grotendeels uitbesteden aan klassenbureaus. We verlenen de certificaten op basis van deze inspectie, dus de kwaliteit van de klassenbureaus moet goed zijn. Deze organisaties opereren wereldwijd en hebben voor circa 120 vlaggenstaten instructies om inspecties uit te voeren. De jaarlijkse audit is de basis voor de verplichte rapportage aan de EU over de kwaliteit van de klassenbureaus en past binnen het nieuwe toezicht op de koopvaardij met onder andere tweedelijntoezicht.

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Naast inspecties in het kader van Port State Control en een aantal thema inspecties voeren we in 2005 circa 1.700 inspecties op Nederlandse en buitenlandse schepen uit ([zie tabel KV-3](#)).

Inspecties op buitenlandse schepen

In 2005 voert de inspectie in het kader van Port State Control 1.380 inspecties uit op buitenlandse schepen ([zie tabel KV-4](#)). Deze inspecties leiden tot 77

PORT STATE CONTROL (PSC)

Op grond van het verdrag Paris-MOU, inspecteert de inspectie buitenlandse schepen die Nederlandse havens aandoen. De doelstelling van PSC is het weren van schepen die niet aan de regels voldoen. Maatregelen zijn:

- ▶ *aanhouding*: een bevinding moet eerst worden opgeheven, voordat het betrokken schip de haven mag verlaten.
- ▶ *banning*: een schip wordt in geen enkele haven van de landen die aangesloten zijn bij PSC meer toegelaten.

(5,6% van de schepen) aanhoudingen en tot eenmaal het bannen van een schip (zie tabel KV-5).

Buitenlandse inspectie-organisaties controleren de Nederlandse schepen.

Achtentwintig schepen (3 % van de geïnspecteerde schepen) worden aangehouden (zie tabel KV-6).

In veel gevallen geen verplichte uitkijk

Veertig procent van de Nederlandse zeeschepen zet geen verplichte uitkijk op de brug tijdens de donkere uren op zee. Dit blijkt uit een onderzoek naar de naleving van de Zeevaartbemanningswet aan boord van 85 Nederlandse zeeschepen. Ook houdt men bij het indienen van bemanningsplannen onvoldoende rekening met de extra werkzaamheden die voortvloeien uit de nieuwe wetgeving op het gebied van security, die in 2004 van kracht werd. De uitkomsten zijn reden voor de inspectie om het toezicht op bemanningssamenstelling en de rust- en werktijden op Nederlandse zeeschepen aan te scherpen.

Gerichte aanpak lekkende gasaanstekers in containers werkt

De dalende tendens in de gemeten gasconcentraties in containers door lekkende aanstekers zet door (zie tabel KV-7). Fabrikanten nemen maatregelen in het productieproces om lekkages te voorkomen.

Gevaarlijk lers afval

De regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is vastgelegd in de International Maritime Dangerous Goods Code en de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen. Bij twee calamiteiten met containers met gevaarlijke afvalstoffen uit Ierland stelt de inspectie lekkages van verpakkingen vast. Twee vervolgininspecties in samenwerking met de Douane en de VROM-Inspectie leveren verontrustend hoge overtredingspercentages op van de regelgeving (40% en 60%, zie tabel KV-8). In twee gevallen zijn de stoffen onterecht niet aangegeven als gevaarlijk. Deze resultaten zijn aanleiding om in 2006 in samenwerking met de Douane en VROM-Inspectie drie afzonderlijke controleacties uit te voeren. Bij de selectie van de containers gaan we uit van vijf grote afzenders van afval vanuit Ierland. Indien blijkt dat er meer bedrijven grote hoeveelheden vervoeren nemen we die ook mee in de selectie.



Halon-installaties zeeschepen vervangen

De vervanging van de Halon-installaties (vaste blusinstallatie voor de machinekamer) aan boord van zeeschepen door een milieuvriendelijke installatie is gerealiseerd. Het gaat hierbij voornamelijk om baggerschepen. De vervanging gebeurt op basis van een EU-verordening. Op 1 juli 2005 is alles omgebouwd.

INCIDENTEN

In 2005 vallen drie doden op Nederlandse koopvaardij schepen (zie tabel KV-9)

De inspectie onderzoekt ongevallen en scheepsrampen binnen de domeinen koopvaardij en visserij. Enerzijds om invulling te geven aan de taak als vooronderzoeker voor de Raad voor de Scheepvaart, anderzijds om het inzicht in de risico's binnen het domein te verbeteren. De inspectie heeft een onderzoekstaak bij incidenten met:

- ▶ Nederlandse schepen wereldwijd;
- ▶ buitenlandse schepen binnen de twaalf mijl zone.

Naar verwachting wordt in 2006 de Wet op de onderzoeksraad voor veiligheid ook voor de zeevaart van kracht. Tegelijkertijd wordt de Raad voor de Scheepvaart opgeheven en komt er als gevolg van de Zeevaarbemanningswet een Tuchtraad voor de zeevaart. Voor de inspectie vervalt hiermee ook de opdracht om vooronderzoek voor de Raad voor de Scheepvaart te verrichten. We moeten vanuit onze toezichthoudende verantwoordelijkheid zelf onderzoek blijven uitvoeren en daarbij meer de nadruk gaan leggen op het vinden van achterliggende oorzaken. De onderzoeken door de inspectie en de Tuchtraad vullen elkaar aan. Waar sprake is van overlap, werken we samen met behoud van de eigen rol en verantwoordelijkheid. De inspectie zal meer gevallen onderzoeken dan de Tuchtraad.

Onderzoeken waar de inspectie bij betrokken is:

- ▶ Op 20 september loopt het containerschip 'Forwairt', geladen met gevaarlijke stoffen, bij hoog water vast op een zandbank in de Westerschelde. Het schip heeft 1.192 containers aan boord waarvan 10% gevaarlijke stoffen bevat. Het incident vindt plaats bij Perkpolder. Hoewel er scheuren ontstaan in het midden van de romp is er geen gevaar dat de containers in het water raken. De inspectie is aanwezig voor onderzoek en crisisoverleg. Het scheepvaartverkeer op de Westerschelde is stilgelegd. In de loop van de avond houdt de inspectie het schip formeel aan, omdat het niet meer zeewaardig is. In de laatste twee jaar is het schip driemaal geïnspecteerd door Port State Control, waarbij geen overtredingen zijn gevonden.
- ▶ Op 17 december overlijdt een Filippijnse zeeman (elektricien) aan boord van de olie/chemicaliëntanker 'Themsester', die onder de vlag van Isle of Man vaart. Als het ongeval gebeurt, ligt het schip twaalf mijl uit de kust bij IJmuiden. De elektricien heeft werkzaamheden op het voorschip uitgevoerd. Als hij het voorschip verlaat, wordt hij door een golf tegen de scheepsconstructie gesmeten, waarbij hij hoofdletsel oploopt.
- ▶ Op 22 december overlijdt een matroos aan boord van het in Antwerpen afgemeerde Nederlandse vrachtschip Eemshoorn. Het slachtoffer loopt achter/onder met de luikenwagen mee om de kabel te begeleiden. Deze wagen wordt gebruikt om de luiken boven een ruim open en dicht te leggen. Door nog onbekende oorzaak schiet de luikenwagen uit de rails en raakt het slachtoffer bekneld.

VISSERIJ



VISSERIJ: DE STAAT VAN DE VEILIGHEID

De veiligheid in de visserij kan onder druk komen te staan. De reden daarvoor is dat de financiële marges gering zijn. Zichtbaar is dat de sector investeringen en onderhoud uitstelt en naar mogelijkheden zoekt om met minder bemanning

te varen. In 2005 vallen vier dodelijke slachtoffers, bij twee ongevallen. Een relatie tussen de bemanningsterkte en deze ongevallen is niet aantoonbaar.

TAAK

De inspectie houdt binnen visserij toezicht op vissersschepen, reders en bemanning. Na inspecties verstrekken we de schepen een certificaat. Onze organisatie is voor bijna alle zeevissersvaartuigen ook het klassenbureau (= keurende instantie) en voert hiervoor zelf certificerende inspecties uit van de constructie en de technische installatie van het schip. Voor achttien trawlers die groter zijn dan 75 meter treden we niet als klassenbureau op, maar vervult een van de zeven erkende klassenbureaus deze rol. De inspectie houdt weer toezicht op die bureaus.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

Aantal vissersschepen neemt af

In 2005 is naar aanleiding van de slechte financiële resultaten voor ongeveer dertig schepen een besluit tot sanering genomen. De daadwerkelijke sloop zal deels in 2006 plaatsvinden. De al jarenlang bestaande dalende trend in het aantal vissersschepen zet hiermee door (zie tabel VIS-1). Ook voor 2006 voorzien we door de hoge brandstofprijzen en een verdere inperking van de visquota hierin geen verandering.

Eind 2005

Eind 2005 bestaat het domein uit (zie tabel VIS-1):

- ▶ 415 vissersvaartuigen;
- ▶ 37 vaartuigen voor sportvisserij;
- ▶ 3 vaartuigen voor visserijonderzoek;
- ▶ 37 overige schepen.

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

In 2005 treden er geen veranderingen in wet en regelgeving op.



VERANDERINGEN IN TOEZICHT

In 2005 treden er geen veranderingen in het toezicht op.

RESULTATEN VERGUNNINGVERLENING

In 2005 verstrekt de inspectie 1.286 certificaten en verklaringen voor zowel de visserij schepen als de bemanningen (zie tabel VIS-2).

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Grootste deel blusinstallaties vissersschepen vervangen

De vervanging van de Halon-installaties (vaste brandblusinstallatie voor de machinekamer) aan boord van vissersvaartuigen door milieuvriendelijke installaties vordert, zij het niet zo snel als verwacht. Eind 2005 is ruim 80% (139 van de 173) van de in aanmerking komende schepen voorzien van een milieuvriendelijke installatie. De vervanging gebeurt op basis van een EU-verordening en het Vissersvaartuigenbesluit. We houden in samenwerking met VROM-Inspectie hier toezicht op en nemen eventueel maatregelen.

INCIDENTEN

In 2005 vallen vier dodelijke slachtoffers, bij twee ongevallen (zie tabel VIS-3). De onderzoekstaak van de inspectie binnen het domein Visserij is gelijk aan die binnen het domein Koopvaardij.

Belangrijke onderzoeken waar de inspectie bij betrokken is:

- ▶ Op 6 april 2005 overlijden tijdens viswerkzaamheden drie vissers als een opgevoerd explosief uit de Tweede Wereldoorlog gedeeltelijk explodeert. De vissers merken de mijn niet op omdat deze verscholen zit tussen de vis.
- ▶ In een dok in Las Palmas valt op eerste kerstdag de tweede stuurman vanaf een Nederlandse trawler in het dok met dodelijk gevolg.
- ▶ In de nacht van 8 op 9 augustus zinkt de Urker kotter Urk 268 op het Engels Continentaal plat, nadat deze in aanvaring komt met de Griekse tanker Shinoussa. Een andere kotter die zich in de buurt bevindt, redt alle opvarenden.

BINNENVAART



BINNENVAART: DE STAAT VAN DE VEILIGHEID

De staat van de veiligheid in de binnenvaart is aan te merken als redelijk goed.

Voor 2006 verwacht de inspectie minimaal hetzelfde veiligheidsniveau. Punt van aandacht daarbij is het opleidingsniveau van bemanningsleden, in het bijzonder de taalproblematiek.

Hoewel zich geregeld (kleine) ongevallen voordoen, blijven deze meestal

bepert tot materiële schade. In de tweede helft van 2005 zijn enkele dodelijke ongevallen te betreuren. Deze hebben niet direct te maken met het vervoer van passagiers of goederen, ons werkterrein, maar met arbeidsomstandigheden. De afgelopen zeven jaar zijn bij de Arbeidsinspectie ruim honderd ongevallen gemeld, waarvan twaalf met dodelijke afloop. De belangrijkste oorzaken voor deze ongevallen zijn de staat van onderhoud van arbeidsmiddelen en het te water raken, vaak als gevolg van werken op hoogte.

TAAK

De inspectie ziet toe op de technische veiligheid van binnenvaartschepen door schepen te keuren en te meten. Dat doen we zowel bij nieuwbouw als periodiek, en gemiddeld elke vijf jaar bij verlenging van het certificaat.

HET DOMEIN EN DE VERANDERINGEN DAARIN

Grootste vloot van West-Europa

Het goederenvervoer, in het bijzonder dat van gevaarlijke stoffen door Nederland via de binnenvaart is aanzienlijk, afgezet tegen de andere vervoersmiddelen. Het vervoer van personen neemt een bescheidener plaats in. Circa 55% van de gevaarlijke stoffen door Nederland wordt via de binnenvaart vervoerd. De Nederlandse binnenvaartvloot bestaat uit circa 8.000 vaartuigen ([zie tabel BIN-1](#)). Daarmee is de vloot de grootste van West-Europa en van de bij de Centrale Commissie van de Rijnvaart (CCR) aangesloten landen ([zie tabel BIN-2](#))

Grotere ladingtanks mogelijk

Door innovatie in de binnenvaart kan men met steeds grotere schepen varen. De internationale gevaarlijke stoffenwetgeving (ADNR: Accord européen relative au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure) schrijft voor ladingtanks een maximale grootte voor van 380 m³. Grotere ladingtanks voor tankschepen kunnen een onveiligere situatie meebrengen, omdat grotere hoeveelheden gevaarlijke stoffen in het milieu terecht kunnen komen als deze ladingtanks lek raken. Op voordracht van Nederland zijn de mogelijkheden onderzocht om de ladingtanks te vergroten zonder afbreuk te doen aan de veiligheid. Dat heeft ervoor gezorgd dat de maximale grootte van ladingtanks nu wordt bijgesteld.

Laadvermogen verdubbeld

Hoewel het aantal motorvrachtschepen in 2005 constant blijft in vergelijking met 2004, vertoont het aantal binnenvaartschepen sinds 2001 een dalende trend ([zie tabel BIN-1](#)). De daling wordt met name veroorzaakt door de afname

van het aantal sleep- en duwbotten. Het gemiddeld laadvermogen van de vloot vertoont echter een stijgende lijn. Het laadvermogen is de afgelopen vijf jaar meer dan verdubbeld, van circa 360.000 ton naar ruim 800.000 ton. De toename treedt vooral op in de tankvaart ([zie tabel BIN-3](#))

Eind 2005

Eind 2005 bestaat het domein onder andere uit ([zie tabel BIN-1](#)):

- ▶ 3.136 motorvrachtschepen waarvan circa 25% containerschepen;
- ▶ 663 motortankschepen;
- ▶ 914 vrachtduwbakken;
- ▶ 891 passagiersschepen;
- ▶ 718 sleep- en duwbotten;
- ▶ ruim 1.600 overige vaartuigen.

VERANDERINGEN IN WET- EN REGELGEVING

Tweede vluchtweg en overvulbeveiliging verplicht

Met ingang van 1 juli verplicht de internationale wetgeving (ADNR) tot een tweede vluchtweg en overvulbeveiliging bij aanlegsteigers langs binnenwateren. Een tweede vluchtweg is noodzakelijk om de bemanning bij ongelukken de mogelijkheid te geven om altijd de wal te bereiken. De overvulbeveiliging moet ervoor zorgen dat een schip niet te veel vloeibare (gevaarlijke) lading aan boord krijgt.

Nieuwe Binnenvaartwet in voorbereiding

In 2005 zijn verdere voorbereidingen getroffen voor het integreren van alle huidige binnenvaartwetten (Wet vervoer binnenvaart, Binnenschepenwet en Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart) tot één Binnenvaartwet. Deze wet zal naar verwachting in 2008 van kracht worden. De nieuwe Binnenvaartwet voorkomt overlappende en elkaar tegensprekende regelgeving. De wet zorgt voor lastenverlichting voor het bedrijfsleven door minder vergunningen en formulieren. Daarnaast geeft de wet minder aan 'hoe het moet' maar meer welk doel bereikt moet worden. De inspectie brengt haar deskundigheid in bij de voorbereidingen voor deze nieuwe wet.



Afstemming regelgeving

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en de EU stemmen hun regelgeving op elkaar af. De inspectie draagt hieraan bij met haar expertise. Formeel is er sprake van twee sets van regels op internationaal niveau. Enerzijds gaat de CCR over de aktewateren (de Rijn en de aanliggende wateren), anderzijds krijgt de Europese Commissie steeds meer zeggenschap over het vervoer over water. Zij werken samen om te zorgen dat zij gelijklopende regels creëren.

Strengere eisen voor passagiersschepen

Het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) geeft per 1 januari 2006 strengere veiligheidseisen voor passagiersschepen op de Rijn. Schepen moeten een andere constructie krijgen, die de veiligheid voor passagiers sterk verhoogt. Daarnaast vermeldt het hoofdstuk nieuwe eisen voor (veiligheids)personeel aan boord. In 2005 worden de laatste 'witte vlekken' in het ROSR ingevuld.

VERANDERINGEN IN TOEZICHT

De inspectie zet zich in voor een goede kwaliteitskeuring van schepen. We werken voortdurend aan verdere verbeteringsslagen, zoals beperking van afgifte van certificaten met een korte geldigheidsduur en verhoging van de efficiëntie van de bedrijfsprocessen. Daarbij hebben we constante aandacht voor de snelle afhandeling van aanvragen en het terugdringen van de wachttijden voor keuringen. De inspectie wijst binnenvaartbedrijven ook op hun eigen verantwoordelijkheid om aanvragen voor verlenging van certificaten en meetbrieven op tijd in te dienen. Alleen dan kan de inspectie zorgen voor tijdige levering.

De inspectie wil, in navolging van het ministerie, verantwoordelijkheden meer bij burgers en bedrijfsleven leggen en hen bewust maken van hun eigen rol. Daarom starten we de discussie om taken voor de afgifte van certificaten en meetbrieven af te stoten. Ons uitgangspunt is: 'taakafstoting, tenzij...' In een open proces met vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven spreken we over thema's die daarmee samenhangen, zoals kwaliteitsbehoud van keuringen, kennisopbouw en -behoud en het tijdpad. In 2006 geven we hieraan verdere invulling.

RESULTATEN VERGUNNINGVERLENING

In 2005 geeft de inspectie, op grond van de Wet vervoer binnenvaart, 1.134 vergunningen af (zie tabel BIN-4). Daarnaast geven we 61 documenten in het kader van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart af (zie tabel BIN-5). Dat is aanzienlijk minder dan de ruim 8.600 documenten in 2004. Dat komt vooral omdat de Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB) vanaf 2005 de meeste documenten afgeeft namens de inspectie. Die ontwikkeling is een tegemoetkoming aan de wensen van de sector om dergelijke activiteiten zoveel mogelijk op één plaats te laten plaatsvinden. Ook de inspectie geeft er de voorkeur aan om taken onder haar toezicht door de sector zelf te laten verrichten. De SAB verstrekt al de olieafgifteboekjes Rijn- en Binnenvaart en regelt daarnaast de financiële stromen voor de inzameling van scheepsafval in de binnenvaart.

RESULTATEN UIT INSPECTIES

Vanaf juli 2005 voert de inspectie 61 bedrijfscontroles uit. Daarnaast doen we 286 ADN-controles (waarbij we in 74 gevallen één of meerdere overtredingen vaststellen) en 341 reguliere controles (met 45 overtredingen). De inspectie verleent ook assistentie aan andere handhavende instanties.

Regelgeving tweede vluchtweg en overvullen slecht nageleefd

De internationale regelgeving die sinds 1 juli van kracht is voor een tweede vluchtweg en overvulbeveiliging wordt slecht nageleefd. Bij dertig van de vijftig onderzochte terminals voldoen de vluchtwegen niet aan de regels en is niet op elke steiger een tweede vluchtweg. We maken aan alle bedrijven ons voornemen tot last onder dwangsom bekend. Als we bij volgende inspecties opnieuw tekortkomingen constateren kan een dwangsom van € 100.000,- tot € 1.000.000,- opgelegd worden.

De thema-actie loopt door in 2006. In totaal controleren we ruim honderd overslagbedrijven van vloeibare gevaarlijke stoffen in de binnenvaart op de tweede vluchtweg op iedere steiger en op de aanwezigheid en het functioneren van de overvulbeveiliging.

RESULTATEN UIT ONDERZOEKEN

Verkeerde belading oorzaak instabiliteit containerschepen

Uit onderzoek van de inspectie blijkt dat de stabiliteit van containerschepen mogelijk in gevaar kan komen door verkeerde belading. We doen het onderzoek omdat bij verschillende inspecties blijkt dat men containerschepen vaak verkeerd belaadt, waardoor instabiliteit met de kans op kapseizen kan ontstaan. Het gaat om de binnenvaartschepen die oorspronkelijk niet voor containervervoer zijn ontworpen. Het zijn omgebouwde schepen met een beperkte lengte (tot circa 60 - 90 meter). We hebben het onderzoek uitgebreid naar moderne, specifiek voor containervervoer ontworpen schepen. Met de resultaten van het theoretisch onderzoek gaan we in 2006 controles uitvoeren op de eisen voor stabiliteit in de containervaart.

Als een met containers beladen binnenschip omslaat en de lading komt in het water terecht, kan gevaar voor de omgeving ontstaan. Bovendien bestaat de kans dat een omgeslagen schip de doorvaart stremt. Economische schade of schade aan het milieu kan het gevolg zijn.

Onderzoek naar veerponten

Enkele incidenten in de veerpontenbranche zijn voor de inspectie aanleiding voor een inventariserend onderzoek naar de veiligheidsrisico's van passagiers aan boord van veerponten. We kijken onder meer naar de opleidingseisen van de bemanning. De uitkomsten zullen we in 2006 met de sector bespreken.

INCIDENTEN

In 2005 vallen zeven doden in de binnenvaart (zie tabel BIN-6). Vier dodelijke ongevallen vinden in de tweede helft van 2005 plaats.

De inspectie onderzoekt vanaf 1 juli 27 incidenten (gemiddeld twee aanvaringen per maand). Aangezien in een fors aantal gevallen geen sprake is van een technisch mankement, zoeken we de oorzaak van het ongeluk in menselijk falen.

B WET- EN REGELGEVING

AFKORTINGEN

VERDELING WET- EN REGELGEVING PER DOMEIN

	LL	LOB	LTB	TAX	BUS	GOE	SPO	TM	WAT	KV	VIS	BIN
Aanwijzing handhaving arbeidstijdenwet	•			•	•							
Aanwijzingsregeling boeteoplegging arbeidstijden vervoer	•			•	•							
SZW-wetgeving 2004				•	•							
Arbeidsomstandighedenwet 1998	•			•	•	•				•	•	•
Arbeidstijdenwet	•			•	•	•				•		•
Arbeidstijdenbesluit vervoer	•			•	•	•				•		•
Besluit personenvervoer 2000				•	•							
Binnenscheperwet												•
EG-Richtlijnen 2003/15/EG en 2003/88/EG				•	•							
EG-Verordeningen 3820/85, 3821/85, 4060/89				•	•							
Grondwaterwet									•			
Havenbeveiligingswet										•		
Interoperabiliteitsverordening, EG nr. 552/2004	•											
Kentekenreglement				•	•							
Kernenergiewet / wet stralingsbescherming	•					•	•		•	•		•
Locaalspoor- en tramwegwet							•	•				
Luchtvaartwet	•	•	•									
Luchtvaartnavigatiedienstenverordening, EG nr. 550/2004	•											
Meetbrievenwet 1981										•		
Mijnwet Continentaal Plat = Mijnbouwwet	•		•						•			
Regeling controleapparaten 2005				•	•							
Regeling dienstrooster				•	•							
Regeling getuigschrift vakbekwaamheid				•	•							
Regeling tachograafkaarten				•	•							
Regeling taxibestuurders 2005				•	•							
Regeling vrijstelling nachtarbeid wegvervoer				•	•							
Regeling werkmap				•	•							
Reglement verkeerstekens en verkeersborden				•	•							
Richtlijn voor strafvordering Arbeidstijdenwet				•	•							

VERDELING WET- EN REGELGEVING PER DOMEIN (VERVOLG)												
	LL	LOB	LTB	TAX	BUS	GOE	SPO	TM	WAT	KV	VIS	BIN
Ontgrondingenwet									•			
Scheepvaartverkeerswet									•			•
Schepenwet										•	•	
Spoorwegwet							•	•				
Stoomwet							•					
Uitvoeringswet visserijverdrag 1967											•	
Verordening (EG) Nr. 1702/2003			•									
Verordening (EG) Nr. 2042/2003			•									
Vervoersnoodwet												
Voertuigreglement	•			•	•							
Waterstaatswet 1900									•			
Wegenverkeerswet 1994	•			•	•	•						
Wet aanleg locaalspoor- en tramwegen							•	•				
Wet beheer Rijkswaterstaatwerken									•			
Wet bodembescherming									•			
Wet buitenlandse schepen										•		
Wet capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot												•
Wet droogmakerijen en indijkingen									•			
Wet explosieven voor civiel gebruik	•					•						
Wet goederenvervoer over de weg	•					•						
Wet grensoverschrijdend vervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen						•	•					
Wet havenstaatcontrole											•	
Wet laden en lossen zeeschepen											•	
Wet luchtvaart	•	•	•									
Wet milieubeheer	•								•			•
Wet milieugevaarlijke stoffen	•								•	•		•
Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting											•	
Wet op de waterhuishouding									•			
Wet op de waterkering				•	•		•	•	•			

VERDELING WET- EN REGELGEVING PER DOMEIN (VERVOLG)

	LL	LOB	LTB	TAX	BUS	GOE	SPO	TM	WAT	KV	VIS	BIN
Wet personenvervoer 2000				•	•							
Wet pleziervaartuigen										•		
Wet scheepsuitrusting										•		
Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart												•
Wet verontreiniging oppervlaktewateren									•			•
Wet verontreiniging zeewater									•			
Wet vervoer binnenvaart												•
Wet vervoer gevaarlijke stoffen	•					•	•		•	•		•
Wet voorkoming verontreiniging door schepen									•	•	•	
Wet wapens en munitie	•					•						
Wet zwerfstromen							•					
Wetboek van Koophandel										•	•	
Wetboek van Strafrecht / Strafvordering	•			•	•							
Wrakkenwet									•			
Zeebrievenwet										•		
Zeevaartbemanningwet										•	•	
Zeebrievenwet										•		
Zeevaartbemanningwet										•	•	

Opmerking:
 ► Domein: LL = Luchthavens en luchtruim, LOB = Luchtvaartoperationele bedrijven, LTB = Luchtvaarttechnische bedrijven, TAX = Taxivervoer, BUS = Busvervoer, GOE = Goederenvervoer, SPO = Spoor, TM = Tram en metro, WAT = Waterbeheer, KV = Koopvaardij, VIS = Visserij, BIN = Binnenvaart

AFKORTINGEN

Afkorting	Omschrijving
ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route
AML	Aircraft Maintenance License
AOC	Air Operator Certificate
ATB(EG)	Automatische treinbeïnvloeding (Eerste generatie)
BvL	Bewijs van Luchtwaardigheid
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CPV	Collectief Personenvervoer
EASA	European Aviation Safety Agency
ECR	Euro Control Route
EMSA	European Maritime Safety Agency
EU	Europese Unie
FTO	Flight Training Organisation
GT	Gross Tonnage
GWL	Goedkeuring Wijziging Luchtvaartuig
HSL-Zuid	Hogesnelheidslijn zuid
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IMO	Internationale Maritieme Organisatie
IMPEL	Network for the Implementation and Enforcement of Environmental law
ISM-code	International Safety Management Code
ISPS-code	International Ship and Port Facility Security Code
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Joint Aviation Requirements
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij
KLPD	Korps landelijke politiediensten
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut

AFKORTINGEN (VERVOLG)

Afkorting	Omschrijving
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
Marpol	International Convention for the prevention of pollution by ships
MLA	Micro light aircraft
NIWO	Nationale en Internationale Wegvervoerdersorganisatie
NSA	National Supervisory Authority
Paris MOU	Paris Memorandum of Understanding on Port State Control
PSC	Port State Control
RI&E	Risico-inventarisaties en Evaluaties
ROC	Regionaal Opleidingscentrum
ROSR	Reglement onderzoek schepen op de Rijn
SAFA	Safety Assessment Foreign Aircraft
SAGA	Safety Assessment General Aviation
SANA	Safety Assessment National Aircraft
STCW	Standards on Training, Certification and Watchkeeping
SZW	(ministerie van) Sociale Zaken en Werkgelegenheid
TRTO	Type Rating Training Organisation
MUAC	Upper Area Control Centre Maastricht
v.o.f.	Vennootschap onder firma
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VtV-AOC	Vergunning tot vluchtuitvoering – Air Operator Certificate
Wvo	Wet verontreiniging oppervlaktewateren

C TABELLEN

TABEL LL-1**Aantal vliegvelden onder toezicht van de inspectie per 31-12**

	2005	2004
Aangewezen luchtvaartterrein	17	17
Zweefvliegveld	13	13
micro light aircraft-terrein	18	18
Helikopterlandingsplaats bij ziekenhuis	25	26
On shore helikopterlandingsplaats	46	39
Helikopterplatform (offshore)	106	106
Tijdelijke terreinen	50	Geen gegevens bekend

Opmerking:
 ► Een overzicht aangewezen vliegvelden per 31-12-2005 is opgenomen in deel D, [tabel LL-8](#)

TABEL LL-2**Vliegvelden met een veiligheidscertificaat**

Luchtvaartterrein	Geldig tot
Teuge	December 2006
Midden Zeeland	Oktober 2008
Rotterdam Airport	April 2008
Hoogeveen	Augustus 2007
Schiphol	September 2007

TABEL LL-3**Aantal obstakelinspecties**

	2005	2004
Aantal inspecties	26	74
► waarvan met bevinding	12	25
Ratio bevindingen / inspecties [%]	46	34

Opmerkingen:
 ► *Obstakelinspecties worden vanaf 2004 uitgevoerd*
 ► *In 2005 is de registratie aangepast, 4 observaties van obstakels worden als 1 inspectie gerapporteerd*

TABEL LL-5**Meldingen gevaarlijke stoffen**

	2005	2004	2003
Aantal meldingen	1.258	882	422
► waarvan straf/bestuurrechtelijk optreden	48	108	44
Ratio aantal meldingen / straf/bestuurrecht [%]	4	12	10

Opmerking:
 ► *Regeling meldings- en informatieplicht vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht van kracht sinds 2003*

TABEL LL-4**Tijdelijke sluitingen luchtruim**

datum	Locatie	Reden	Invloed op luchtverkeer
01-11-05	Amsterdam	Kranslegging staatsbezoek president Rusland	gering
20-10-05	Naarden, Muiden	Security - koninklijk huwelijk	gering
07-10-05	Schiphol / Hoofddorp	Ontploffingsgevaar bom WO II / ontmanteling	groot: 1 baan Schiphol dicht
05-10-05	Schiphol	Ontploffingsgevaar bom WO II	groot: 1,5 baan Schiphol dicht
20-09-05	Hulst - Yerseke	Ontploffingsgevaar gestrand schip	gering
27-08-05	Noordwijk	Security - koninklijk huwelijk	gering
15-08-05	Den Haag	Herdenking, jaarlijks	gering
12-07-05	Texel	Ontploffingsgevaar bij baggerwerkzaamheden	gering
12-05-05	Winschoten, Delfzijl	Security - bezoek koningin	gering
17-05-05	Amsterdam	Ontploffingsgevaar gasleiding	medium: 1 baan Schiphol dicht 's nachts
07-05-05	Zuid Limburg	Security - bezoek president USA (groot gebied in NL, België en Duitsland)	groot: diverse vliegvelden
30-04-05	Den Haag	Security - Koninginnedag	gering
15-04-05	Amsterdam	Ontploffingsgevaar gasleiding	middel: 1 baan Schiphol dicht 's nachts
12-04-05	Amsterdam	Ontploffingsgevaar gasleiding	groot: 1 baan Schiphol dicht
06-04-05	Amsterdam	Oefening Bonfire in en bij de Arena	gering
07-02-05	Texel	Ontploffingsgevaar bij baggerwerkzaamheden	gering
16-01-05	Nijmegen	Ontploffingsgevaar bij ontmanteling scherfbom	gering

TABEL LL-6**Controles gevaarlijke stoffen**

	2005	2004	2003
<i>Reguliere controles</i>	1.863	2.557	2.831
▶ waarvan inspectie gevaarlijke stoffen	1.422	1.914	2.378
▶ boordcontroles gevaarlijke stoffen	284	294	259
▶ controle op consistentie lading / documenten	106	134	101
▶ integrale controle wegvervoer (aan- en afvoer ADR)	51	215	93
<i>Gerichte controles</i>	441	373	385
▶ broncontroles gevaarlijke stoffen	61	46	100
▶ transit-vrachtinspecties	226	209	178
▶ segmentselectie controles gevaarlijke stoffen	154	118	107
TOTAAL	2.304	2.930	3.216

TABEL LL-7**Aantal meldingen air Traffic Incident Commission**

	2005
Aantal meldingen	24
▶ waarvan afgehandeld	18
▶ waarvan nog niet afgehandeld per 31-12-05	6
▶ waaronder met botsingsgevaar	2

Opmerking:

- ▶ De verdeling van de meldingen over verschillende oorzaken is, voor de jaren 2004 - 2000 opgenomen in deel D, [tabel LL-9](#)

TABEL LOB-1**Erkenningen per 31-12**

	Deel D	2005	2004	2003	2002
Vergunningen tot Vluchtuitvoering (VtV-AOC) (luchtvaartmaatschappijen)	LOB-11	24	25	30	30
Vergunningen tot Vluchtuitvoering (VtV-NL) (ballonvaartbedrijven)	LOB-12	108	105	105	120
Type Rating Training Organisations (TRTO's)	LOB-13	8	6	12	4
Flight Training Organisation (FTO's)	LOB-13	22	19	5	13
Geregistreerde opleidingsinstellingen	-	69	75	68	68
Vluchtnabootsers	LOB-14	38	56	56	55
Rondvluchtvergunningen	LOB-15	33	35	30	25

Opmerking:

- ▶ Voor een overzicht van de bedrijven die op 31-12-2005 over een van de bovengenoemde vergunningen beschikken zie in deel D de tabel genoemd onder kolom "Deel D"

TABEL LOB-2**SAFA-inspecties Nederland**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Aantal uitgevoerde inspecties	243	182	154	113	100	121
▶ waarvan zonder bevindingen	37	33	44	33	54	61
▶ waarvan met bevindingen	206	149	110	80	46	60
▶ aantal bevindingen vallend in:						
▶ categorie 1	247	175	156	118	69	57
▶ categorie 2	240	178	53	30	43	51
▶ categorie 3	121	61	39	20	32	33
TOTAAL aantal bevindingen	608	414	248	168	144	141
Ratio bevindingen / inspecties	2,5	2,3	1,6	1,5	1,4	1,2

Opmerkingen:

- ▶ Sinds 2000 worden door Nederland systematisch SAFA-inspecties uitgevoerd
- ▶ Categorie 1 betreft de lichtste bevindingen, die niet direct opgeheven dienen te worden
- ▶ Categorie 3 betreft de zwaarste bevindingen, die eerst opgeheven moeten worden voordat een vliegtuig mag vertrekken
- ▶ Sinds 2005 beoordeelt de inspectie eerst visueel vliegtuigen aan de buitenkant. De vliegtuigen die er minder goed onderhouden uitzien, worden vervolgens aan een SAFA-inspectie onderworpen. Dit verklaart de stijging in het aantal bevindingen per inspectie
- ▶ De categorie 3 bevindingen in 2005 zijn beschreven in [tabel LOB-4](#)
- ▶ De verdeling van de SAFA-inspecties over de Nederlandse vliegvelden is opgenomen in deel D, [tabel LOB-16](#)
- ▶ Een vergelijking tussen de SAFA-inspecties door de inspectie en door alle SAFA-landen is opgenomen in deel D, [tabel LOB-17](#)

TABEL LOB-3**Afgegeven certificaten vliegers tijdvak**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Bewijzen van bevoegdheid vliegers	13.835	16.450	14.437	18.534	18.072	23.160	15.536	13.836	12.806	12.704
Medische verklaringen	11.504	12.954	13.806	16.077	11.705	13.202	9.400	0	0	0
AMC/AME autorisaties	14	29	55	4	7	2	2	0	0	0
Theorie-examens	7.458	8.873	8.576	10.737	13.748	11.909	6.857	6.145	6.216	g.g.b.
Praktijkexamens en proeven van bekwaamheid	5.987	4.920	5.010	9.731	5.478	6.484	2.249	2.600	2.160	g.g.b.
Toelatingsbewijzen theorie-examen (beschikkingen)	847	916	1.007	1.183	1.386	2.702	g.g.b.	0	0	0
Brevethouders	12.682	12.345	13.522	12.914	12.206	11.527	10.766	16.599	g.g.b.	g.g.b.

Opmerking:

▶ g.g.b. = geen gegevens bekend

TABEL LOB-4**SAFA-inspecties Nederland (2005) met categorie 3 bevindingen**

Datum	Vliegtuig type	Registratie	Maatschappij	Soort	Land	Vliegveld	Reden
14-01-05	A322	TC-OGF	Atlas Jet	P	Turkije	AMS	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Flight Operation Manual niet in overeenstemming met JAR-regelgeving ▶ Gebruikte passagiersgewichten bij berekening van de Weight & Balance niet conform regels
14-01-05	B738	TC-APZ	Pegasus Airlines	P	Turkije	AMS	▶ Gebruikte passagiersgewichten bij berekening van de Weight & Balance niet conform regels
19-01-05	DC86	9G-MKH	MK Airlines	F	Ghana	AMS	▶ Maximum startgewicht niet in overeenstemming met het toegestane startgewicht om te voldoen aan de geluidseisen voor hoofdstuk 3 vliegtuigen
26-01-05	B738	TC-AAP	Pegasus Airlines	P	Turkije	AMS	▶ Onjuiste passagiergewichten gehanteerd i.c. 76 kg in plaats van 84 kg per volwassene, vlucht was geen IT-charter
28-01-05	B738	TC-APG	Pegasus Airlines	P	Turkije	AMS	▶ Onjuiste passagiergewichten gehanteerd i.c. 76 kg in plaats van 84 kg per volwassene, vlucht was geen IT-charter
12-02-05	AN12	LZ-SFR	Air Sofia	F	Bulgarije	MST	<ul style="list-style-type: none"> ▶ TCAS-test door een defect niet mogelijk ▶ Navigatieplan niet volledig ▶ Koffers in cabine niet vastgezet

TABEL LOB-4 (VERVOLG)**SAFA-inspecties Nederland (2005) met categorie 3 bevindingen**

Datum	Vliegtuig type	Registratie	Maatschappij	Soort	Land	Vliegveld	Reden
25-02-05	A320	TC-OGI	Atlas Jet	P	Turkije	AMS	▶ Onjuiste passagiersgewichten gehanteerd op beladingsschema binnenkomende vlucht
23-03-05	A306	EP-IBC	Iran Air	P	Iran	AMS	▶ Bagageberging op positie 5 kon niet open ▶ Deuren op andere posities bleven niet volledig open
23-03-05	AN12	UR-SMA	Volare Aviation	F	Oekraïne	MST	▶ Geen papieren kopie van het vliegplan aan boord
07-04-05	B763	E3-AAO	Eritrean Airlines	P	Eritrea	AMS	▶ Lekkage hydraulische vloeistof bij linker landingsgestel
08-04-05	B733	YU-AND	JAT-Yugoslav Airlines	P	Servie en Montenegro	AMS	▶ Medische verklaring co-piloot niet aanwezig ▶ Op diverse plaatsen verf opgelost, met name bij het staartdeel ▶ Ventilatiegat in staart geblokkeerd
14-04-05	IL76	UN-76007	Buraq Air	F	Lybie	EHV	▶ Vergrendeling stoel boordwerktuigkundige defect ▶ Brevet boordwerktuigkundige niet geldig ▶ Air Operator Certificate niet compleet ▶ Geen papieren vliegplan aan boord ▶ Geen rookmaskers aanwezig ▶ Zuurstofmasker navigator kon niet worden aangesloten ▶ Los gereedschap in cabine en in het gedeelte met de vlieginstrumenten en stuurkabels
15-04-05	A320	TC-OGJ	Atlas Jet	P	Turkije	AMS	▶ Onjuiste passagiersgewichten gehanteerd op beladingsschema binnenkomende vlucht
15-04-05	B743	HS-VAC	Phuket Airlines	P	Thailand	AMS	▶ Jeppesen route- en luchthavenkaarten verouderd ▶ Defecte 3 ^e navigatiescherm niet opgenomen in administratie ▶ Procedures niet gevolgd voor tanken met passagiers aan boord
16-04-05	DC10	OB-1749	Cielos del Peru Cargo	F	Peru	AMS	▶ Brandblusser vrachtruim had te lage druk
17-04-05	B743	HS-VAC	Phuket Airlines	P	Thailand	AMS	▶ Ondanks eerdere inspectie wederom verouderde route- en luchthavenkaarten aan boord
22-04-05	B733	TC-TJA	Corendon Airlines	P	Turkije	AMS	▶ Onjuiste passagiersgewichten gehanteerd op beladingsschema binnenkomende vlucht
22-04-05	A320	SU-GBA	Egypt Air	P	Egypte	AMS	▶ Geen toortsen aanwezig
28-04-05	B742	TF-ATX	Air Atlanta Iceland	F	IJsland	AMS	▶ Bekleding motorinlaat beschadigd

TABEL LOB-4 (VERVOLG)**SAFA-inspecties Nederland (2005) met categorie 3 bevindingen**

Datum	Vliegtuig type	Registratie	Maatschappij	Soort	Land	Vliegveld	Reden
28-04-05	MD82	TC-MNO	MNG Airlines (gechartered door Fly Air)	P	Turkije	EHV	► Vrachtdoor nr. 4 defect
29-04-05	B743	HS-VAC	Phuket Airlines	P	Thailand	AMS	► Medische verklaring co-piloot verlopen ► Noodverlichting bij toilet en delen gangpad defect
01-05-05	DC10	5X-ROY	Dairo Air Services (DAS) F	F	Uganda	AMS	► Hydraulische olie lekkage bij het middelste landingsgestel
02-05-05	A30B	TC-MNB	MNG Airlines	F	Turkije	AMS	► Niet alle bagage in de cabine was vastgezet
06-05-05	A30B	TC-ONT	Onur Air	P	Turkije	AMS	► Scheur in paneel linkermotor ► Te grote spleet tussen ingeklapte straalomkeerder en motor
06-05-05	A30B	TC-ONY	Onur Air	P	Turkije	AMS	► Remunit nr. 5 was te ver versleten
08-05-05	MD88	TC-ONR	Onur Air	P	Turkije	AMS	► Onjuiste passagiersgewichten gehanteerd op beladingsschema binnenkomende vlucht ► Vracht was verschoven van vrachtruimte B naar A
08-05-05	B734	TC-SKE	Sky Airlines	P	Turkije	AMS	► Co-piloot had geen brevet bij zich ► Onduidelijkheid of MEL-item als defect was opgenomen
09-05-05	MD82	TC-MNO	MNG Airlines (gechartered door Fly Air)	P	Turkije	AMS	► Flight Operations Manual en Ground Operations Manual niet aan boord of niet bijgewerkt ► Niet bekend was of de EIC in de DOW was opgenomen, voor de veiligheid 350 kg in de berekening toegevoegd
09-05-05	A306	TC-OAG	Onur Air	P	Turkije	AMS	► Onjuiste passagiersgewichten gehanteerd op beladingsschema uitgaande vlucht
10-05-05	A30B	TC-ONU	Onur Air	P	Turkije	AMS	► Band nr. 6 beschadigd ► Beschadiging band nr 6 niet opgenomen in defectenadministratie
11-05-05	B733	4L-TGL	Air Zena (Georgian Airlines)	P	Georgië	AMS	► Verplichte zaklantaarns in cockpit niet aanwezig, bemanning heeft deze voor vertrek moeten aanschaffen
26-05-05	B762	E3-AAQ	Eritrean Airlines	P	Eritrea	AMS	► Teveel speling tussen buitenpaneel en motorophanging, tevens ontbrak een bout
28-05-05	A321	TC-OAI	Onur Air	P	Turkije	AMS	► Sneeuw in wang van band nummer
25-06-05	AN12	UR-21510	Antonov Design Bureau F	F	Oekraïne	AMS	► Brandstofberekening niet compleet ► Bemanning niet allen getraind voor omgang met gevaarlijke stoffen, goederen met gevaarlijke stoffen van boord

TABEL LOB-4 (VERVOLG)**SAFA-inspecties Nederland (2005) met categorie 3 bevindingen**

Datum	Vliegtuig type	Registratie	Maatschappij	Soort	Land	Vliegveld	Reden
21-06-05	B742	N526MC	Atlas Air Inc.	F	USA	AMS	► Ingeklapte panelen van de straalomkeerders van de motoren 1 en 4 verschilden in stand
24-06-05	IL76	EX-054	Reem Air Airlines	F	Kyrgizië	EHV	► Los materiaal in het vrachtruim moest worden vastgezet
27-06-05	IL76	4K-AZ15	Cargo Airlines Azerbaijan	F	Azerbaijan	EHV	► Geen wind-, tijd- en brandstofberekening in navigatieplan ► Beladingsschema niet compleet
27-06-05	IL76	EX-046	Reem Air Airlines	F	Kyrgizië	EHV	► Test Russisch GPWS-systeem onvoldoende ► Geen brandstofberekening en geen rekening gehouden met uitwijkvluchthaven ► Validatie brevet co-pilot verlopen ► Geen (NL)vergunning vervoer gevaarlijke stoffen ► Anti botsingslichten stonden aan en aanwijzingen marshaller werden niet nagevolgd
27-06-05	IL76	4K-AZ40	Silkway Airlines	F	Azerbaijan	EHV	► Geen windcorrectie en brandstofberekening in navigatieplan ► Volgens vluchtschema zou de bemanning eindigen na 16 uur diensttijd terwijl 14 uur is toegestaan ► In de benedenste vrachtruim lag zwaar materieel los in de buurt van elektronica en besturingskabels
30-06-05	IL76	RA-76783	Atlant-Soyuz	F	Russische Federatie	EHV	► Geen brandstofberekening in vluchtplan ► Max. startgewicht niet aangepast i.v.m. geluidslimieten ► Zaklantaarns niet direct beschikbaar ► Gereedschap van bemanning lag los ► Geen NL vergunning voor vervoer gevaarlijke stoffen, betrokken lading uitgeladen
07-07-05	A30B	SU-BMZ	Tristar Air	F	Egypte	AMS	► Rem nr. 8 versleten, buiten gebruik stellen en opnemen in MEL ► Rokende gezagvoerder, niet toegestaan op NL luchthavens
08-07-05	A310	JY-JAH	Jordan Aviation (gecharterd door Ariana Afghan Airlines)	P	Jordanië		► Geen Jordaans goedgekeurde Manual voor de berekening van EHVbeladingsschema's, te lage passagiersgewichten werden gehanteerd, bemanning werd niet meegeteld, DOW en DOI onjuist
08-07-05	IL76	4K-AZ31	Silkway Airlines	F	Azerbaijan	EHV	► Geen brandstofberekening binnenkomende vlucht ► DOW en DOI wijken af van die genoemd in het luchtwaardigheidscertificaat ► Onvoldoende stoelen met riemen voor bemanning

TABEL LOB-4 (VERVOLG)**SAFA-inspecties Nederland (2005) met categorie 3 bevindingen**

Datum	Vliegtuig type	Registratie	Maatschappij	Soort	Land	Vliegveld	Reden
17-07-05	DC10	N401JR	Dairo Air Services (DAS)	F	Uganda	AMS	► Lekkage hydraulische vloeistof bij de staart
17-07-05	A320	YK-AKE	SyrianAir	P	Syrie	AMS	► Bekleding inlaat rechtermotor beschadigd
19-07-05	IL76	RA-76842	Aviacon Zitotrans	F	Russische Federatie	EHV	► Vluchtvoorbereiding was niet in orde
23-07-05	A30B	TC-ONT	Onur Air	P	Turkije	AMS	► Olielekkage aan beide hoofdlandingsgestellen en aan de rechterkant onderzijde romp
26-07-05	DC10	5X-ROY	Dairo Air Services (DAS)	F	Uganda	AMS	► Brandstof en olielekkage ter hoogte van de centrale landingspoot en staart
03-08-05	B738	TC-IEB	Inter Express Airlines	P	Turkije	AMS	► Olielekkage aan de staart vanaf de APU
03-08-05	A306	TC-OAH	Onur Air	P	Turkije	AMS	► Onjuiste procedure verwerking defect (verstopte filter) in administratie
03-08-05	IL76	EX-049	Reem Air Airlines	F	Kyrgizië	EHV	► Brandstofberekening twijfelachtig ► Voorste band linker landingsgestel aan de limieten ► Toegang tot motorcompartiment 3 niet mogelijk, deuren verwrongen
04-08-05	IL76	EX-046	Reem Air Airlines	F	Kyrgizië	EHV	► Twee banden buiten de limieten ► Benedenste vrachtruim moet worden geborgd voor vertrek ► Captain rookte aan boord ondanks rookverbod
04-08-05	IL76	EX-066	Reem Air Airlines	F	Kyrgizië	EHV	► Losse onderdelen in benedenste vrachtruim moeten voor vertrek worden geborgd
13-08-05	GLF3	N35GZ	Private	P	USA	EHV	► Brandstoflekkage uit vleugeltanks t.h.v. het landingsgestel ► Lekkage hydraulische vloeistof uit de middenvleugel
16-08-05	IL76	RA-76842	Aviacon Zitotrans	F	Russische Federatie	UTC	► Radiokaarten niet bijgehouden, alleen losse wijzigingen beschikbaar ► Een band buiten de limieten
17-08-05	IL76	RA-76386	Aviacon Zitotrans	F	Russische Federatie	UTC	► Geen operationeel vliegplan voorbereid ► Medisch brevet piloot 1 dag verlopen ► 2 banden buiten de limieten beschadigd en 2 banden in slechte staat
22-08-05	IL76	EX-054	Reem Air Airlines	F	Kyrgizië	EHV	► Onjuiste brandstofberekening, geen rekening gehouden met windinvloeden en uitwijkkluchthavens

TABEL LOB-4 (VERVOLG)**SAFA-inspecties Nederland (2005) met categorie 3 bevindingen**

Datum	Vliegtuig type	Registratie	Maatschappij	Soort	Land	Vliegveld	Reden
09-09-05	DC10	5X-DAS	Dairo Air Services (DAS)	F	Uganda	AMS	▶ Lekkage hydraulische vloeistof bij linkermotor
13-09-05	B738	TC-IEB	Inter Express Airlines	P	Turkije	AMS	▶ Rompdeel onder de vleugels nat van hydraulische vloeistof
19-09-05	DC10	5X-DAS	Dairo Air Services (DAS)	F	Uganda	AMS	▶ Volgens pictogram in vliegtuig was vracht onjuist geladen
21-09-05	B742	VP-BIB	Volga Dnepr Airlines	F	Russische Federatie	AMS	▶ FOD gevonden in motor nummer 3
05-10-05	T154	RA-85834	Pulkovo Air Enterprise	P	Russische Federatie	AMS	▶ Toestel werd gevlogen buiten de toegestane geluidslimieten
14-10-05	DC10	5X-BON	Dairo Air Services (DAS)	F	Uganda	AMS	▶ Defect aan de straalomkeerder van motor #1 onjuist verwerkt in de vliegtuig documentatie
21-10-05	AN12	ER-ACI	Jet Line International	F	Moldavië	AMS	▶ Geen NOTAMS aanwezig c.q. nagegaan voor de inkomende vlucht ▶ Losse (zware) voorwerpen in de cabine
04-11-05	IL76	EW-76734	Transaviaexport Airlines	F	Wit Rusland	EHV	▶ Barst in de rechter cockpitruit ▶ Brandstofberekening onjuist ▶ Toegestane belading onjuist berekend ▶ Brandblusser niet direct bereikbaar ▶ 8 stoelen met stoelriem beschikbaar voor een bemanning van 10 ▶ Band neuswiel te ver versleten ▶ Geen Nederlandse erkenning voor vervoer gevaarlijke stoffen
07-11-05	IL76	EX-064	Reem Air Airlines	F	Kyrgizië	EHV	▶ Ontbrekende brandblusser in compartiment van de navigator
14-11-05	IL76	EX-046	Reem Air Airlines	F	Kyrgizië	EHV	▶ Geen navigatieplan aan boord ▶ Geen berekening voor een uitwijk luchthaven ▶ Medisch brevet captain 3 maanden verlopen
17-11-05	A30B	TC-AGK	Kuzu Airlines	F	Turkije	AMS	▶ Schokopnemer linkerlandingsgestel te laag
21-11-05	A30B	SU-BMZ	Tristar Air	F	Egypte	AMS	▶ Twee stoelen in de cabine defect, panelen achterzijde rechtermotor zaten los
21-11-05	B742	4X-AXH	El Al	F	Israël	AMS	▶ Brevet boordwerktuigkundige niet beschikbaar
23-12-05	AN26	UR-26077	Podilia Avia	F	Oekraïne	MST	▶ Onjuiste brandstofberekening, geen rekening gehouden met windinvloeden en verder niet opgenomen in het navigatieplan

Opmerkingen:

- ▶ Soort: P = Passagiersvliegtuig, F = Vrachtvliegtuig; C = Charter
- ▶ Vliegveld: AMS = Schiphol, EHV = Eindhoven, MST = Maastricht Aachen Airport, UTC = Vliegveld Soesterberg

TABEL LOB-5**SANA-inspecties Nederland**

SANA-inspecties	2005	2004	2003
Aantal uitgevoerde inspecties	8	51	55
▶ waarvan zonder bevindingen	5	30	26
▶ waarvan met bevindingen	3	21	29
▶ aantal bevindingen vallend in:			
▶ categorie 1	4	13	28
▶ categorie 2	1	9	13
▶ categorie 3	1	7	5
TOTAAL aantal bevindingen	6	29	46
Ratio bevindingen/inspecties [%]	75	57	84

Opmerkingen:

- ▶ SANA-inspecties worden sinds 2003 uitgevoerd
- ▶ De categorie 3 bevinding in 2005 is beschreven in [tabel LOB-6](#)
- ▶ De verdeling van de SANA-inspecties over de verschillende vliegtuigtypen is opgenomen in deel D, [tabel LOB-18](#)

TABEL LOB-7**SAGA-inspecties Nederland**

	2005	2004	2003	2002
Aantal uitgevoerde inspecties	7	45	71	51
▶ waarvan zonder acties	5	25	35	30
▶ waarvan met acties	2	20	36	21
▶ acties leidend tot:				
▶ aanbeveling aan gezagvoerder	2	17	33	15
▶ info aan eigenaar	1	5	4	6
▶ vliegen met restrictie	0	1	2	1
▶ correctie voor vertrek	0	2	2	4
▶ startverbod	0	0	0	1
TOTAAL aantal acties	3	25	41	27
Ratio acties / inspecties [%]	43	56	58	53

Opmerkingen:

- ▶ SAGA-inspecties worden uitgevoerd sinds 2002
- ▶ De verdeling van de SAGA-inspecties over de Nederlandse vliegvelden is opgenomen in deel D, [tabel LOB-19](#)

TABEL LOB-6**SANA-inspecties Nederland (2005) met categorie 3-bevinding**

Datum	Vliegtuig type	RegiStratie	Maatschappij	Soort	Land	Vliegveld	Reden
11-11-05	B767	PH-AHX	Arkefly/TUI	P	Nederland	AMS	• Technische administratie onjuist, vliegtuig niet vrijgegeven voor ETOPS vlucht

Opmerkingen:

- ▶ Soort: P = Passagiersvliegtuig, F = Vrachtvliegtuig; C = Charter
- ▶ Vliegveld: AMS = Schiphol, EHV = Eindhoven, MST = Maastricht Aachen Airport, UTC = Vliegveld Soesterberg

TABEL LOB-8**Ongevallen en serieuze incidenten in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Ongevallen	13	17	24	15	13	14
▶ Burgerluchtvaart	1	4	0	0	1	1
▶ Helikopters	2	0	2	0	2	0
▶ Privé-/zakenluchtvaart	3	9	8	3	5	7
▶ Zweefvliegtuigen	5	3	9	8	5	4
▶ micro light aircrafts	2	1	3	4	0	2
▶ Heteluchtballonnen	1	0	2	0	0	0
Serieuze incidenten	13	12	19	11	28	15
▶ Burgerluchtvaart	8	10	14	6	12	6
▶ Helikopters	2	0	0	1	0	0
▶ Privé-/zakenluchtvaart	1	1	2	2	10	6
▶ Zweefvliegtuigen	1	0	3	2	6	1
▶ micro light aircrafts	0	0	0	0	0	2
▶ Heteluchtballonnen	1	1	0	0	0	0

Opmerkingen:

- ▶ *Ongeval = elk voorval dat samenhangt met het gebruik van een luchtvaartuig en plaatsvindt tussen het tijdstip waarop een persoon zich aan boord begeeft met het voornemen een vlucht uit te voeren en het tijdstip waarop alle personen die zich met dit voornemen aan boord hebben begeven, zijn uitgestapt, en waarbij:

 - ▶ *een persoon dodelijk of ernstig gewond raakt of*
 - ▶ *het luchtvaartuig schade of structureel defect oploopt of*
 - ▶ *het luchtvaartuig vermist wordt of volledig onbereikbaar is**
- ▶ *De incidenten die in 2005 plaatsvinden zijn beschreven in deel D, [tabel LOB-20](#)*

TABEL LOB-9**Doden en (zwaar) gewonden ten gevolge van ongevallen in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland (tabel LOB-8)**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Doden	5	9	4	9	4	0
▶ Burgerluchtvaart	0	0	0	0	0	0
▶ Helikopters	0	0	0	0	0	0
▶ Privé-/zakenluchtvaart	2	7	3	4	3	0
▶ Zweefvliegtuigen	1	0	1	1	1	0
▶ micro light aircrafts	2	2	0	4	0	0
▶ Heteluchtballonnen	0	0	0	0	0	0
Zwaar gewonden	3	10	5	3	0	2
▶ Burgerluchtvaart	0	5	0	0	0	0
▶ Helikopters	0	0	0	0	0	0
▶ Privé-/zakenluchtvaart	0	5	1	0	0	0
▶ Zweefvliegtuigen	2	0	0	3	0	2
▶ micro light aircrafts	0	0	0	0	0	0
▶ Heteluchtballonnen	1	0	4	0	0	0

TABEL LTB-3**Aantal erkende / bevoegde personen per 31-12**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999
AML onderhoudstechnici	358	361	400	408	411	435	457
AML JAR-66 onderhoudstechnici	2.279	2.043	1.497	1.024	-	-	-
Erkende zweefvliegtechnici	53	53	42	50	57	54	46
Erkende inspecteurs	20	45	80	43	42	41	39

Opmerking:

- ▶ In 2002 is, conform de Europese regelgeving (JAR-66) gestart met het omzetten van de bedrijfslicenties van de ongeveer 2.500 onderhoudstechnici in de grote luchtvaart naar overheidslicenties

TABEL LTB-1**Gemiddelde leeftijd (jaren) luchtvaartuigen in Nederland ingeschreven per 31-12**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Grote luchtvaart (>5.670 kg MTOM en turbojets <=5.670 kg)	11,9	11,5	11,2	11,0	10,8	10,4
<i>Kleine luchtvaart</i>						
▶ >2.000 en <= 5.670 kg MTOM	27,2	26,3	26,8	25,3	23,0	22,9
▶ <= 2.000 kg MTOM)	23,1	23,1	22,6	21,9	21,4	21,2
(Motor)Zweefvliegtuigen	25,6	25,1	24,4	23,7	23,2	22,7
Ballon	9,1	8,8	8,3	8,1	7,7	7,4
Schaalmodellen	-	-	5,4	-	-	-
Helikopters (inclusief autogyro's)	13,0	13,1	13,2	13,4	13,0	12,5
TOTAAL	18,1	17,7	17,5	17,2	16,7	16,5

Opmerking:

▶ MTOM = Maximum toelaatbare start massa

TABEL LTB-4**Aantal erkende / geregistreerde organisaties per 31-12**

	2005	2004	2003	2002
Productieorganisatie op grond van Deel 21	21	11	11	13
Ontwerporganisatie op grond van Deel 21	6	4	3	3
Onderhoudsmanagementorganisatie op grond van Deel M	26	26	28	31
Onderhoudsorganisatie op grond van deel 145	60	55	53	56
Opleidingsorganisatie op grond van deel 147	6	6	2	0
Onderhoudsbedrijf op grond van Wet luchtvaart	7	7	11	16
Opleidingsinstelling op grond van Wet luchtvaart	4	3	1	0

Opmerking:

▶ In 2002 is, conform de Europese regelgeving (JAR-66) gestart met het omzetten van de bedrijfslicenties van de ongeveer 2.500 onderhoudstechnici in de grote luchtvaart naar overheidslicenties

TABEL LTB-2**Aantal ingeschreven luchtvaartuigen in Nederland per 31-12**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998
Grote luchtvaart (>5.670 kg MTOM en turbojets <=5.670 kg)	281	301	313	279	281	271	248	244
<i>Kleine luchtvaart</i>	716	710	714	720	714	703	707	687
▶ >2.000 en <= 5.670 kg MTOM	56	61	61	65	67	66	65	61
▶ <= 2.000 kg MTOM)	660	649	653	655	647	637	642	626
Zweefvliegtuigen	600	599	607	613	611	609	616	611
<i>(Motor)Zweefvliegtuigen</i>	139	129	125	127	118	106	96	91
▶ waarvan niet zelfstartend	41	35	30	29	21	18	14	14
▶ zelfstartend, geen touring motor glider	46	43	43	42	43	37	33	31
▶ zelfstartend, wel touring motor glider	52	51	52	56	54	51	49	46
Ballon (hetelucht-, ga- en luchtschepen)	430	438	435	416	414	385	359	340
<i>Micro light aircraft</i>	374	381	354	350	337	312	330	273
▶ waarvan vleugelvliegtuig	302	324	354	350	337	312	300	273
▶ waarvan schermvlieger	72	57	0	0	0	0	0	0
Schaalmodellen	0	0	7	0	0	0	0	0
Helikopters (inclusief autogyro's)	81	76	70	66	66	61	58	54
TOTAAL	2.621	2.634	2.625	2.571	2.571	2.447	2.384	2.300

Opmerking:

▶ MTOM = Maximum Toelaatbare Start Massa

TABEL TAX-1

Bedrijfs grootte (aantal vergunningsbewijzen per vergunning) taxi per 31-12

	2005		Vergunnings-		2004		Vergunnings-		2003		Vergunnings-		2002		Vergunnings-		2001		Vergunnings-	
	Taxi-		bewijzen		Taxi-		bewijzen		Taxi-		bewijzen		Taxi-		bewijzen		Taxi-		bewijzen	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
0	108	1,9	0	0	65	1,3	0	0,0	47	1,0	0	0,0	1	0,0	0	0,0	2	0,1	0	0,0
1	2.765	49,8	2.765	7,2	2.633	52,7	2.633	7,7	2.698	55,5	2.698	8,0	2.871	59,4	2.871	9,4	2.733	60,5	2.733	0,0
2	724	13,0	1.448	3,7	611	12,2	1.222	3,6	538	11,1	1.076	3,2	501	10,4	1.002	3,3	445	9,8	890	10,3
3	370	6,7	1.110	2,9	298	6,0	894	2,6	270	5,6	810	2,4	235	4,9	705	2,3	209	4,6	627	3,4
4	264	4,7	1.056	2,7	187	3,7	748	2,2	164	3,4	656	2,0	132	2,7	528	1,7	142	3,1	568	2,4
5	161	2,9	805	2,1	132	2,6	660	1,9	119	2,5	595	1,8	98	2,0	490	1,6	89	2,0	445	2,1
6	127	2,3	762	1,9	111	2,2	666	1,9	93	1,9	558	1,7	79	1,6	474	1,5	75	1,7	450	1,7
7	85	1,5	595	1,5	92	1,8	644	1,9	65	1,3	455	1,4	78	1,6	546	1,8	67	1,5	469	1,7
8	99	1,8	792	2,1	69	1,4	552	1,6	79	1,6	632	1,9	73	1,5	584	1,9	61	1,3	488	1,8
9	79	1,4	711	1,8	64	1,3	576	1,7	71	1,5	639	1,9	68	1,4	603	2,0	58	1,3	522	1,8
10 - 19	352	6,4	4.737	12,3	346	6,9	4.657	13,5	326	6,7	4.477	13,3	315	6,5	4.264	13,9	296	6,5	3.933	2,0
20 - 29	167	3,0	3.958	10,2	159	3,2	3.802	11,0	161	3,3	3.862	11,5	166	3,4	3.957	12,9	149	3,3	3.476	14,9
30 - 39	79	1,4	2.635	6,8	81	1,6	2.715	7,9	83	1,7	2.815	8,4	75	1,6	2.554	8,3	71	1,6	2.364	13,1
40 - 49	47	0,8	2.089	5,4	43	0,9	1.913	5,6	40	0,8	1.789	5,3	37	0,8	1.630	5,3	32	0,7	1.351	8,9
50 - 59	32	0,6	1.740	4,5	30	0,6	1.635	4,8	33	0,7	1.804	5,4	39	0,8	2.120	6,9	29	0,6	1.557	5,1
60 - 69	19	0,3	1.232	3,2	21	0,4	1.361	4,0	19	0,4	1.215	3,6	22	0,5	1.415	4,6	19	0,4	1.219	5,9
70 - 79	21	0,4	1.563	4,0	12	0,2	892	2,6	9	0,2	659	2,0	9	0,2	670	2,2	10	0,2	725	4,6
80 - 89	8	0,1	662	1,7	2	0,0	171	0,5	5	0,1	434	1,3	5	0,1	417	1,4	5	0,1	415	2,7
90 - 100	10	0,2	951	2,5	8	0,2	751	2,2	8	0,2	751	2,2	4	0,1	378	1,2	3	0,1	275	1,6
> 100	43	0,8	9.072	23,5	30	0,6	7.920	23,0	29	0,6	7.625	22,7	32	0,7	5.453	17,8	26	0,6	3.952	1,0
Totaal	5.560	100,0	38.683	100,0	4.994	100,0	34.412	100,0	4.857	100,0	33.550	100,0	4.838	100,0	30.661	100,0	4.521	100,0	26.459	100,0

Opmerking:

- Getallen 2001 betreffen alleen de door de inspectie afgegeven vergunningen; de nog geldige vergunningen die door de decentrale overheden zijn afgegeven, zijn niet opgenomen

TABEL TAX-2**Aantallen vergunningen per vestigingsstad onderneming per 31-12**

	2005		Vergunnings-		2004		Vergunnings-		2003		Vergunnings-		2002		Vergunnings-		2001		Vergunnings-	
	Taxi-		bewijzen		Taxi-		bewijzen		Taxi-		bewijzen		Taxi-		bewijzen		Taxi-		bewijzen	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Amsterdam	1.761	31,7	3.693	9,6	1.667	33,4	3.097	9,0	1.688	34,8	2.936	8,8	1.837	38,0	2.884	9,4	1.732	38,3	2.521	9,5
Rotterdam	345	6,1	1.105	2,9	313	6,3	1.025	3,0	307	6,3	986	2,9	276	5,7	840	2,7	289	6,4	752	2,8
Den Haag	333	6,0	1.235	3,2	303	6,1	1.026	3,0	286	5,9	959	2,9	276	5,7	858	2,8	261	5,8	764	2,9
Utrecht	124	2,2	418	1,1	92	1,8	345	1,0	90	1,9	339	1,0	101	2,1	336	1,1	106	2,3	287	1,1
Eindhoven	41	0,7	329	0,9	27	0,5	287	0,8	21	0,4	254	0,8	20	0,4	350	1,1	17	0,4	346	1,3
Tilburg	12	0,2	327	0,9	10	0,2	165	0,5	9	0,2	187	0,6	8	0,2	189	0,6	8	0,2	180	0,7
Groningen	37	0,7	349	0,9	19	0,4	292	0,8	17	0,4	400	1,2	19	0,4	270	0,9	15	0,3	237	0,9
Almere	182	3,3	336	0,9	145	2,9	287	0,8	126	2,6	232	0,7	120	2,5	221	0,7	98	2,2	186	0,7
Breda	14	0,3	166	0,4	11	0,2	154	0,4	7	0,1	145	0,4	7	0,1	141	0,5	6	0,1	135	0,5
Nijmegen	12	0,2	134	0,3	9	0,2	114	0,3	8	0,2	90	0,3	5	0,1	104	0,3	3	0,1	45	0,2
Apeldoorn	7	0,1	50	0,1	5	0,1	39	0,1	3	0,1	35	0,1	3	0,1	184	0,6	3	0,1	179	0,7
Enschede	15	0,3	187	0,5	10	0,2	154	0,4	9	0,2	326	1,0	4	0,1	210	0,7	5	0,1	216	0,8
Haarlem	19	0,3	126	0,3	9	0,2	123	0,4	12	0,2	130	0,4	16	0,3	372	1,2	13	0,3	361	1,4
Arnhem	23	0,4	282	0,7	16	0,3	241	0,7	16	0,3	136	0,4	15	0,3	166	0,5	10	0,2	133	0,5
Zaanstad	114	2,1	384	1,0	94	1,9	327	1,0	89	1,8	304	0,9	65	1,3	235	0,8	53	1,2	216	0,8
Den Bosch	16	0,3	291	0,7	14	0,3	237	0,7	10	0,2	208	0,6	7	0,1	192	0,6	7	0,2	133	0,5
Amersfoort	20	0,4	355	0,9	10	0,2	262	0,8	8	0,2	231	0,7	8	0,2	204	0,7	4	0,1	170	0,6
Maastricht	20	0,4	261	0,7	14	0,3	225	0,7	13	0,3	215	0,6	13	0,3	203	0,7	10	0,2	150	0,6
Dordrecht	16	0,3	133	0,3	11	0,2	131	0,4	11	0,2	98	0,3	10	0,2	93	0,3	10	0,2	86	0,3
Leiden	17	0,3	150	0,4	13	0,3	175	0,5	14	0,3	275	0,8	12	0,2	185	0,6	10	0,2	190	0,7
Totaal Top 20	3.128	56,3	10.311	26,7	2.792	56,0	8.706	25,3	2.744	56,6	8.468	25,4	2.822	58,3	8.237	26,8	2.660	58,8	7.287	27,6
Overig NL	2.432	43,7	28.372	73,3	2.202	44,1	25.706	74,7	2.113	43,5	25.064	74,7	2.016	41,7	22.424	73,1	1.861	41,2	19.172	72,4
Totaal	5.560	100,0	38.683	100,0	4.994	100,0	34.412	100,0	4.857	100,0	33.550	100,0	4.838	100,0	30.661	100,0	4.521	100,0	26.459	100,0

Opmerking:

► *Getallen 2001 betreffen alleen de door de inspectie afgegeven vergunningen. De nog geldige vergunningen die door de decentrale overheden zijn afgegeven, zijn niet opgenomen*

TABEL TAX-3**Afgegeven documenten taxi**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Chauffeurspassen	24.361	6.249	12.364	13.425	16.239	41.608	1.182
▶ Waarvan normaal	23.997	n.v.t.	-	-	-	-	-
▶ Waarvan beperkt	364	n.v.t.	-	-	-	-	-
▶ Ingetrokken chauffeurspassen	0	53	17	8	2	6	0
Vergunningsbewijzen	14.203	2.478	4.213	4.368	19.461	7.920	g.g.b.
Ondernemersvergunningen	552	568	453	778	3.449	1.118	g.g.b.
▶ Wijzigingen	370	385	363	274	377	g.g.b.	g.g.b.
▶ Diverse (o.a. intrekking)	149	70	289	0	60	g.g.b.	g.g.b.
▶ Toetsing t.b.v. verlenging##	1.297	-	-	-	-	-	-

Opmerkingen:

- ▶ *Chauffeurspassen worden sinds 01-10-1999 door de inspectie afgegeven*
- ▶ *## deze gegevens worden vanaf 2005 geregistreerd*
- ▶ *g.g.b.: geen gegevens bekend*

TABEL TAX-4**Reguliere wegcontroles taxi's**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Aantal gecontroleerde taxi's	2.972	3.500	4.767	5.373	2.673	5.333
▶ Waarvan zonder overtreding	1.727	2.328	3.146	3.235	g.g.b.	g.g.b.
▶ Waarvan met overtreding	1.245	1.172	1.621	2.138	g.g.b.	g.g.b.
▶ ondernemingsvergunning	67	-	-	-	-	-
▶ vergunningsbewijs	49	-	-	-	-	-
▶ chauffeurseisen	221	-	-	-	-	-
▶ rij- en rusttijden	742	-	-	-	-	-
▶ keuring voertuig	44	-	-	-	-	-
▶ tarieven	122	-	-	-	-	-
▶ geschillencommissie	0	-	-	-	-	-
Overtredingpercentage = ratio overtredingen / gecontroleerde voertuigen [%]	41,9	33,5	34,0	39,8	-	-

Opmerkingen:

- ▶ Voor 2004 en voorgaande jaren zijn de overtredingen niet verder uitgesplitst
- ▶ g.g.b.: geen gegevens bekend

TABEL TAX-5**Resultaten zichtwaarnemingen taxi**

	najaar 2004 / voorjaar 2005		najaar 2002 / voorjaar 2003
	aantal	[%]	[%]
<i>Den Haag</i>			
▶ Aantal gecontroleerde ritten	1.098	-	-
▶ Aantal gecontroleerde taxi's	505	-	-
▶ Waarvan in overtreding	119	23,6	44,0
▶ Aantal bedrijfsinspecties	34	-	-
▶ Waarvan proces-verbaal	18	52,9	-
<i>Rotterdam</i>			
▶ Aantal gecontroleerde ritten	910	-	-
▶ Aantal gecontroleerde taxi's	727	-	-
▶ Waarvan in overtreding	118	16,2	27,3
▶ Aantal bedrijfsinspecties	32	-	-
▶ Waarvan proces-verbaal	17	53,1	-
<i>Amsterdam / Schiphol</i>			
▶ Aantal gecontroleerde ritten	15.347	-	-
▶ Aantal gecontroleerde taxi's	2.390	-	-
▶ Waarvan in overtreding	651	27,2	-
▶ Aantal bedrijfsinspecties	93	-	-
▶ Waarvan proces-verbaal	29	31,2	-
<i>Utrecht</i>			
▶ Aantal gecontroleerde ritten	1.348	-	-
▶ Aantal gecontroleerde taxi's	g.g.b.	-	-
▶ Waarvan in overtreding	g.g.b.	38,5	-
▶ Aantal bedrijfsinspecties	g.g.b.	-	-
▶ Waarvan proces-verbaal	g.g.b.	g.g.b.	-
TOTAAL aantal gecontroleerde ritten			
▶ Waarvan in overtreding			

Opmerkingen:

- ▶ *In Utrecht en Amsterdam / Schiphol is in 2005 voor het eerst een zicht controle gehouden*
- ▶ *Het overtredingspercentage Amsterdam / Schiphol wordt negatief beïnvloed door één bedrijf waarbij zeer veel overtredingen zijn geconstateerd*
- ▶ *Meerdere gecontroleerde ritten kunnen betrekking hebben op een en dezelfde taxi (de chauffeur kan wel een ander zijn)*
- ▶ *Over de periode 2004 - 2005 zijn, met uitzondering van Utrecht, uitgebreide evaluatierapporten opgesteld*
- ▶ *g.g.b.: geen gegevens bekend*

TABEL TAX-6**Bedrijfscontroles taxi**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000
<i>Volledige inspecties</i>	202	138	119	166	263	255
▶ waarvan zonder overtreding	113	-	-	-	-	-
▶ waarvan met overtreding	89	-	-	-	-	-
<i>Chauffeursonderzoek</i>	24	-	-	-	-	-
▶ waarvan zonder overtreding	20	-	-	-	-	-
▶ waarvan met overtreding	4	-	-	-	-	-
<i>Zichtwaarnemingen</i>	269	-	-	-	-	-
▶ waarvan zonder overtreding	167	-	-	-	-	-
▶ waarvan met overtreding	102	-	-	-	-	-
<i>Fraude taxi</i>	11	-	-	-	-	-
▶ waarvan zonder overtreding	6	-	-	-	-	-
▶ waarvan met overtreding	5	-	-	-	-	-
<i>Ongevalsonderzoek</i>	2	-	-	-	-	-
▶ waarvan zonder overtreding	1	-	-	-	-	-
▶ waarvan met overtreding	1	-	-	-	-	-
<i>Faillissement</i>	7	-	-	-	-	-
▶ waarvan zonder overtreding	7	-	-	-	-	-
▶ waarvan met overtreding	0	-	-	-	-	-
Totaal	314	138	119	166	263	255
▶ waarvan zonder overtreding	113	83	g.g.b.	g.g.b.	g.g.b.	g.g.b.
▶ waarvan met overtreding	201	55	g.g.b.	g.g.b.	g.g.b.	g.g.b.
Overtredingspercentage = ratio overtredingen / gecontroleerde voertuigen [%]	64,0	40,0				

Opmerking:

▶ Voor 2005 zijn de overtredingen niet verder uitgesplitst

TABEL TAX-7**Resultaten inspecties rolstoelvervoer**

	2005		2004	
	Aantal	[%]	Aantal	[%]
Aantal gecontroleerde taxi's	775	-	230	-
Aantal vervoerde rolstoelen	1.626	-	305	-
Aantal taxi's zonder overtreding	531	68,5	21	8,7
Aantal taxi's met overtreding	244	31,5	209	91,3
▶ Rolstoel niet of niet goed vastgezet	38	3,0	46	15,0
▶ Losliggende voorwerpen	42	5,4	14	5,9
▶ Niet dragen van de externe veiligheidsgordel	242	19,7	275	90,0
▶ Niet aanwezig zijn van veiligheidsgordel	73	5,8		
▶ Liften/oprijplaten ondeugdelijk	3	0,4	12	5,2
▶ Belemmering vrije doorgang in voertuig	2	0,3		
▶ Teveel zitplaatsen in voertuig	9	1,2	9	3,9

Opmerkingen:

- ▶ *De geïnspecteerde items in 2005 zijn anders geformuleerd dan in 2004, ook de weergave en analyse verschilt; om een vergelijking tussen beide jaren mogelijk te maken zijn daar waar nodig aantallen en items samengevoegd*
- ▶ *Per taxi kunnen één of meerdere overtredingen zijn geconstateerd*
- ▶ *Alle taxi's die gecontroleerd zijn vervoeren een of meerdere rolstoelen, taxi's zonder rolstoel zijn niet gecontroleerd*

TABEL BUS-1**Aantal verstrekte vergunningen per 31-12**

	2005	2004	2003	2002	2001
Nationaal vervoer					
▶ Verstrekte vergunningen CPV	52	224	94	108	107
▶ Verstrekte vergunningen CPV beperkt	25	32	34	32	-
▶ Gewijzigde vergunningen (groot/klein)	37	2	25	3	-
▶ Ingetrokken vergunningen	0	18	78	4	16
▶ Ontheffingen vakbekwaamheid	0	0	1	5	11
▶ Afgewezen aanvragen CPV-vergunning	0	2	10	-	-
▶ Buiten behandeling gestelde aanvragen CPV-vergunning	10	30	22	-	-
▶ Verstrekte vergunningbewijzen CPV	771	2.885	1.972	5.531	1.174
Internationaal vervoer					
<i>Afgegeven vergunningen</i>					
▶ Communautaire vergunning	49	271	86	60	39
▶ Geregeld vervoer	11	20	23	46	54
▶ Grensoverschrijdend vervoer	-	20	21	46	54
▶ Transitovervoer	19	4	23	22	26
▶ Attest beperkt vervoer	29	24	28	28	29
▶ Toelating busvervoer	6	4	11	20	27
▶ Toelating internationaal taxivervoer	10	21	32	-	-
<i>Wijziging vergunningen</i>					
▶ Geregeld vervoer en transitovervoer	g.g.b.	4	10	8	-
<i>Afgegeven vergunningbewijzen</i>					
▶ Communautaire vergunning	440	3.019	613	226	395
▶ Geregeld vervoer	174	420	347	282	-
▶ Afgegeven reisbladenboeken	1.911	2.224	2.512	2.590	2.411
▶ Afgewezen aanvragen	0	0	2	1	-
▶ Ingetrokken vergunningen	0	0	3	0	-

TABEL BUS-2**Aantal uitstaande vergunningen per 31-12**

	2005	2004
<i>Vergunningen</i>		
▶ CPV-onbeperkt	529	475
▶ CPV-beperkt	230	175
▶ BB-onbeperkt	64	109
▶ BB-beperkt	162	233
<i>Vergunningsbewijzen</i>		
▶ CPV-onbeperkt	12.046	11.044
▶ CPV-beperkt	319	219
▶ BB-onbeperkt	405	1.241
▶ BB-beperkt	206	295

Opmerking:

- ▶ Alle Besloten Bus-vergunningen zijn per 01-01-2006 komen te vervallen

TABEL BUS-3**Reguliere wegcontroles bus, overtredingen op kernbepalingen**

	aantal	[%]
Aantal gecontroleerde bussen	1.947	-
▶ Waarvan zonder overtreding	1.425	73,2
▶ waarvan met overtreding	522	26,8
▶ ondernemingsvergunning	30	1,5
▶ vergunningsbewijs	78	4,0
▶ chauffeurseisen	72	3,7
▶ rij- en rusttijden	297	15,3
▶ keuring voertuig	45	2,3
Overtredingspercentage = ratio overtredingen / gecontroleerde voertuigen [%]		26,8

Opmerking:

- ▶ Sinds 2005 vindt uitsplitsing van de overtredingen op kernbepalingen plaats

TABEL BUS-4**Reguliere wegcontroles busvervoer per land**

	aantal	[%]
<i>Nederland</i>	1.418	
▶ waarvan zonder overtreding	1.027	
▶ waarvan met overtreding	391	27,6
<i>Buitenland</i>	529	
▶ waarvan zonder overtreding	398	
▶ waarvan met overtreding	131	24,8
▶ <i>Duitsland</i>	149	
▶ waarvan zonder overtreding	110	
▶ waarvan met overtreding	39	26,2
▶ <i>Spanje</i>	78	
▶ waarvan zonder overtreding	56	
▶ waarvan met overtreding	22	28,2
▶ <i>België</i>	83	
▶ waarvan zonder overtreding	64	
▶ waarvan met overtreding	19	22,9
▶ <i>Frankrijk</i>	76	
▶ waarvan zonder overtreding	59	
▶ waarvan met overtreding	17	22,4
▶ <i>Polen</i>	34	
▶ waarvan zonder overtreding	27	
▶ waarvan met overtreding	7	20,6
▶ <i>Italië</i>	20	
▶ waarvan zonder overtreding	15	
▶ waarvan met overtreding	5	25,0
▶ <i>Overig</i>	89	
▶ waarvan zonder overtreding	67	
▶ waarvan met overtreding	22	24,7
Totaal	1.947	

Opmerking:

- ▶ Nadere informatie over de jaren 2005 - 2000 is opgenomen in deel D, tabel BUS-8

TABEL BUS-5**Resultaten controles buspendels**

	juli / augustus 2005	februari / maart 2005
<i>Aantal gecontroleerde bussen</i>	280	80
▶ waarvan de snelheidsbegrenzer te hoog ingesteld	4	6
▶ waarvan de tachograaf niet goed werkt	0	3
<i>Aantal gecontroleerde chauffeurs</i>	400	170
▶ waarvan geen geneeskundige verklaring overlegd kan worden	4	3
▶ waarvan de registratiebladen van de tachograaf niet goed gebruikt	39	9
▶ waarvan te lang gereden	2	0
▶ waarvan onvoldoende rust genoten tijdens de reis	23	0
▶ waarvan werkzaamheden voorafgaand aan de reis niet geregistreerd	40	0
<i>Aantal maal proces-verbaal opgemaakt</i>	47	22
Ratio aantal maal proces-verbaal / aantal gecontroleerde bussen [%]	23,5	25,8

TABEL BUS-7**Aantal ernstige ongevallen met autobussen in Europa**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Aantal geregistreerde ongevallen	33	21	39	3	3	8
▶ Waarvan Nederlandse bussen/passagiers	2	0	1	3	-	4

Opmerking:

▶ Bron: www.adac.de

TABEL BUS-6**Bedrijfsinspecties busvervoer**

	2005	2004
<i>Volledige inspecties</i>	150	
▶ waarvan zonder overtreding	38	
▶ waarvan met overtreding	112	
▶ overtredingspercentage [%]	74,7	
<i>Chauffeursonderzoek</i>	56	
▶ waarvan zonder overtreding	41	
▶ waarvan met overtreding	15	
▶ overtredingspercentage [%]	26,8	
<i>Snelheidsbegrenzer</i>	8	
▶ waarvan zonder overtreding	8	
▶ waarvan met overtreding	0	
▶ overtredingspercentage [%]	0,0	
<i>Ongevalsonderzoek</i>	4	
▶ waarvan zonder overtreding	3	
▶ waarvan met overtreding	1	
▶ overtredingspercentage [%]	25,0	
<i>Faillissement</i>	4	
▶ waarvan zonder overtreding	4	
▶ waarvan met overtreding	0	
▶ overtredingspercentage [%]	0,0	
Totaal	222	141
▶ waarvan zonder overtreding	94	69
▶ waarvan met overtreding	128	72
▶ Totaal aantal overtredingen	586	380
Overtredingspercentage		
= ratio overtredingen /		
gecontroleerde voertuigen [%]	57,7	51,1

Opmerking:

- ▶ Sinds 2005 vindt uitsplitsing van de overtredingen op kernbepalingen plaats; in 2005 voor het eerst uitsplitsing

TABEL GOE-1**Aantal bedrijven = vergunninghouders per 31-12**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Alleen binnenlands	9.842	9.872	9.814	9.757	9.840	9.815	9.267	8.708	8.129	7.625
Tevens Eurovergunninghouder	2.202	2.188	2.163	2.315	2.265	2.495	2.950	3.016	3.102	3.185
TOTAAL bedrijven	12.044	12.060	11.977	12.072	12.105	12.310	12.217	11.724	11.231	10.810
5-jaarsgemiddelde	12.052	12.105	12.136	12.086	11.917	11.658				

Opmerking:

► Bron: www.niwo.nl

TABEL GOE-2**Resultaten transportinspecties goederenvervoer over de weg**

	2005	2004	2003
Aantal transportinspecties	27.964	23.712	22.444
► Waarvan met een of meerdere proces-verbaal	2.097	1.861	2.469
► Waarvan met maatregel	991	1.091	1.562
Ratio Overtreding / aantal inspecties [%]	18,7	19,5	22,2
Ratio inspecties met proces-verbaal / aantal inspecties [%]	7,5	7,8	11,0
Ratio inspecties met maatregel / aantal inspecties [%]	3,5	4,6	7,0

Opmerking:

► Voor 2003 geen gegevens beschikbaar

TABEL GOE-3**Resultaten toezicht Wet vervoer gevaarlijke stoffen goederenvervoer over de weg**

	2005	2004	2003
Aantal gecontroleerde voertuigen	1.857	1.620	1.243
▶ Waarvan zonder overtreding	1.326	1.107	878
▶ Waarvan met overtreding	521	513	365
Aantal overtredingen	878	1.120	593
▶ Waarvan met type 1 overtreding	209	344	-
▶ Waarvan met type 2 overtreding	669	776	-
Ratio aantal voertuigen met overtreding / totaal aantal voertuigen [%]	28,1	31,7	29,4

Opmerkingen:

- ▶ *Indeling in type 1 en type 2 overtredingen wordt sinds 2004 toegepast*
- ▶ *Voor 2002 en voorgaande jaren geen gegevens beschikbaar*

TABEL GOE-4**Verdeling overtredingen toezicht Wet vervoer gevaarlijke stoffen
goederenvervoer over de weg**

	2005	2004
<i>Type 1 overtreding</i>	23,80	30,71
▶ Stuwage / segregatie	15,83	21,96
▶ Lekkage (gevaarlijke restanten buitenzijde verpakking)	1,71	1,61
▶ Verpakkingsvoorschriften	1,25	2,23
▶ Gedrageregels (passagiers / roken)	1,25	1,61
▶ Vakbekwaamheid	1,25	1,16
▶ Negeren routing / tunnelverbod	1,03	0,54
▶ Voertuig toegelaten	0,57	0,89
▶ Stof toegelaten / classificatie	0,46	0,18
▶ Verpakkingsconstructie test	0,34	0,18
▶ Vulling (over-, ondervulling / overbelading)	0,11	0,36
<i>Type 2 overtreding</i>	76,20	69,29
▶ vervoerdocument	26,08	20,54
▶ Uitrusting voertuig	19,13	20,45
▶ etiketten / opschriften verpakking	10,82	11,88
▶ opschriften / etikettering voertuig	9,57	7,68
▶ Gevarenkaart	7,40	5,09
▶ overig	1,48	0,80
▶ Overige documenten	0,91	1,70
▶ vrijstellingen	0,68	0,27
▶ overig voertuig	0,11	0,89
TOTAAL	100,00	100,00

Opmerkingen:

- ▶ *Getallen in procenten*
- ▶ *Rangschikking volgens verdeling 2005*
- ▶ *Indeling in type 1 en type 2 overtredingen wordt sinds 2004 toegepast*

TABEL GOE-5**Resultaten transportinspecties goederenvervoer over de weg**

	2005	2004	2003
Aantal transportinspecties	27.964	23.712	22.444
▶ Waarvan met overtreding arbeids- en rusttijden	2.941	2.307	2.110
▶ Waarvan leidend tot rijverbod	728	640	733
Ratio overtreding rij- rusttijden / aantal inspecties [%]	10,5	10,0	9,4
Ratio rijverbod / aantal inspecties [%]	2,6	2,7	3,3

Opmerking:

- ▶ *Voor 2002 en voorgaande jaren geen gegevens beschikbaar*

TABEL GOE-8**Resultaten controles overbelading goederenvervoer over de weg**

	2005	2004	2003
Aantal gewogen vrachtauto's	566	849	2.838
▶ Waarvan zonder overtreding	327	461	1.282
▶ Waarvan met overtreding	239	388	1.566
Ratio aantal overtredingen / aantal gewogen vrachtauto's [%]	42,2	45,7	55,2

Opmerking:

- ▶ *Voor 2002 en voorgaande jaren geen gegevens beschikbaar*

TABEL GOE-6**Resultaten analyse tachograafschijven goederenvervoer over de weg**

	2005	2004	2003
Aantal beoordelen tachograafschijven	21.636	38.079	34.671
▶ Waarvan overtreding dagelijkse rijtijd	1.717	3.188	3.433
▶ Waarvan overtreding dagelijkse rusttijd	1.588	3.221	3.398
▶ Waarvan overtreding ononderbroken rijtijd	3.048	5.521	5.440
Ratio overtreding dagelijkse rijtijd / aantal tachograafschijven [%]	7,9	8,4	9,9
Ratio overtreding dagelijkse rusttijd / aantal tachograafschijven [%]	7,3	8,5	9,8
Ratio overtreding ononderbroken rijtijd / aantal tachograafschijven [%]	14,1	14,5	15,7

Opmerkingen:

- ▶ Een tachograafschijf kan leiden tot één of meerdere overtredingen
- ▶ Voor 2002 en voorgaande jaren geen gegevens beschikbaar

TABEL GOE-7**Resultaten bedrijfsonderzoeken rij- en rusttijden goederenvervoer over de weg**

	2005	2004
Aantal bedrijfsonderzoeken	593	268
▶ Waarvan zonder overtreding	188	154
▶ Waarvan met overtreding	405	104
Aantal proces verbaal / bestuurlijke boete	124	50
Ratio aantal met overtreding / aantal bedrijfsonderzoeken [%]	68,3	38,8
Ratio aantal proces verbaal / aantal bedrijfsonderzoeken [%]	20,9	18,7

Opmerkingen:

- ▶ Voor 2003 en voorgaande jaren geen gegevens beschikbaar
- ▶ Vanaf 1 juni 2005 wordt in plaats van een proces-verbaal een bestuurlijke boete opgelegd
- ▶ Het aantal geregistreerde overtredingen is in 2005 sterk toegenomen door een andere wijze van registreren

TABEL GOE-9**Fataal letsel bij goederenvervoer over de weg**

	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Inzittende vrachtwagen	10	8	11	16	8	14	9	11	15
Buiten vrachtwagen	120	139	110	154	155	158	121	157	185
TOTAAL	130	147	120	170	163	172	130	168	200
5-jaarsgemiddelde	146	154	151	161	167				

Opmerkingen:

- ▶ Cijfers 2005 nog niet beschikbaar
- ▶ Bron: Adviesdienst Verkeer en Vervoer

TABEL SPO-1**Vergunningen en veiligheidsattesten per 31-12-2005**

Soort	Onderneming	Bedrijfs- [B] c.q. EU-vergunning [EU] geldig tot	Veiligheidsattest geldig tot
VG	ACTS Nederland B.V.		15-03-2008
An	BAM Infratechniek Middenwest b.v	► Onbepaalde tijd [B]	
An	BAM Infratechniek Noordoost b.v	► Onbepaalde tijd [B]	
V	BAM Rail B.V.	► Onbepaalde tijd [EU] ► Onbepaalde tijd [B]	19-05-2008
VG	B-Cargo (NMBS)		15-12-2007
VG	Connex Cargo Nederland BV	► Onbepaalde tijd [EU]	01-02-2007
VR	DB Regionalbahn Westfalen GmbH		01-12-2007
An	De Wilde NL bv	► Onbepaalde tijd [B]	
VG	DLC		01-01-2009
VG	ERS		01-01-2007
V	Eurailscout B.V.	► Onbepaalde tijd [EU]	01-11-2007
VG	HGK		01-10-2008
An	GTI Rail vof	► Onbepaalde tijd [B]	
An	Imtech Infra bv	► Onbepaalde tijd [B]	
V	Nacap Benelux b.v	► Onbepaalde tijd [B]	01-02-2009
An	Nedrail Spoorwegbouw vof	► Onbepaalde tijd [B]	
V	NedTrain Consulting B.V	► Onbepaalde tijd [EU]	01-11-2006
V	NedTrain Services B.V.	► Onbepaalde tijd [EU]	01-11-2006
VR	NoordNed B.V.	► Onbepaalde tijd [EU]	01-04-2008
VR	NS Reizigers B.V.	► Onbepaalde tijd [EU]	01-07-2006

TABEL SPO-1 (VERVOLG)**Vergunningen en veiligheidsattesten per 31-12-2005**

Soort	Onderneming	Bedrijfs- [B] c.q. EU-vergunning [EU] geldig tot	Veiligheidsattest geldig tot
VR	Prignitzer Eisenbahn GmbH		01-12-2007
VG	Rail4Chem Benelux B.V.	► Onbepaalde tijd [EU]	01-07-2006
VG	Rail4Chem GmbH audit 2003		01-02-2006
VG	Railion Benelux N.V.		01-04-2006
VG	Rotterdam Rail Feeding B.V.	► Onbepaalde tijd [EU]	01-04-2008
V	Spitzke Spoorbouw bv	► Onbepaalde tijd [EU] ► Onbepaalde tijd [B]	01-11-2008
An	Strukton Betonbouw bv	► Onbepaalde tijd [B]	
An	Strukton Infratechniek bv	► Onbepaalde tijd [B]	
V	Strukton Railinfra B.V.		01-06-2006
VR	Syntus B.V.	► Onbepaalde tijd [EU]	01-04-2008
An	Techrail B.V.	► Onbepaalde tijd [B]	
VR	Thalys Nederland B.V.	► Onbepaalde tijd [EU]	01-09-2008
An	Tubex B.V.	► Onbepaalde tijd [B]	
An	Van Gelder Rail bv	► Onbepaalde tijd [B]	
V	Volker Stevin 2003	► Onbepaalde tijd [EU]	01-10-2006
VR	ZLSM - Bedrijf B.V.		01-01-2008

Opmerking:

► Soort: An = Aannemer met zelfrijdend gereedschap; VR = Vervoerder, reiziger; VG = Vervoerder, goederen; V = vervoerder, overig

TABEL SPO-2

Erkenningen per 31-12-2005

Soort	Onderneming	Aanwijzing [A] c.q. Erkenning [E] geldig tot
A	ACHMEA Arbo	01-11-2007 [E]
A	Arbo Unie B.V.	Onbepaalde tijd [A]
A	Bijleveld & van Vriesland	Onbepaalde tijd [A]
A	HP Select	Onbepaalde tijd [A]
A	Human Company B.V.	Onbepaalde tijd [A]
A	Imtech Arbodienst	01-11-2007 [E]
A	Maetis Arbo	Onbepaalde tijd [A]
A	Meditel	01-02-2006 [E]
P	MEV-IRS	01-11-2006 [E]
A	Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Geneeskundig Centrum	Onbepaalde tijd [E]
A	PKG Bedrijfspsychologen	Onbepaalde tijd [A]
E	SERV	01-01-2007 [E]
P	SpoorFlex	01-05-2007 [E]
E	SRE	01-01-2007 [E]

Opmerking:

► Soort: A = Arbodienst; P = Personeelsvoorzieners; E = Exameninstituut

TABEL WAT-1

Aantal vergunningen Rijkswaterstaat (=eigen dienst)

	2005	2004	2003
Ontgrondingenwet	11	8	1
Wet bodembescherming	34	24	18
Wet beheer rijkswaterstaatswerken	45	35	27
Wet verontreiniging oppervlaktewateren	15	11	9
Wet verontreiniging zeewater	2	1	2
Wet op de waterhuishouding	1	0	0
Wet milieubeheer	0	1	0
TOTAAL	108	80	57

Opmerking:

► De inspectie houdt sinds 2003 toezicht op het integraal waterbeheer; voor 2003 zijn geen cijfers bekend

TABEL SPO-3**Aantal doden in het spoor**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Reizigers	0	2	0	1	2	1	0	1	2	0
Baanwerkers	0	2	1	1	0	0	2	1	2	0
Rangeerders	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0
Machinisten	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Hoofdconducteurs	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Overig personeel	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Overweggebruikers	18	17	28	17	20	34	47	25	31	33
Onbevoegde/passanten	7	3	7	4	3	5	3	5	5	2
Suïciden	184	170	175	179	199	184	174	183	181	166
Omwonenden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAAL	209	194	213	202	225	225	226	218	221	201
5-jaarsgemiddelde	218	219	223	218	220	226	229	239	247	248

Opmerking:

► Dode: een verwonding ten gevolge van een ongeval die binnen 30 dagen leidt tot overlijden

TABEL WAT-2**Risicovolle overstorten**

	2005-12	2005 -05	2004-05	2004-02	2003	2001
Aantal te saneren overstorten:		118	184	269	408	710
► waarvan niet voldoen aan afspraken Tweede Kamer (nog risicovol)	13	39				

TABEL KV-1**Aantallen Nederlandse koopvaardijsschepen**

	2005
<i>Schepen >=500 GT</i>	859
▶ Waarvan passagiersschepen	18
▶ Waarvan vrachtschepen	767
▶ Waarvan tankschepen	59
▶ Overige schepen	15
<i>Schepen <500GT</i>	493
▶ Waarvan passagiersschepen	6
▶ Waarvan vrachtschepen	343
▶ Waarvan tankschepen	1
▶ Zeilpassagiersschepen	65
▶ Overheidsvaartuigen	70
▶ Pleziervaartuigen	8
TOTAAL	1.352

Opmerkingen:

- ▶ *in 2005 is de indeling in scheepstypen veranderd om verband te kunnen leggen tussen de verschillende regelingen voor tarieven en indeling in scheepstypen; de oude indeling is weergegeven in deel D, [tabel KV-10](#)*
- ▶ *GT = Gross Tonnages, de inhoudsmaat van een schip, niet noodzakelijkerwijs de ladingscapaciteit; sommige delen van het schip worden daar ook toe gerekend, zoals brandstoftanks en bemanningsaccomodaties*

TABEL KV-2**Aantallen verstrekte bemanningsdocumenten**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Monsterboekjes	4.054	3.964	4.122	4.603	5.922	9.090	8.161	3.986	3.742	3.581
Vaarbevoegdheidsbewijzen	3.161	3.559	4.654	14.134	5.583	5.501	4.562	4.167	3.274	2.947
Beoordeelde bemanningsplannen	244	267	279	139	208	166	168	134	106	70
▶ Waarvan goedgekeurd	222	234	g.g.b.	g.g.b.	g.g.b.	g.g.b.	g.g.b.	g.g.b.	g.g.b.	g.g.b.
▶ Waarvan niet goedgekeurd	22	33	g.g.b.	g.g.b.	g.g.b.	g.g.b.	g.g.b.	g.g.b.	g.g.b.	g.g.b.
Ontheffing verleend aan buitenlandse kapiteins	n.v.t.	98	67	86	56	37	16	g.g.b.	g.g.b.	g.g.b.
Aantal afgegeven dispensaties bemanningleden	n.v.t.	51	75	107	684	465	616	g.g.b.	g.g.b.	g.g.b.
TOTAAL	7.703	8.206	9.197	19.069	12.453	15.259	13.523	21.810	15.409	13.720

Opmerkingen:

- ▶ g.g.b. = geen gegevens beschikbaar
- ▶ Door inwerkingtreding van nieuw STCW-(Standards on Training, Certification and Watchkeeping) moesten in 2002 alle vaarbevoegdheidsbewijzen worden vervangen; eerder afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen worden onder Port State Control niet meer erkend door het buitenland
- ▶ Ontheffing verleend aan buitenlandse kapiteins worden vanaf 2005 niet meer verleend
- ▶ Dispensaties bemanningleden hoeven, door gewijzigde regelgeving, vanaf 2005 niet meer afgegeven te worden

TABEL KV-3**Overige inspecties op Nederlandse en buitenlandse schepen in 2005**

	Aantal	Zonder afwijking		Met afwijking	
		Aantal	[%]	Aantal	[%]
EU-Milieu richtlijn op NL-schepen	125	121	97	4	3
EU-Milieu richtlijn op buitenlandse schepen	1.343	1.126	84	217	16
Security aan boord van NL-schepen	89	42	47	47	53
Bemanningsinspecties	160	83	52	77	48
Arbo	20	4	20	16##	80
TOTAAL	1.737	1.376	79	345	21

Opmerkingen:

- ▶ ##: Betreft 20 afwijkingen
- ▶ Betreft EU-richtlijn 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen

TABEL KV-4**Aantal Port State Control (PSC)-inspecties onder Paris-MOU op buitenlandse schepen door de inspectie**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Aantal individuele schepen die Nederlandse havens bezoeken	5.440	5.620	5.860	5.860	5.700	5.645	5.645	8.000	8.000	8.000
Aantal uitgevoerde inspecties	1.380	1.437	1.355	1.395	1.325	1.631	1.839	1.970	2.150	2.085
Aantal aanhoudingen	77	85	86	93	100	142	140	220	258	278
Ratio inspecties / individuele schepen [%]	25,4	25,6	23,1	23,8	23,2	28,9	32,6	24,6	26,9	26,1
Ratio aanhoudingen / inspecties [%]	5,6	5,9	6,3	6,7	7,5	8,7	7,6	11,2	12,0	13,3

Opmerkingen:

- ▶ Norm van PSC is dat jaarlijks minimaal 25% van het aantal te inspecteren individuele schepen daadwerkelijk geïnspecteerd wordt
- ▶ Een schip kan meerdere keren zijn aangehouden
- ▶ De verdeling van de PSC-inspecties naar type schip is opgenomen in deel D, [tabel KV-11](#)

TABEL KV-5**Aantal gebande schepen varend onder Paris-MOU**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Door Nederland	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Door andere staten	8	13	9	9	3	2	3	3	0	1
TOTAAL	9	13	9	9	3	2	3	3	0	1
5-jaarsgemiddelde	9	7	5	4	2	2				

Opmerking:

- 2005 betreft voorlopige getallen

TABEL KV-6**Aantal Port State Control -inspecties onder Paris-MOU door buitenlandse autoriteiten op Nederlandse en Antilliaanse lijst 1 schepen**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Aantal geïnspecteerde schepen	577	623	574	580	554	512	467	451	440	396
Aantal uitgevoerde inspecties	1.017	1.028	1.007	1.032	945	853	794	723	684	574
► waarvan zonder bevindingen	587	591	598	565	502	454	449	449	414	352
► waarvan met bevindingen	430	437	418	467	443	399	345	274	270	222
Aantal aanhoudingen	28	29	22	39	23	39	24	27	23	22
Ratio inspecties /										
geïnspecteerde schepen	1,76	1,65	1,75	1,78	1,71	1,67	1,70	1,60	1,55	1,45
Ratio aanhoudingen / inspecties [%]	3	3	2	4	2	5	3	4	3	6
Ratio inspecties met bevindingen /										
inspecties [%]	42	42	41	45	47	47	43	38	39	39

Opmerkingen:

- De reden(en) voor het aanhouden van de Nederlandse schepen zijn opgenomen in deel D, [tabel KV-12](#) (2005-2004) en [tabel KV-13](#) (2003-1996)
- Een schip kan meerdere keren zijn aangehouden
- Antilliaanse lijst-1 schepen zijn schepen die vallen onder de verantwoordelijkheid van de Antillen, maar door Nederland worden geïnspecteerd. Naast de lijst-1 schepen bestaan ook lijst-2 schepen. Deze worden door de Antillen zelf geïnspecteerd. De verdeling komt voort uit een pragmatische afspraak

TABEL KV-7**Resultaten inspecties gasaanstekers in containers**

	2005	2004	2002
Containers zonder gas	55	45	59
Containers met gas	19	27	85
▶ waarvan 0 < LEL =< 10	16	19	36
▶ waarvan 10 < LEL < 100	3	7	42
▶ waarvan LEL = 100	0	1	7
TOTAAL	74	72	144

Opmerkingen:

- ▶ LEL= Lower Explosion Level: de kleinste concentratie van het gas dat een explosief mengsel oplevert
- ▶ In 2005 hoogst aangetroffen concentratie 35% LEL
- ▶ In 2003 geen inspecties uitgevoerd

TABEL KV-8**Resultaten inspecties containers gevaarlijke stoffen Ierland**

	Januari 2005	Augustus 2005
Aantal gecontroleerde containers	10	18
▶ waarvan met gevaarlijke stoffen	10	8
▶ waarvan met overtreding	4	5
Overtredingspercentage	40%	63%

TABEL KV-9**Gemelde scheepsrampen en ongevallen op Nederlandse koopvaardij schepen**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Aantal gemelde ongevallen	169	75	175	97	88	25
Aantal doden	3	4	1	3	5	5
Aantal gewonden	67	38	41	43	56	28
Aantal vooronderzoeken Raad voor de Scheepvaart	44	43	50	43	65##	65##
Aantal uitspraken Raad voor de Scheepvaart	7	11	14	13	29##	32##

Opmerkingen:

- ▶ ##: deze waarden zijn inclusief de vooronderzoeken en uitspraken die betrekking hebben op het domein visserij
- ▶ Het betreft alleen gemelde scheepsrampen en ongevallen; er zijn aanwijzingen dat niet alle ongevallen gemeld worden

TABEL VIS-1**Nederlandse vissersvloot**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Vissersvaartuigen	415	428	424	431	429	438	429	429	427	437
Vaartuigen voor sportvissers op zee	37	35	33	36	34	36	40	38	39	67
Vaartuigen voor zeevissonderzoek	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Ongecertificeerde schepen	37	41	41	63	74	86	94	100	106	113
TOTAAL	492	508	502	534	541	564	567	571	576	591
5-jaarsgemiddelde	515	530	542	555	564	574				

TABEL VIS-2**Afgegeven certificaten en verklaring**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998
aantal	1.286	1.283	1.343	1.411	1.213	1.200	868	1.064
5-jaarsgemiddelde	1.307	1.290	1.207	1.151				

TABEL VIS-3**Bij de inspectie geregistreerde rampen, ongevallen en incidenten met of aan boord van Nederlandse vissersvaartuigen**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Aantal gemelde ongevallen	20	34	24	46	44	66
Aantal doden	4	1	1	0	0	0
Aantal gewonden	8	21	10	16	21	30
Aantal vooronderzoeken Raad voor de Scheepvaart	12	9	7	9	65##	65##
Aantal uitspraken Raad voor de Scheepvaart	6	4	2	7	29##	32##

Opmerkingen:

- ▶ ##: deze waarden zijn inclusief de vooronderzoeken en uitspraken die betrekking hebben op het domein koopvaardij
- ▶ alleen vanaf 2000 gegevens bekend

TABEL BIN-1**Omvang Nederlandse binnenvaartvloot per 31-12**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Motorvrachtschepen	3.136	3.134	3.172	3.218	3.296	3.376	3.494	3.640	3.805	4.059
Sleepvrachtschepen	120	118	126	135	141	149	170	177	192	214
Motortankchepen	663	744	718	703	707	717	748	760	773	811
Sleeptankschepen	17	17	10	10	9	9	9	9	10	12
Vrachtduwbakken	914	944	943	919	906	903	871	858	816	887
Tankduwbakken	37	43	44	47	44	49	52	57	59	68
Passagiersschepen	891	915	908	865	815	798	770	722	669	638
Sleep- en duwboten	718	1.000	1.041	1.048	1.081	1.060	1.048	1.059	1.057	1.094
Overige schepen	1.561	1.702	1.845	1.862	2.043	2.036	2.090	2.090	2.118	2.245
TOTAAL	8.057	8.617	8.807	8.807	9.042	9.097	9.252	9.372	9.499	10.028
5-jaarsgemiddelde	8.666	8.874	9.001	9.114	9.252	9.450				

Opmerkingen:

- ▶ *Overige schepen: onder andere dek- en zolderschuiten en drijvende werktuigen*
- ▶ *Het begrip "Binnenvloot" omvat alle in Nederland geregistreerde schepen*

TABEL BIN-3**Laadvermogen Nederlandse binnenvaartvloot per 31-12**

laadvermogen x 1000 ton	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Motorvrachtschepen	3.665	3.440	3.396	3.306	3.278	3.280	3.306	3.359	3.414	3.516
Sleepvrachtschepen	108	109	110	120	125	138	149	160	176	189
Motortankschepen	1.022	889	791	727	730	732	756	768	769	813
Sleeptankschepen	5	5	5	5	4	4	3	3	3	4
Vrachtduwbakken	1.437	1.573	1.539	1.441	1.415	1.411	1.425	1.428	1489	1.629
Tankduwbakken	73	75	76	82	79	83	89	102	106	124
TOTAAL	6.310	6.091	5.917	5.681	5.631	5.648	5.728	5.820	5.957	6.275
5-jaarsgemiddelde	5.926	5.794	5.721	5.702	5.757	5.886				

TABEL BIN-2**Rijnvloot per land lid van de Centrale Commissie Rijnvloot**

	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
België	1.684	1.617	1.572	1.579	1.601	1.616	1.704	1.580	1.751
Duitsland	2.801	2.667	2.787	2.838	2.892	3.142	3.294	3.425	3.327
Frankrijk	1.698	2.084	2.104	2.095	2.070	2.087	2.138	2.173	2.400
Luxemburg	58	154	142	71	77	86	-	-	-
Nederland	5.797	5.835	5.994	6.101	6.177	6.273	6.602	7.363	7.950
Zwitserland	49	49	55	62	72	75	79	84	92
TOTAAL	12.087	12.406	12.654	12.746	12.889	13.279	13.817	14.625	15.520
5-jaarsgemiddelde	12.556	12.795	13.077	13.471	14.026				

Opmerkingen:

- ▶ *Cijfers 2005 zijn nog niet beschikbaar*
- ▶ *Het begrip "Rijnvloot" omvat alle schepen, die over de documenten beschikken voor de vaart op de Rijn; het criterium heeft betrekking op het beschikken over een certificaat, dat is afgegeven in overeenstemming met het Reglement van Onderzoek Schepen op de Rijn*

TABEL BIN-4**Aantal afgegeven documenten in het kader van de Wet vervoer binnenvaart**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Vergunningen	211	116	89	125	111	106	406	264	320	323
Vergunningsbewijzen	397	548	478	453	386	460	565	479	575	707
Bewijzen van vakbekwaamheid	1	11	5	6	3	4	31	46	45	28
Inschrijvingen	0	4	1	1	2	0	3	2	11	16
Inschrijvingsbewijzen	4	13	2	9	9	1	12	5	33	46
Gewaarmerkte afschriften	14	88	34	6	12	7	20	10	28	18
Rijnvaartverklaringen (art 5 Wvb)	507	1.078	825	928	649	978	1.025	1.125	1.010	1.050
TOTAAL	1.134	1.858	1.434	1.528	1.172	1.556	2.062	1.931	2.022	2.188
5-jaarsgemiddelde	1.425	1.510	1.550	1.650	1.749	1.952				

TABEL BIN-5**Aantal afgegeven documenten in het kader van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Afgifte dienstboekjes	-	2.683	2.048	2.639	4.663	1.672	1.726	1.904	1.867	2.019
Afgifte en verklaringen vaartijdenboeken	-	955	1.063	788	970	891	979	1.018	1.118	1.438
Wijzigen en stempelen dienstboekjes	-	4.184	4.286	5.009	6.424	5.346	5.242	6.195	5.799	5.495
Wijzigen vaartijdenboeken en verklaringen	-	728	817	883	875	675	758	731	629	596
Rijnschippersverklaringen en - stempels	-	22	3	11	31	19	47	82	118	191
Ontheffingen en vrijstellingen	13	24	20	46	34	67	149	219	306	133
Matrozenstempels	48	87	108	124	105	74	156	54	-	-
TOTAAL	61	8.683	8.345	9.500	13.102	8.744	9.057	10.203	9.837	9.872
5-jaarsgemiddelde	7.938	9.675	9.750	10.121	10.189	9.543				

Opmerking:

► Sinds 2005 worden de vijf eerst genoemde documenten, namens de inspectie, uitgegeven door de Stichting Afvalstoffen Binnenvaart

TABEL BIN-6**Gemelde scheepsrampen en ongevallen op Nederlandse binnenvaartschepen**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997
Aantal gemelde ongevallen	608	712	615	593	612	616	567	581	723
Aantal doden	7	4	1	2	2	2	4	7	1
Aantal gewonden	40	30	13	23	31	21	16	33	37
Aantal uitspraken Raad voor de Scheepvaart	0	0	0	1	0	0	0	0	0

Opmerkingen:

► De cijfers voor 2004 en 2005 betreffen voorlopige getallen

► Bron: Adviesdienst Verkeer en Vervoer

► Een beschrijving van de fatale ongevallen na 01-07-05 is opgenomen in deel D, tabel BIN-7

Inspectie Verkeer en Waterstaat

Bezoekadres Nieuwe Uitleg 1, 2514 BP Den Haag

Postadres Postbus 90653, 2509 LR Den Haag

Telefoon 088 - 4890000 (ivw0000)

Telefax 070 - 4562424

Internet www.ivw.nl

Email informatiecentrum@ivw.nl