

Meting toezichtlasten in het domein Vervoer over Water

*Onderzoek naar de Administratieve Lasten en Ervaren Lasten van Toezicht
binnen het domein Vervoer over Water*

Eindrapportage

SIRA Consulting B.V.
Edisonbaan 14 G-1
3439 MN Nieuwegein

Telefoon: 030 – 602 4910
Fax: 030 – 602 4919
E-mail: info@siraconsulting.nl



Meting toezichtlasten in het domein Vervoer over Water

Onderzoek naar de Administratieve Lasten en Ervaren Lasten van Toezicht
binnen het domein Vervoer over Water

Versie 1.0

Nieuwegein, 31 oktober 2007

Dr. ir. H.F.L. Kaltenbrunner
Drs. ing. P.M.H.H. Bex
Drs. B.H. Duits
Drs. J.W. Bisschops

SIRA Consulting is inhoudelijk verantwoordelijk voor deze rapportage. De in deze rapportage opgenomen teksten en onderzoeksresultaten mogen uitsluitend worden gebruikt als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van SIRA Consulting. SIRA Consulting aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

Inhoudsopgave

Leeswijzer	3
Samenvatting	4
1 Inleiding	8
1.1 Achtergrond	8
1.2 Doelstellingen van het onderzoek	9
1.3 Definitie Toezichtlasten	10
1.4 Het domein Vervoer over Water	10
1.5 Gehanteerde gegevensstructuur	11
1.6 Selectie van bedrijven	11
2 Toezichthouders en inspecties domein Vervoer over Water	12
3 Administratieve Lasten van Toezicht (ALT)	16
3.1 Berekening van de Administratieve Lasten van Toezicht	16
3.2 Totale Administratieve Lasten van Toezicht domein Vervoer over Water	17
3.2.1 ALT per subdomein	18
3.2.2 ALT per cluster	19
3.2.3 ALT per toezichthouder	20
3.2.4 ALT per bedrijf	23
4 Ervaren Lasten van Toezicht (ELT)	26
4.1 Berekening van de Ervaren Lasten van Toezicht	26
4.2 Belangrijke Belevingsfactoren van Toezicht	27
4.3 Rapportcijfers	28
4.4 Toezichthouders uitgelicht	29
5 Bevindingen	31
5.1 Meerdere toezichthouders actief op gelijksoortige onderwerpen	31
5.2 Onduidelijke verantwoordelijkheden door delegatie en mandatering	32
5.3 Vermindering toezichtlast onmogelijk door internationale regelgeving?	33
5.4 Mogelijkheden van toezicht op private inspecties	33
5.5 Onduidelijkheid in scheiding tussen wal en water	34
5.6 Overige bevindingen	34
5.7 Suggesties van bedrijven voor verbetering toezicht	35
6 Conclusies en aanbevelingen	37
6.1 Conclusies	37
6.2 Aanbevelingen	39
Bijlagen	

Leeswijzer

Voor u ligt de eindrapportage van het project “Meting Toezichtlasten in het domein Vervoer over Water”. Dit onderzoek is uitgevoerd door SIRA Consulting in opdracht van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Voor het project is onderzoek gedaan naar de Administratieve Lasten en de Ervaren Lasten van Toezicht binnen het domein Vervoer over Water.

De opbouw van het rapport is als volgt:

- De samenvatting van het onderzoek bevat de hoofdlijnen van het onderzoek voor de snelle lezer.
- **Hoofdstuk 1** geeft inzicht in de achtergrond en de doelstelling van het project. Bovendien wordt de in het onderzoek gehanteerde methodiek en werkwijze beschreven.
- **Hoofdstuk 2** bevat een overzicht van de huidige situatie in het domein Vervoer over Water. Voor de vijf clusters binnen het domein is aangegeven met welke toezichthouders en inspecties de bedrijven te maken hebben.
- In **hoofdstuk 3** zijn de kwantitatieve resultaten opgenomen van de meting van de Administratieve Lasten van Toezicht (ALT). Aan de hand van tabellen en figuren zijn de ALT voor het bedrijfsleven in verschillende dwarsdoorsneden weergegeven.
- In **hoofdstuk 4** is de kwalitatieve beoordeling van de toezichtlasten weergegeven in de vorm van de Ervaren Lasten van Toezicht (ELT). In overzichten wordt ingegaan op de verschillende aspecten van de ELT.
- **Hoofdstuk 5** gaat in op de bevindingen van het onderzoek. De resultaten uit de voorafgaande hoofdstukken en de opmerkingen uit de interviews met de toezichthouders en het bedrijfsleven zijn geanalyseerd en verwerkt in deze bevindingen
- **Hoofdstuk 6** bevat de conclusies van het onderzoek. Daarnaast zijn aanbevelingen geformuleerd voor het reduceren van de toezichtlasten in het domein Vervoer over Water.
- In de bijlagen zijn de onderliggende gegevens voor het project opgenomen.

Samenvatting

Achtergrond

Op 1 september 2006 heeft het kabinet besloten om het project Eenduidig Toezicht uit te voeren. Dit project is gericht op het reduceren van de toezichtlast voor bedrijven en instellingen met gemiddeld 25% en het verbeteren van de efficiency van inspecties en de kwaliteit en effectiviteit van het toezicht.

Om deze doelstellingen te realiseren worden binnen het project Eenduidig Toezicht zogenaamde domeinen onderscheiden. Dit zijn herkenbare entiteiten en clusters van branches en bedrijfsactiviteiten waar veel toezichtactiviteiten samenkomen, en er (dus) ook veel last van het toezicht wordt ervaren door de geïnspecteerde bedrijven. Eén van deze domeinen is Vervoer over Water. Alvorens maatregelen te nemen voor de reductie van de toezichtlasten, is het zinvol om te weten hoe groot deze toezichtlasten zijn en waardoor deze precies worden veroorzaakt. Om het toezicht binnen het domein Vervoer over Water efficiënter en effectiever in te richten zijn in het project “Meting toezichtlasten in het domein Vervoer over Water” de toezichtlasten gekwantificeerd en is geïnventariseerd hoe deze kunnen worden gereduceerd. Dit is gedaan volgens de meetmethodiek toezichtlasten die voor het IG-beraad¹ is ontwikkeld. De inventarisatie is gebaseerd op interviews met bedrijven.

Indeling bedrijven

Bij het domein Vervoer over Water gaat het om bedrijven die betrokken zijn bij het logistieke proces in en om het water. Binnen het domein zijn drie subdomeinen geselecteerd:

1. Zeehavengebied Rotterdam/Rijn- en Maasmond. Het betreft zeeschepen en bedrijven die actief zijn in het zeehavengebied.
2. Zeehavengebied Amsterdam/Noordzeekanaal. Het betreft zeeschepen en bedrijven die actief zijn in het zeehavengebied.
3. Binnenvaart. Het betreft binnenvaartschepen en bedrijven die actief zijn in de binnenvaart. Dit betekent dat een binnenvaartschip, dat geïnspecteerd wordt in een zeehavengebied, bij het subdomein Binnenvaart wordt gerekend.

Voor het kwantificeren van de toezichtlasten is een steekproef gehanteerd van bedrijven en activiteiten. Hierbij zijn de bedrijven in de volgende vijf clusters ondergebracht:

- Cluster 1: Goederenstromen en schepen Zeehavengebieden: tankvaart, droge bulkvaart, containervaart, passagiersvaart. Hierbij is ook gelet op gevaarlijke stoffen, voedingsmiddelen of andere producten worden vervoerd.
- Cluster 2: Goederenstromen en schepen Binnenvaart: zelfde verdeling als bij zeehavengebieden.
- Cluster 3: Niet-locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners: cargadoors, expediteurs en reders.
- Cluster 4: Locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners: droge/natte terminals (inclusief binnenhavens en -terminals) en warehouses en koelhuizen.
- Cluster 5: Niet-ladinggerelateerde dienstverleners: sleep- en duwboten, waterbouw/baggers, bunkerschepen en -stations, scheepswerven en inzamelaars van scheepsafvalstoffen.

¹ Een van de samenwerkingsplatformen van de verschillende Nederlandse toezichthouders: het beraad van Inspecteurs-generaal.

Inspecties binnen het domein Vervoer over Water

Bedrijven binnen het domein Vervoer over Water hebben te maken met 24 verschillende toezichthouders, die in totaal 72 verschillende soorten inspecties uitvoeren. Het aantal inspecties verschilt sterk per cluster en sommige toezichthouders en inspecties komen in bepaalde clusters slechts incidenteel voor.

Uit deze groep van 24 toezichthouders zijn er 14 geselecteerd, omdat voor deze toezichthouders voldoende gegevens beschikbaar zijn om de Administratieve Lasten van Toezicht (ALT) te kwantificeren en de Ervaren Lasten van Toezicht (ELT) te bepalen. De overige toezichthouders blijven in dit onderzoek buiten beschouwing omdat voor hen – mede vanwege het incidentele karakter van inspecties – geen bruikbare én relevante gegevens beschikbaar zijn voor het kwantificeren van de ALT en het bepalen van de ELT.

Op basis van beschikbare gegevens voeren de toezichthouders jaarlijks circa 174.500 inspecties uit in het domein Vervoer over Water. De verdeling van de inspecties over de drie subdomeinen is als volgt:

- ❑ Zeehavengebied Rotterdam/Rijn- en Maasmond circa 140.500 inspecties.
- ❑ Zeehavengebied Amsterdam/Noordzeekanaal circa 21.500 inspecties.
- ❑ Binnenvaart circa 12.500 inspecties.

De toezichthouders met de hoogste aantallen inspecties op jaarbasis zijn:

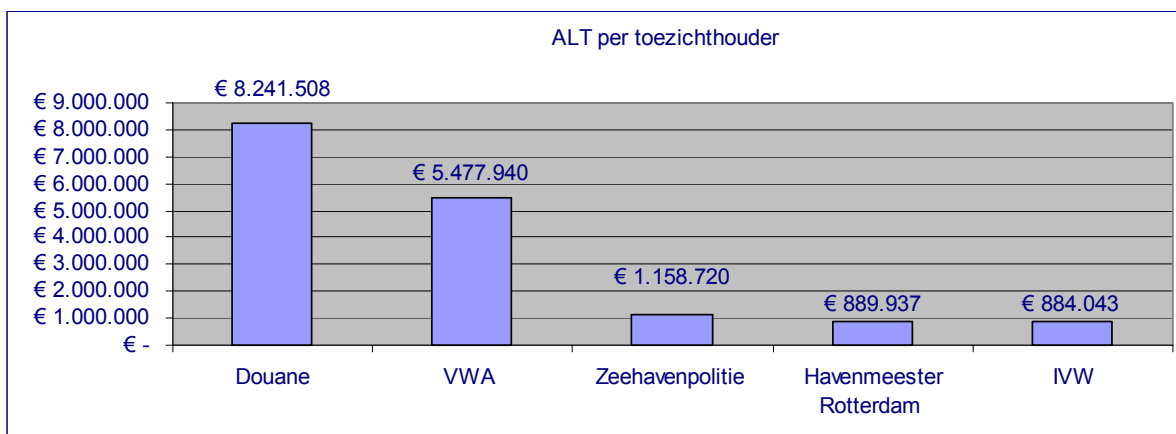
- ❑ Douane met in totaal circa 78.000 inspecties.
- ❑ VWA met circa 41.500 inspecties.
- ❑ Zeehavenpolitie met circa 26.000 inspecties.
- ❑ Havenmeesters van de zeehavengebieden met circa 13.900 inspecties, waarvan circa 11.100 door de Havenmeester Rotterdam en 2.800 door de Havenmeester Amsterdam.

Administratieve Lasten van Toezicht (ALT)

De totale ALT voor het bedrijfsleven in het domein zijn met het kostenmodel Domein Vervoer over Water geraamd op € 17,9 miljoen per jaar. Uit dwarsdoorsneden blijkt het volgende:

- ❑ Van de subdomeinen ondervindt het Zeehavengebied Rotterdam/Rijn- en Maasmond de hoogste ALT met circa € 14,7 miljoen (82% van de totale ALT).
- ❑ Van de clusters ondervindt Cluster 3, Niet-locatiegebonden ladinggerelateerde Dienstverleners, de hoogste ALT met circa € 9,1 miljoen (50% van de totale ALT).
- ❑ Van de toezichthouders veroorzaakt de Douane de hoogste ALT met circa € 8,2 miljoen (46% van de totale ALT).
- ❑ Van de bedrijven ondervinden de tankvaartbedrijven en terminals de hoogste ALT. Hierbij gaat het in het bijzonder om gevaarlijke stoffen.

Van de totale ALT wordt € 16,7 miljoen (93 %) veroorzaakt door 5 toezichthouders. Het gaat hierbij om:



De ALT binnen het domein Vervoer over Water worden voornamelijk veroorzaakt door toezicht op de lading. Het toezicht vindt daarbij plaats zodra de lading aan wal komt.

Ervaren Lasten van Toezicht

Bedrijven in het domein Vervoer over Water hebben aangegeven hoe zij het toezicht hebben ervaren. Dit is gedaan door aan de hand van 12 belevingsfactoren na te gaan hoe deze voor de desbetreffende toezichthouder worden ervaren. Door middel van deze methodiek hebben alle afzonderlijke toezichthouders een rapportcijfer gekregen. Hierbij is geen poging gedaan om deze ervaren lasten te toetsen bij de toezichthouder, omdat het gaat om de mening van het bedrijfsleven.

De toezichthouders binnen het domein Vervoer over Water worden door bedrijven met gemiddeld een 7,7 beoordeeld. Dit komt overeen met een “schoolcijfer” van 6,9. De voornaamste kritiekpunten zijn:

- ❑ Gebrek aan deskundigheid, vooral bij toezichthouders op het gebied van lading. Voor meerdere toezichthouders geven bedrijven aan dat de kennis van inspecteurs afneemt.
- ❑ De houding van inspecteurs wordt als professioneel getypeerd, maar gesteld wordt dat te weinig wordt meegedacht. Er wordt te weinig rekening gehouden met de gevolgen van een inspectie.
- ❑ De werkwijze van de inspecties is veelal gericht op controle tijdens het bedrijfsproces. Juist tijdens deze momenten is alle aandacht van de bemanning nodig voor de werkzaamheden.
- ❑ De proportionaliteit van opgelegde maatregelen wordt vaak als onvoldoende beoordeeld. Het gevoel bestaat dat kleine nalatigheden worden behandeld als ernstige overtredingen.

Kwalitatieve resultaten

Op basis van de interviews met de bedrijven en de meting van de ALT en de ELT zijn een aantal kwalitatieve resultaten geformuleerd.

Meerdere toezichthouders actief op gelijksoortige onderwerpen

Bedrijven hebben op bepaalde gelijksoortige onderwerpen te maken met vier tot zeven verschillende toezichthouders. Het gaat hierbij om:

- ❑ Milieu-inspecties: zes toezichthouders.
- ❑ Kwaliteit schepen: vier toezichthouders.
- ❑ Ladinggerelateerde inspecties: vijf toezichthouders.
- ❑ Locatiegebonden inspecties: zeven toezichthouders.
- ❑ Port Security: vier toezichthouders.

Voor de meeste bedrijven is – ondanks overlappingen – op hoofdlijnen wel duidelijk welke toezichthouder op welk aspect inspecteert. Desondanks ervaren de bedrijven een onnodige en grote overlap tussen inspecties en vinden dat er sprake is van een gebrek aan coördinatie en onderlinge afstemming. Vooral als één lading op meerdere momenten in de logistieke keten wordt gecontroleerd, wordt dit als onnodig belastend ervaren.

Onduidelijkheid bij bedrijven ten aanzien van verantwoordelijkheden toezichthouders

Toezichthouders maken onderlinge afspraken over de overdracht van bevoegdheden. De redenen hiervoor zijn het gebrek aan capaciteit en het streven naar verhoging van de efficiency. De afspraken over de verantwoordelijkheden worden vaak vastgelegd in convenanten of besluiten. Hoewel deze gedelegeerde verantwoordelijkheden voor de toezichthouders zelf meestal op hoofdlijnen duidelijk zijn, is de noodzakelijke overdracht van kennis en het onderhoud daarvan niet altijd even goed geregeld.

Bedrijven geven echter aan het niet altijd duidelijk te vinden welke toezichthouder waarvoor verantwoordelijk is. Indien een toezichthouder verschillende taken aan andere toezichthouders overdraagt, wordt de zichtbaarheid van de eerste toezichthouder minder en is zijn rol voor bedrijven niet meer duidelijk.

Inspectiedruk door inspecties van private partijen

Het bedrijfsleven in het domein Vervoer over Water heeft voor nautische veiligheid en milieu te maken met inspecties van private partijen die in opdracht handelen van opdrachtgevers of klanten. Deze private partijen hanteren als basis voor het toezicht enerzijds regelgeving en anderzijds een eigen interpretatie van deze regelgeving en kwaliteitseisen van derde partijen.

Verbetering toezicht en internationale/Europese regelgeving

Toezichthouders betwijfelen of de toezichtlasten binnen het domein gereduceerd kunnen worden, omdat het toezicht veelal gebaseerd is op internationale en/of Europese regelgeving. Gesteld wordt dat de Nederlandse overheid hieraan gebonden is en weinig mogelijkheden heeft om de aantallen inspecties te verminderen en/of de uitvoering ervan te verbeteren. Informatieverplichtingen door toezicht vloeien echter niet altijd geheel voort uit internationale of Europese regelgeving. Enerzijds zijn er vaak Nederlandse aanvullende regels, anderzijds biedt de regelgeving ook ruimte voor interpretatie die beter benut kan worden.

Frontoffice Vervoer over Water niet dé oplossing voor verbetering van het toezicht

Bedrijven zijn in eerste instantie positief over het inrichten van een Frontoffice Vervoer over Water, maar het wordt niet gezien als een wezenlijke bijdrage aan de verbetering van het toezicht. De kritische bedrijven vinden dat een Frontoffice niet meer is dan een inhaalslag voor de coördinatie, die er al lang had moeten zijn. Volgens hen lost een Frontoffice ook de echte problemen niet op, namelijk de verzuiling van de toezichthouders.

Aanbevelingen

Uit het onderzoek zijn verschillende aangrijpingspunten naar voren gekomen voor het reduceren van de ALT en de ELT en het verbeteren van het toezicht in het algemeen. Het gaat hierbij om de volgende aanbevelingen:

1. Cluster de verschillende soorten inspecties tot enkele thema's.
2. Onderzoek de mate waarin de informatieverplichtingen waarop toezicht wordt gehouden een oorsprong heeft in internationale of Europese regelgeving.
3. Maak meer gebruik van de mogelijkheid van Toezicht op Toezicht door private partijen.
4. Investeer in de kwaliteit en professionaliteit van inspecteurs.
5. Zet één "tracking en tracing systeem" van ladingen op.
6. Streef met buurlanden naar gelijke uitvoering van het toezicht.
7. Combineer verbeterde risicosturing met een duidelijke regierol voor één coördineerde toezichthouder.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Toezicht heeft een belangrijke rol in de samenleving en dient de adequate uitvoering van wet- en regelgeving te waarborgen. Het kabinet verstaat onder toezicht conform de formulering van de Commissie Holtslag (1998) *“het verzamelen van de informatie over de vraag of een handeling of zaak voldoet aan de daaraan gestelde eisen, het zich daarna vormen van een oordeel daarover en het eventueel naar aanleiding daarvan interveniëren”*.

Op 1 september 2006 heeft het Kabinet besloten tot de start van het project “Eenduidig Toezicht: minder, beter, duidelijker” om uitvoering te geven aan de motie-Aptroot c.s. In deze motie vraagt de Tweede Kamer om de oprichting van één inspectie- en controledienst voor het bedrijfsleven per 1 januari 2009. Dit moet leiden tot een modernisering van het toezicht op bedrijven en een intensieve en vergaande samenwerking van toezichthouders én een vermindering van de lasten, die bij bedrijven en instellingen door toezicht worden veroorzaakt. Hiervoor is het project Eenduidig Toezicht opgezet met als doelstelling de toezichtlast voor bedrijven en instellingen met gemiddeld 25% te reduceren en de efficiency van inspecties en de kwaliteit en effectiviteit van het toezicht te verbeteren.

Om deze doelstellingen te realiseren worden binnen het project Eenduidig Toezicht zogenaamde domeinen onderscheiden. Dit zijn herkenbare entiteiten en clusters van branches en bedrijfsactiviteiten waar veel toezichtactiviteiten samenkomen, en waar (dus) ook veel last van het toezicht wordt ervaren door de geïnspecteerde bedrijven. Vervoer over Water is een dergelijk domein. Alvorens maatregelen te nemen voor de reductie van de toezichtlasten, is het zinvol om te weten hoe groot deze toezichtlasten zijn en waardoor deze worden veroorzaakt.

Om het toezicht binnen het domein Vervoer over Water efficiënter en effectiever in te richten, zijn de toezichtlasten in dit onderzoek gekwantificeerd en is geïnventariseerd hoe deze kunnen worden gereduceerd. Dit is gedaan volgens de meetmethodiek toezichtlasten die voor het IG-beraad² is ontwikkeld. De resultaten van dit onderzoek kunnen vervolgens worden gebruikt om na te gaan of een Frontoffice voor het domein Vervoer over Water zinvol is en hoe een dergelijk Frontoffice eventueel zou moeten worden ingericht. Een dergelijk Frontoffice Vervoer over Water dient – los van de vorm die het voor dit specifieke domein dient te krijgen – als één aanspreekpunt te functioneren dat op een inzichtelijke manier het toezicht organiseert en naar buiten optreedt met één gezicht.

² Een van de samenwerkingsplatformen van de Nederlandse toezichthouders: het beraad van Inspecteurs-generaal.

1.2 Doelstellingen van het onderzoek

De doelstellingen van het project “Meting toezichtlasten in het domein Vervoer over Water” kunnen als volgt worden samengevat:

- Het uitvoeren van een toezichtlastenmeting van de huidige situatie voor het domein Vervoer over Water, zoals omschreven in de offerte aanvraag, conform de door het Ministerie van Financiën ontwikkelde en door het IG-Beraad vastgestelde meetmethodiek toezichtlasten (MTL).
- Het structureren van toezichtlastenmeting op een zodanige wijze dat binnen de cumulatieve toezichtlasten voor het domein – inclusief de lasten voor vergunningverlening en certificering – verschillende dwarsdoorsneden zichtbaar kunnen worden gemaakt zoals de toezichtlasten:
 - per subdomein.
 - per goederenstroom.
 - per toezichthouder.
 - per categorie vervoer en per categorie bedrijf.
- Het in kaart brengen, ordenen en analyseren van de ideeën van (haven)bedrijven en brancheorganisaties voor het reduceren van de Toezichtlasten, voor zover deze informatie in het kader van het project beschikbaar komt.
- Het in kaart brengen van de mogelijkheden die toezichthouders zien voor het reduceren van de Toezichtlasten, voor zover deze informatie in het kader van het project beschikbaar komt.
- Het systematisch ordenen en analyseren van de bij bedrijven en toezichthouders verkregen informatie om de volgende projectresultaten op te leveren:
 - Meting van de Toezichtlasten van het domein Vervoer over Water.
 - Mogelijkheden voor het reduceren van de toezichtlasten van het domein Vervoer over Water.
- Het formuleren van aanbevelingen ten aanzien van de mogelijkheden voor het reduceren van de toezichtlasten van het domein Vervoer over Water.
- Het door de procesmatige invulling van het project waarborgen van voldoende draagvlak bij de betrokken stakeholders. Dit moet – binnen de beperkte doorlooptijd van het project – ervoor zorgen dat de aanpak van het project, de gevolgde werkwijze en de resultaten worden gedragen door de belangrijkste stakeholders onder de bedrijven en de toezichthouders.

1.3 Definitie Toezichtlasten

Toezichtlasten zijn de lasten die bedrijven ondervinden om te voldoen aan de (informatie)verplichtingen voortvloeiend uit het toezicht door de overheid. Administratieve lasten en nalevingskosten, die rechtstreeks voortvloeien uit wet- en regelgeving, zijn in dit project niet meegenomen. Onder toezicht vallen alle activiteiten voor controle en handhaving in alle fasen van het toezichttraject. De totale toezichtlasten bestaan uit de onderdelen:

1. De Administratieve Lasten van Toezicht (ALT).
2. De Ervaren Lasten van Toezicht (ELT).

Kader 1. Het toezichttraject	
Dit traject omvat alle activiteiten gericht op controle en handhaving in de voorbereiding, uitvoering en nazorg van een inspectie. In de onderstaande tabel zijn de activiteiten omschreven die bedrijven in dit verband uitvoeren.	
	Omschrijving activiteiten op hoofdlijnen
Vorbereiding	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Het verzamelen, ordenen en aanleveren van informatie voorafgaand aan een aangekondigde inspectie. <input type="checkbox"/> Het voorbereiden en organiseren van het bezoek van de inspecteurs.
Uitvoering	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Het ontvangen en begeleiden van de inspecteurs op de locatie. <input type="checkbox"/> Het verzamelen, ordenen en aanleveren van informatie die noodzakelijk is om vragen van de inspecteurs te beantwoorden of bepaalde situaties toe te lichten.
Nazorg	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Het aanleveren van aanvullende of additioneel gevraagde informatie na afloop van het bezoek van de inspecteurs. <input type="checkbox"/> Het reageren op een inspectierapportage en de bevindingen van een inspectiebezoek.

In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op toezichtlasten en de gehanteerde meetmethodiek.

1.4 Het domein Vervoer over Water

Het onderzoek richt zich op het domein Vervoer over Water. Hierbij gaat het om bedrijven die betrokken zijn bij het logistieke proces in en om het water. Binnen het domein worden vijf subdomeinen onderscheiden, waarvan drie geselecteerd zijn voor dit onderzoek³:

1. Zeehavengebied Rotterdam/Rijn- en Maasmond. Het betreft zeeschepen en bedrijven die actief zijn in het zeehavengebied.
2. Zeehavengebied Amsterdam/Noordzeekanaal. Het betreft zeeschepen en bedrijven die actief zijn in het zeehavengebied.
3. Binnenvaart. Het betreft binnenvaartschepen en bedrijven in de binnenvaart.⁴

Deze subdomeinen zijn enerzijds geografische gebieden en anderzijds sectoren, waarbinnen bepaalde activiteiten voorkomen. Voor het onderzoek is daarnaast gebruik gemaakt van een aantal indelingen in categorieën schepen, goederenstromen, bedrijven en activiteiten die gezamenlijk het domein Vervoer over Water vormen.

³ De andere twee subdomeinen zijn: Noordelijke Zeehavens en Zeehaven Scheldebekken.

⁴ Dit betekent dat een binnenvaartschip dat geïnspecteerd wordt in een zeehavengebied bij het subdomein Binnenvaart wordt gerekend.

1.5 Gehanteerde gegevensstructuur

Voor het kwantificeren en beoordelen van de toezichtlasten in het domein Vervoer over Water is een steekproef gehanteerd van bedrijven en activiteiten. Hiervoor zijn een aantal indelingen in categorieën schepen, goederenstromen, bedrijven en activiteiten benoemd die als onderdeel gezamenlijk het domein Vervoer over Water vormen. De indeling is ondergebracht in de volgende vijf clusters van bedrijven:

Cluster 1: Goederenstromen en schepen Zeehavengebieden

Tankvaart, droge bulkvaart, containervaart, passagiersvaart. Hierbij is ook gelet of gevaarlijke stoffen, voedingsmiddelen of andere producten worden vervoerd.

Cluster 2: Goederenstromen en schepen Binnenvaart

Dezelfde verdeling als bij zeehavengebieden⁵.

Cluster 3: Niet-locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners

Cargadoors, expediteurs en reders.

Cluster 4: Locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners

Droge/natte terminals (inclusief binnenhaven en –terminals) en warehouses en koelhuizen.

Cluster 5: Niet-ladinggerelateerde dienstverleners

Sleep- en duwbotten, waterbouw/bagger, bunkerstations en –schepen, scheepswerven en inzamelaars van scheepsafvalstoffen.

De gegevens zijn verzameld aan de hand van deze vijf clusters. Hierdoor kunnen de volgende dwarsdoorsneden van de totale toezichtlasten worden gepresenteerd:

- Per subdomein.
- Per cluster.
- Per toezichthouder.
- Per bedrijf (vervoer/goederenstroom).

1.6 Selectie van bedrijven

Voor het onderzoek zijn 88 bedrijven in persoonlijke gesprekken benaderd, waarvan⁶:

- 21 bedrijven binnen de cluster Goederenstromen en schepen Zeehavengebieden.
- 15 bedrijven binnen de cluster Goederenstromen en schepen Binnenvaart.
- 12 bedrijven binnen de cluster Niet-locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners.
- 28 bedrijven binnen de cluster Locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners.
- 12 bedrijven binnen de cluster Niet-ladinggerelateerde dienstverleners.

Daarnaast zijn interviews gehouden met twee private toezichthouders (EBIS, OCIMF).

Voor de selectie van de bedrijven zijn contactbedrijven en -personen aangedragen door leden van de begeleidingsgroep van het project⁷. Daarnaast zijn door enkele geïnterviewden verwijzingen gedaan naar andere bedrijven en contactpersonen. De gesprekken zijn gevoerd met personen, die direct contact hebben met de toezichthouders.

⁵ Het verschil tussen cluster 1 en cluster 2 is dat het bij cluster 1 om zeeschepen gaat en bij cluster 2 om binnenvaartschepen.

⁶ In Bijlage II is een overzicht opgenomen van de onderscheiden bedrijfscategorieën per cluster en het aantal uitgevoerde interviews.

⁷ Zie voor het overzicht van de leden van de begeleidingsgroep bijlage I van dit rapport.

2 Toezichthouders en inspecties domein Vervoer over Water

Bedrijven binnen het domein Vervoer over Water hebben te maken met verschillende toezichthouders. In totaal zijn in het onderzoek 24 verschillende toezichthouders geïdentificeerd. Deze toezichthouders voeren in totaal 72 verschillende soorten inspecties uit.

In de interviews met de bedrijven is nagegaan met welke inspecties van de verschillende toezichthouders deze bedrijven te maken kunnen hebben. Vervolgens zijn de inspecties besproken waarmee men daadwerkelijk te maken heeft gehad. Zo is door terminals in Cluster 4 aangegeven dat men met gevaarlijke ladingen werkt, waarvoor IVW Gevaarlijke stoffen zou kunnen langskomen, maar dat het bedrijf in de afgelopen jaren niet door deze toezichthouder is geïnspecteerd.

In de tabel op de volgende pagina zijn dergelijke inspecties met een rondje (oranje) gemarkeerd. Uit de tabel blijkt dat vooral de inspecties in Cluster 5 (Niet-ladinggerelateerde dienstverleners) oranje zijn gemarkeerd. Dit wordt veroorzaakt door verschillen tussen bedrijven. Zo zijn er rederijen met eigen schepen en rederijen die schepen inhuren. Hierdoor heeft de ene rederij te maken met toezicht op schepen en de andere rederij niet.

De geïnterviewde bedrijven hebben niet van alle inspecties gegevens kunnen aanleveren. Daarnaast valt op dat bijvoorbeeld geen ALT van de Brandweer zijn bepaald. De reden hiervoor is dat geen bruikbare gegevens over aantallen inspecties zijn verkregen en dat een beperkt aantal geïnterviewde bedrijven aangeeft toezichtlasten van de Brandweer te hebben.

Uit een samenvatting van de tabel op de volgende pagina ontstaat het volgende beeld, waarbij op te merken is dat een groot deel van de inspecties een incidenteel karakter heeft.

Clusters		Aantal inspecties	Aantal Toezichthouders
Cluster 1	Goederenstromen en schepen Zeehavengebieden	35	16
Cluster 2	Goederenstromen en schepen Binnenvaart	32	16
Cluster 3	Niet-locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners	39	15
Cluster 4	Locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners	51	21
Cluster 5	Niet-ladinggerelateerde dienstverleners	58	21

Overigens kunnen van één inspectie meerdere bedrijven toezichtlasten ondervinden. Zo kunnen bij een ladinginspectie door de Douane onder meer de volgende bedrijven betrokken zijn:

- De cargadoor die in opdracht van een rederij de lading naar de haven verscheept. Soms is de cargadoor een zelfstandig bedrijf, soms een rederij.
- De terminal waar de lading aankomt.
- De expediteur die eventueel is ingehuurd om het proces te regelen.
- De eigenaar van de lading.

Toezichthouder	Inspectie	Cluster				
		1	2	3	4	5
1 IVW	1 Controle schepen (zeevaart - gevaarlijke stoffen)	X		O		O
	2 Inspectie ladingen (zeevaart)	X		X	X	
	3 Bedrijfsbezoeken en Broncontroles (zeevaart)	X		X	X	
	4 Thema-inspecties (acties) (zeevaart)	O		O	O	O
	5 Inspecties op schepen (zeevaart - vlaggenstaat)	X		O		X
	6 Vooronderzoeken in kader van incidenten (zeevaart)	O		O		O
	7 Controle buitenlandse zeeschepen (zeevaart)	X		O		
	8 Inspectie milieugevaarlijke stoffen (ADNR) (binnenvaart)		X	O		X
	9 Inspectie Regulier - Vaartijden / Overige (binnenvaart)		X	O		X
	10 Bedrijfscontrole (binnenvaart)		X	O	X	X
	11 Thema acties (binnenvaart)		X	O	X	O
	12 Monsternamen (binnenvaart)		O	O	O	O
2 Havenmeester Rotterdam	13 Bunkercontroles (Boord-boord overslag)	X	X		X	X
	14 Inspectie scheepsmilieu binnenvaart		X			X
	15 Inspectie scheepsmilieu zeevaart	X				O
	16 Inspectie gevaarlijke stoffen	X	X	X	X	O
	17 Inspectie Port Security (ISPS)	O	O	O	X	X
3 Havenmeester Amsterdam	18 Inspectie scheepsmilieu zeevaart	X				O
	19 Inspectie gevaarlijke stoffen	X	X	X	X	O
	20 Bunkercontroles (Boord-boord overslag)	X	X		X	X
	21 Inspectie bedrijven(terreinen) en stuwadoorsbedrijven			O	X	O
	22 Inspectie scheepsmilieu binnenvaart		O			O
4 KLPD-Dienst Waterpolitie	23 Inspectie Port Security (ISPS)	O	O	O	X	X
	24 Binnenvaart volgens methode 'combuis'.		X			X
	25 Zeevaart volgens methode 'zevaco'	O				O
	26 Controle Afvalstoffen	O	X	O	X	X
	27 Controle ladingdocumenten terminal			O	X	
5 Zeehavenpolitie	28 Inspectie scheepsmilieu zeevaart	X				O
	29 Inspectie scheepsmilieu binnenvaart		X			X
	30 Grensbewaking (paspoortcontrole bemanning aan boord)	X		O		O
6 Douane	31 Scan containers			X	X	
	32 Fysieke controle			X	X	
	33 Controle op schepen (groot en klein)	X	X	O		X
	34 Controle op handelsschepen.	X	O	O		O
	35 Inspectie op entrepot vergunning				X	
	36 Inspectie op vergunning accijnsvrij bunkeren	X	X			X
	37 Inspectie uitgaande goederen (export)			X	X	X
	38 Inspectie douanedocumenten -en goederen (bedrijfsbezoek)			X	X	X
7 DMB	39 Inspecties Wm vergunning				X	X
	40 Reactieve inspecties				O	O
8 DCMR	41 Inspecties Wm-vergunning				X	X
	42 Milieuzaken Ad Hoc				O	O
9 KMAR	43 Grensbewaking (paspoortcontrole bemanning aan boord)	X		O		O
10 Provincie NH	44 Inspectie Wm-vergunning				X	X
11 Brandweer Rotterdam Rijnmond	45 BRZO				O	O
	46 Eindinspectie Bouwtoezicht				O	O
	47 Inspectie bedrijfsbrandweer				O	O
	48 Brandveiligheid				O	O
12 Brandweer Amsterdam Amstelland	49 BRZO inspecties.				O	O
	50 Eindinspectie Bouwtoezicht				O	O
	51 Inspectie bedrijfsbrandweer				O	O
	52 Brandveiligheid				O	O
13 Rijkswaterstaat	53 Inspectie gebruiksvergunning				O	O
	54 Scheepsmilieucontroles		X		O	O
14 Arbeidsinspectie	55 Inspectie Wvo				O	O
	56 Stuwadoors	O	O	X		
15 VROM-Inspectie	57 Themacontrole (bijv. tankvaart, containers)	X	X	X	X	X
	58 Veiligheidsrisico's	X	X	X	X	O
	59 Gevaarlijke stoffen en insecticiden	X	X	X	X	O
	60 Afval - EVOA	X	X	X	X	X
16 VWA	61 Veterinaire inspecties			X	X	
	62 Niet veterinaire inspecties			X	X	
	63 Inspectie op inspectiepunt vergunning				X	
	64 Inspectie hygiëne en voedselveiligheid	X	O		O	O

(vervolg op de volgende pagina)

17	AID	65	Inspectie ladingen	0	0	0	0	
18	Plantenkeur	66	Inspectie ladingen	0	0	0	0	
19	Agentschap Telecom	67	Inspectie radio-apparatuur	0	0			0
20	FIOD	68	Inspectie na vermoeden van fraude of belastingontuiking	0	0	0	0	0
21	SIOD	69	Inspectie na vermoeden misbruik sociale wetgeving	0	0	0	0	0
22	Belastingdienst	70	Inspectie correcte afdracht belasting en premies	0	0	0	0	0
23	Waterschap	71	Inspectie Wvo-vergunning				0	0
24	IVW Rail	72	Spoorwagons inspectie				0	
Totaal				35	32	39	51	58

Legenda	
X	:interviews met bedrijven leveren bruikbare gegevens op om de ALT kwantitatief te bepalen.
0	:interviews met bedrijven leveren geen bruikbare gegevens op om de ALT te bepalen (incidenteel karakter inspectie).
 	: inspectie komt niet voor (geen gegevens beschikbaar via toezichthouders en geïnterviewde bedrijven).

Figuur 1. Overzicht inspecties binnen het domein Vervoer over Water.

In Bijlage III is een overzicht opgenomen van de aantallen inspecties per toezichthouder.

Afbakening van het onderzoek

Uit de tabel in figuur 1 blijkt dat voor 14 toezichthouders voldoende gegevens beschikbaar zijn om de ALT te kwantificeren (paragraaf 3.2.3) en de ELT te bepalen (paragraaf 4.3).

De overige toezichthouders blijven in dit onderzoek buiten beschouwing omdat de interviews met de bedrijven voor deze toezichthouders – vooral vanwege het incidentele karakter van de inspecties – geen gegevens opleverden die bruikbaar én relevant zijn voor het kwantificeren van de ALT en het bepalen van de ELT.

Verdeling inspecties over de drie subdomeinen

Op basis van beschikbare gegevens voeren de toezichthouders jaarlijks circa 174.500 inspecties uit in het domein Vervoer over Water. De verdeling van de inspecties over de drie subdomeinen is ongeveer als volgt⁸:

- Zeehavengebied Rotterdam/Rijn- en Maasmond: circa 140.500 inspecties.
- Zeehavengebied Amsterdam/Noordzeekanaal: circa 21.500 inspecties
- Binnenvaart: circa 12.500 inspecties.

Het hoge aantal inspecties in Zeehavengebied Rotterdam/Rijn- en Maasmond wordt vooral veroorzaakt door Douane (61.000), VWA (40.000) en Zeehavenpolitie (24.000).

De inspecties lopen uiteen qua tijd die bedrijven aan inspecties besteden. De inspecties door de Douane kosten het bedrijfsleven minder tijd dan bijvoorbeeld een inspectie op een schip door IVW Vlaggenstaat. Voor een scancontrole van een container door de Douane moet men verschillende administratieve handelingen uitvoeren en heeft men kosten voor het vervoer om de lading beschikbaar te stellen. Een inspectie aan boord door IVW betekent dat bemanningsleden enkele uren moeten meewerken aan de inspectie: documenten overleggen en meelopen. De in het onderzoek opgegeven aantallen hebben betrekking op het aantal keren dat een schip of lading wordt geïnspecteerd.

⁸ Zie Bijlage III voor de onderbouwing van de verdeling.

De toezichthouders met de hoogste aantallen inspecties

De toezichthouders met de hoogste aantallen inspecties op jaarbasis zijn:

- Douane circa 78.000 inspecties⁹.
- VWA circa 41.500 inspecties.
- Zeehavenpolitie circa 26.000 inspecties.
- Havenmeesters van de zeehavengebieden voeren circa 13.900 inspecties uit, waarvan circa 11.100 in Rotterdam en 2.800 in Amsterdam.

Vergelijkingen op basis van beschikbare informatie

Opvallend is het verschil in de aantallen inspecties voor grenstoezicht aan boord van schepen, waarbij de legitimatiebewijzen van de bemanning worden gecontroleerd. In het Zeehavengebied Amsterdam/Noordzeekanaal worden door de Koninklijke Marechaussee circa 3.000 schepen aan boord gecontroleerd en in het Zeehavengebied Rotterdam/Rijn- en Maasmond worden door de Zeehavenpolitie circa 23.800 schepen aan boord gecontroleerd.

Indien dit gerelateerd wordt aan het aantal zeeschepen dat de haven aandoet¹⁰, betekent dit dat in Amsterdam circa eenderde en in Rotterdam driekwart van de schepen wordt geïnspecteerd. Het verschil is opvallend, omdat beide toezichthouders vanuit het ministerie van Justitie dezelfde opdracht hebben gekregen om van alle binnenkomende schepen de legitimatiebewijzen van de bemanning te controleren. Op basis van dit verschil kan gesteld worden dat de toezichtlasten door grenstoezicht in Amsterdam relatief lager zijn dan in Rotterdam.

Soortgelijke vergelijkingen kunnen ook worden gemaakt voor de inspecties van andere toezichthouders. Zo voert de Havenmeester Amsterdam jaarlijks circa 1.400 inspecties scheepsmilieu op zeeschepen uit en de Havenmeester Rotterdam jaarlijks circa 7.650 inspecties. Gerelateerd aan het aantal zeeschepen dat jaarlijks in de haven komt, betekent dit een percentage van respectievelijk 16% en 25%.

Bij deze vergelijkingen moet goed worden gelet op de kwaliteit van de beschikbare gegevens. De getallen in dit onderzoek zijn immers verzameld met de invalshoek een algemeen beeld van de toezichtlasten te verkrijgen. Bovendien zijn de door toezichthouders en bedrijven beschikbaar gestelde gegevens niet altijd afkomstig uit zorgvuldig en consistent samengestelde registraties en bestanden.

⁹ De aantallen zijn uitgevoerde inspecties. Een deel van deze inspecties voert de Douane uit op basis van samenwerking met andere toezichthouders. Het risicoprofiel wat de Douane hanteert voor de selectie van de te onderzoeken ladingen is deels gebaseerd op deze andere toezichthouders.

¹⁰ Voor het Zeehavengebied Amsterdam/Noordzeekanaal wordt hierbij uitgegaan van 9.000 zeeschepen (Port of Amsterdam, Port Statistics 2006) en voor het Zeehavengebied Rotterdam/Rijn- en Maasmond van 31.000 schepen (Port of Rotterdam, Haven in Cijfers 2006).

3 Administratieve Lasten van Toezicht (ALT)

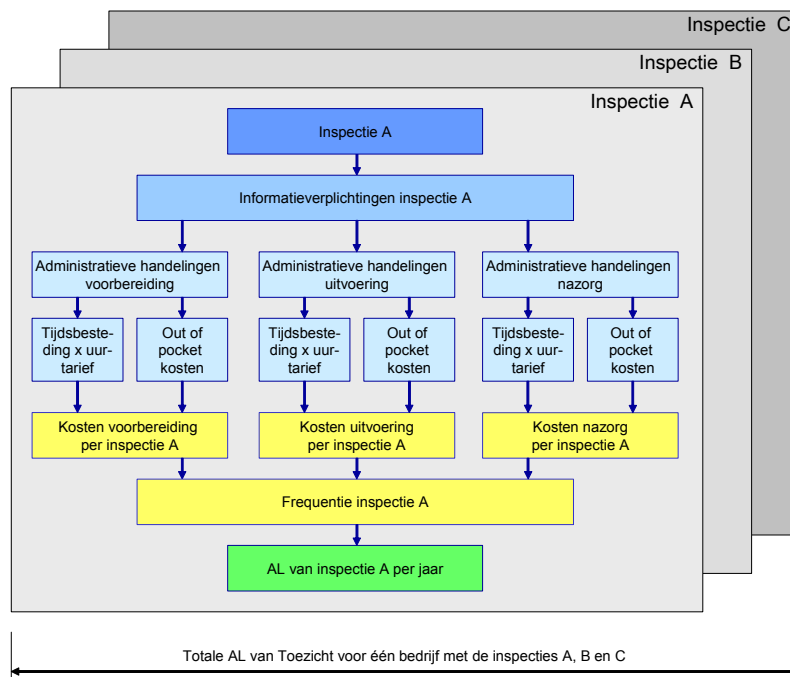
3.1 Berekening van de Administratieve Lasten van Toezicht

De berekening van de ALT in dit onderzoek is uitgevoerd conform de werkwijze voor Administratieve Lasten Bedrijven in de handleiding "Meten is weten" van het ministerie van Financiën). De ALT worden berekend voor alle drie de fasen van het toezichttraject:

- Voorbereiding.
- Uitvoering.
- Nazorg.

Indien de inspecties bij meerdere bedrijven in kaart worden gebracht komen gegevens beschikbaar over één specifieke soort inspectie, die door een bepaalde toezichthouder wordt uitgevoerd. Met deze informatie is het dan mogelijk om aan te geven welke ALT door deze soort inspectie – soms gerelateerd aan aard en omvang van de bedrijfsactiviteiten – worden veroorzaakt.

Op deze manier kunnen de ALT per bedrijf worden gemeten. Voor de parameters tijdsbesteding, uurtarief, frequentie en out-of-pocket kosten van de inspectie wordt verwezen naar de uitgangspunten zoals deze in de handleiding "Meten is Weten" zijn vastgelegd. Een bedrijf wordt bij deze benadering gezien als een verzameling van specifieke bedrijfsactiviteiten die door bepaalde inspecties worden afgedekt. Een bedrijf kan meerdere locaties hebben.



Figuur 2. Berekening ALT voor één bedrijf.

3.2 Totale Administratieve Lasten van Toezicht domein Vervoer over Water

Met het TL-kostenmodel Domein Vervoer over Water zijn de totale ALT voor het bedrijfsleven in het domein geraamd op € 17,9 miljoen per jaar. In bijlage IV is de berekening van de ALT per cluster opgenomen. Hoe de ALT over de verschillende dwarsdoorsneden is verdeeld, wordt in de volgende paragrafen gepresenteerd. Achtereenvolgens wordt ingegaan op:

- De ALT per subdomein.
- De ALT per cluster.
- De ALT per toezichthouder.
- De ALT per bedrijfscategorie.

Kader 2. Inspectiedruk - wel lasten maar niet binnen de definitie van ALT

Naast toezicht door de overheid hebben bedrijven te maken met inspecties in het kader van certificering en inspecties van private partijen. Deze inspecties veroorzaken ook lasten voor bedrijven en worden door veel bedrijven – ten onrechte – gelijkgesteld met het toezicht door overheidsorganisaties op naleving van regelgeving. In dit onderzoek zijn deze lasten zijdelings in kaart gebracht¹¹. Onderscheid kan worden gemaakt tussen:

- Inspecties ten behoeve van certificaten voor schepen.
- Inspecties op bedrijfsvoering.

Administratieve lasten

Inspecties ten behoeve van certificaten worden door zowel IVW als door klassenbureaus uitgevoerd. Het gaat hierbij om de volgende inspecties:

- IVW - Inspectie voor Classificering (jaarlijks) binnenvaartschepen.
- IVW - Inspectie voor Classificering (5 jaarlijks) binnenvaartschepen.
- IVW - Veiligheidsinspecties passagiersschepen (zeevaart).
- IVW - Inspectie geklasseerde schepen (zeevaart).
- Klassenbureaus – Inspectie zeevaartschepen jaarlijks controle.
- Klassenbureaus – Inspectie zeevaartschepen 5 jaarlijks revisie.
- Klassenbureaus - Inspectie ISPS-code.
- Klassenbureaus - Inspectie ISM-code.

Met het TL-kostenmodel Domein Vervoer over Water is de inspectiedruk in kader van certificering indicatief geraamd op circa € 10,9 miljoen.

Inspecties op bedrijfsvoering worden door private partijen uitgevoerd, zoals CDI (opgezet door Chemische industrie), OCIMF (opgezet door olie-industrie) en EBIS (opgezet door olie-industrie voor de binnenvaart). Met het TL-kostenmodel Domein Vervoer over Water is de inspectiedruk in kader van bedrijfsvoering indicatief geraamd op circa € 1,7 miljoen.

Ervaren lasten

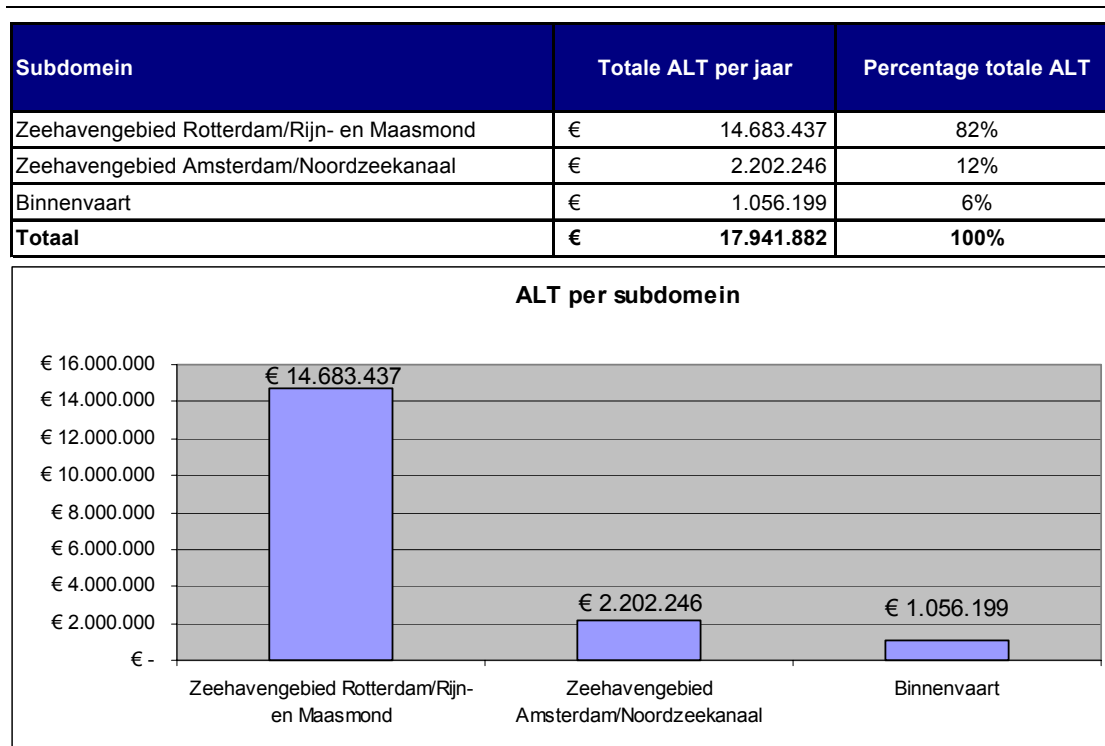
De bedrijven is gevraagd ook de certificerende inspectiediensten en de private partijen te beoordelen aan de hand van 12 belevingsfactoren (zie voor een uitleg van de meetmethodiek ervaren lasten hoofdstuk 4). De inspecties hebben de volgende rapportcijfers ontvangen:

- Klassenbureaus: rapportcijfer 9,1. Dit komt overeen met een schoolcijfer 8,8.
- Private partijen: rapportcijfer 7,5. Dit komt overeen met een schoolcijfer 6,7.
- IVW: rapportcijfer 7,1. Dit komt overeen met een schoolcijfer van 6,1.

¹¹ Opgemerkt dient te worden dat niet alle private toezichthouders zijn meegenomen. Zo zijn er ook surveyors in opdracht van ladingbelanghebbers. Zij controleren bijvoorbeeld of de tank schoon is of de lading de juiste samenstelling heeft en of de hoeveelheid lading die aan boord is gegaan, overeenkomt met de lading die wordt gelost.

3.2.1 ALT per subdomein

In onderstaande tabel zijn de totale ALT voor het domein Vervoer over Water weergegeven met een uitsplitsing naar de 3 subdomeinen. De ALT per subdomein zijn indicatief geraamd op basis van berekening van de ALT per cluster, omdat de ALT van onder meer goederenvervoerders en expediteurs niet 1-op-1 zijn toe te delen aan een subdomein.



Figuur 3. Totale ALT domein Vervoer over Water per subdomein.

Uit dit figuur blijkt dat het subdomein Zeehavengebied Rotterdam/Rijn- en Maasmond de hoogste ALT ondervindt met € 14,7 miljoen ofwel 82% van de totale ALT van het domein. Dit wordt veroorzaakt door het hoge aantal inspecties ten opzichte van de andere subdomeinen.

Kader 3. Kengetallen

Om de ALT in perspectief te plaatsen, zijn enkele kengetallen voor de subdomeinen weergegeven.

Subdomein Zeehavengebied Rotterdam/Rijn- en Maasmond (Port of Rotterdam, Haven in Cijfers 2006)

- Per jaar doen circa 31.000 zeeschepen de haven van Rotterdam aan met circa 86.000 scheepsbewegingen.
- Daarnaast komen er ook circa 133.000 binnenvaartschepen in Rotterdam.
- Er komen circa 9,7 miljoen TEU (Twenty Feet Equivalent Unit) containers in de haven aan, dit zijn circa 5,8 miljoen containers.

Subdomein Zeehavengebied Amsterdam/Noordzeekanaal (Port of Amsterdam, Port Statistics 2006)

- Per jaar doen circa 9.000 zeeschepen de haven van Amsterdam aan.
- Daarnaast komen er ook circa 56.000 binnenvaartschepen in Amsterdam.
- Er kwamen in 2006 circa 306.000 TEU containers in de haven aan, dit zijn circa 199.000 containers.

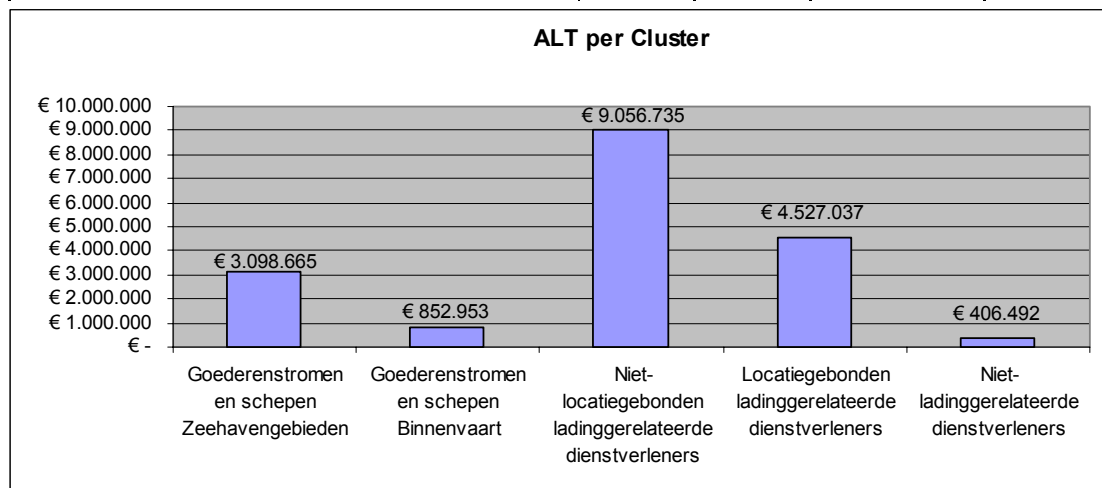
Subdomein Binnenvaart (IVW, gebaseerd op cijfers van 2005 en 2007)

- Nederland heeft een binnenvaartvloot van circa 6.900 binnenvaartschepen.
- Hiervan zijn circa 3.350 vrachtschepen, 850 tankschepen, 900 duwbakken, 900 passagiersschepen en 900 sleep-/duwbotten.

3.2.2 ALT per cluster

In onderstaande tabel zijn de totale ALT voor het domein Vervoer over Water weergegeven met een uitsplitsing naar de 5 clusters. In bijlage IV is de berekening van ALT per cluster opgenomen.

Clusters	Aantal toezicht-houders	Aantal inspecties	Totale ALT per jaar	Percentage totale ALT
Goederenstromen en schepen Zeehavengebieden	16	35	€ 3.098.665	17%
Goederenstromen en schepen Binnenvaart	16	32	€ 852.953	5%
Niet-locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners	15	39	€ 9.056.735	50%
Locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners	21	51	€ 4.527.037	25%
Niet-ladinggerelateerde dienstverleners	21	58	€ 406.492	2%
Totaal			€ 17.941.882	100%



Figuur 4. Totale AL domein Vervoer over Water

Op basis van de beschikbare gegevens komt naar voren dat het grootste gedeelte van de ALT (circa 50%) voor het domein Vervoer over Water wordt veroorzaakt binnen de cluster Niet-locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners. Dit komt door:

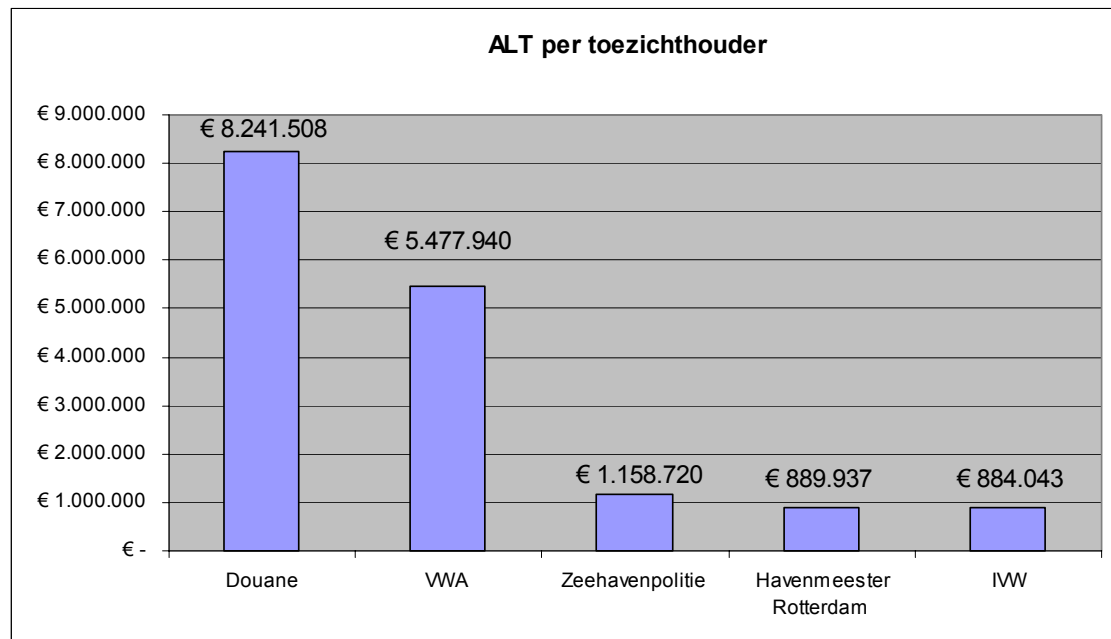
- De ALT van de VWA, € 5,4 miljoen, ofwel 60% van de totale ALT van de cluster. Deze ALT worden veroorzaakt door enerzijds de tijdsbesteding van de bedrijven en anderzijds door de kosten van vervoer om de lading beschikbaar te stellen. Deze handelingen worden veelal verricht door expediteurs of douane-agenten die de belangen behartigen van de ladingeigenaren.
- De ALT van de Douane, € 3,5 miljoen, ofwel 39% van de totale ALT van de cluster. Ook hier worden deze ALT veroorzaakt door de tijdsbesteding én de kosten van vervoer en opslag om de lading beschikbaar te stellen. Het gaat hierbij om expediteurs en carga-doors. De ALT van de Douane wordt ook ondervonden door terminals, koelhuizen en warehouses: de locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners (Cluster 4).

Verder valt op dat een ander aanzienlijk deel van de ALT – circa 25% – wordt veroorzaakt binnen de cluster 4, Locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners. De ALT binnen het domein Vervoer over Water worden voornamelijk veroorzaakt door toezicht op de lading, dat plaatsvindt zodra de lading aan wal komt. Hierdoor treden ALT vooral op bij de bedrijven die hierbij direct betrokken zijn, de ladinggerelateerde dienstverleners.

3.2.3 ALT per toezichthouder

In onderstaande tabel zijn de ALT voor het domein Vervoer over Water weergegeven met een uitsplitsing naar de toezichthouders.

Toezichthouder		Totale ALT	Percentage Totale ALT
1	Arbeidsinspectie	€ 68.200	0,4%
2	DCMR	€ 169.616	0,9%
3	DMB	€ 24.853	0,1%
4	Douane	€ 8.241.508	45,9%
5	Havenmeester Amsterdam	€ 268.987	1,5%
6	Havenmeester Rotterdam	€ 889.937	5,0%
7	IWW	€ 884.043	4,9%
8	KLPD-Dienst Waterpolitie	€ 398.324	2,2%
9	KMAR	€ 133.605	0,7%
10	Provincie NH	€ 3.349	0,0%
11	Rijkswaterstaat	€ 23.400	0,1%
12	VROM-Inspectie	€ 199.400	1,1%
13	VWA	€ 5.477.940	30,5%
14	Zeehavenpolitie	€ 1.158.720	6,5%
Totaal		€ 17.941.882	100%



Figuur 5. Verdeling ALT per toezichthouder en Top 5 ALT per toezichthouder.

Uit de voorgaande figuur blijkt dat de meeste ALT voor het domein Vervoer over Water worden veroorzaakt door inspecties van drie toezichthouders:

Douane.

De inspecties van de Douane veroorzaken circa 46% van de totale ALT voor het domein Vervoer over Water. De omvang van de ALT wordt vooral bepaald door het aantal inspecties, circa 78.000. Het betreft de inspecties van geselecteerde ladingen. De selectie wordt uitgevoerd op basis van een risicoprofiel. De douane gebruikt hiervoor een zogenaamde stopfunctie om te voorkomen dat producten die de EU niet in mogen toch worden toegelaten. Containers die binnen de stopfunctie vallen worden uit het systeem gehaald en “stopgezet”: alle verdere logistieke processen worden afgebroken totdat de container is vrijgegeven. Om inzage te geven in de opbouw van de ALT per inspectie, wordt hier van de grootste aantallen inspecties (bij import en bij export) de gemiddelde ALT weergegeven:

- Bij import kan sprake zijn van een scan van de container of een fysieke controle, in totaal betreft het op jaarbasis circa 40.000 inspecties. Medewerkers van het betrokken bedrijf (cargadoor, expediteur of terminal, etc.) zijn hierbij zelf niet vaak aanwezig. De ALT worden veroorzaakt door (1) het beschikbaar stellen van de lading voor de inspectie en (2) het administratief afhandelen van de inspectie. Of er sprake is van een scan of een fysieke controle maakt qua toezichtlasten geen wezenlijk verschil in ALT en heeft alleen gevolgen voor de doorlooptijd. De gemiddelde ALT per inspectie bedragen circa € 140:
 - Indien een lading is geselecteerd, dient men dit intern te registreren en eventueel door te geven aan andere betrokken partijen. Gemiddelde tijdsbesteding is circa 10 minuten¹².
 - Tijdens en na de inspectie wordt gevolgd of de lading is vrijgegeven, is er contact met de betrokkenen, worden eventueel aanvullende gegevens verstrekt en wordt geregistreerd dat de lading weer beschikbaar is. De gemiddelde tijdsbesteding voor deze handelingen is circa 45 minuten.
 - Voor het beschikbaar stellen van de lading voor inspectie worden kosten van gemiddeld € 100 gemaakt voor vervoer naar de locatie en/of handling op de terminal.
- Bij uitvoer vindt inspectie plaats bij het bedrijf zelf of op de locatie waar de goederen zijn opgeslagen. In totaal zijn het op jaarbasis circa 27.000 inspecties. De medewerkers van het betrokken bedrijf zijn hierbij vaak aanwezig om te assisteren. Specifieke kosten voor vervoer zijn meestal niet van toepassing. De gemiddelde ALT per inspectie bedragen circa € 32:
 - Het meewerken aan de inspectie heeft een gemiddelde tijdsbesteding van circa 30 minuten.
 - Het administratief afhandelen van de resultaten van de inspectie levert een gemiddelde tijdsbesteding op van circa 15 minuten.

¹² Het uurtarief dat volgens de Meetmethodiek Toezichtlasten wordt gehanteerd is € 45.

VWA (Voedsel en Waren Autoriteit).

De inspecties van de VWA veroorzaken circa 31% van de totale ALT voor het domein Vervoer over Water. De omvang van deze ALT wordt vooral bepaald door het aantal inspecties (ca. 41.500 per jaar). Het gaat hierbij vooral om de verplichte inspectie van veterinaire producten uit derde landen, die als verplichting voortvloeit uit Europese regelgeving. Hiertoe dienen bedrijven de veterinaire lading beschikbaar te stellen voor de inspectie. De gemiddelde ALT per inspectie bedragen circa € 132:

- ▣ Aanbieden van de veterinaire producten bij de BuitenGrensInspectiepost. De gemiddelde tijdsbesteding bedraagt circa een half uur.
- ▣ Vervoer van de producten naar de inspectielocatie en kosten voor de keurpunthouder. De gemiddelde out-of-pocket kosten bedragen circa € 100.

Zeehavenpolitie.

De inspecties van de Zeehavenpolitie veroorzaken circa 7% van de totale ALT voor het domein Vervoer over Water. De omvang van de ALT wordt vooral bepaald door het aantal inspecties (ca. 26.000 per jaar). Een belangrijk deel hiervan – circa 23.800 inspecties – betreft grensbewakingcontroles op bemanningen aan boord van schepen in het Zeehavengebied van Rotterdam. Daarnaast voert de Zeehavenpolitie nautische- en milieucontroles uit op schepen. De gemiddelde ALT van het grenstoezicht bedragen circa € 45.

- ▣ De inspecteurs zijn gemiddeld een half uur aan boord, waarbij ieder bemanningslid zich persoonlijk moet melden. Hierdoor is de tijdsbesteding aan manuren voor het meewerken aan de inspectie gemiddeld één uur.

3.2.4 ALT per bedrijf

In deze paragraaf zijn de ALT per bedrijf weergegeven voor de volgende clusters:

- Cluster 1: Goederenstromen en schepen Zeehavengebieden.
- Cluster 2: Goederenstromen en schepen Binnenvaart.
- Cluster 4: Locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners.

Van de Clusters 3 en 5 zijn geen goede dwarsdoorsneden te maken, omdat de bedrijven moeilijk vergelijkbaar zijn en functies in elkaar overlopen, zoals reder en cargadoor.

De ALT per bedrijf zijn geraamd op basis van de informatie die verkregen is uit de interviews met de bedrijven. Met deze informatie is een gemiddelde bepaald. Opgemerkt dient te worden dat de bedrijven onderling verschillen op onder meer de volgende aspecten:

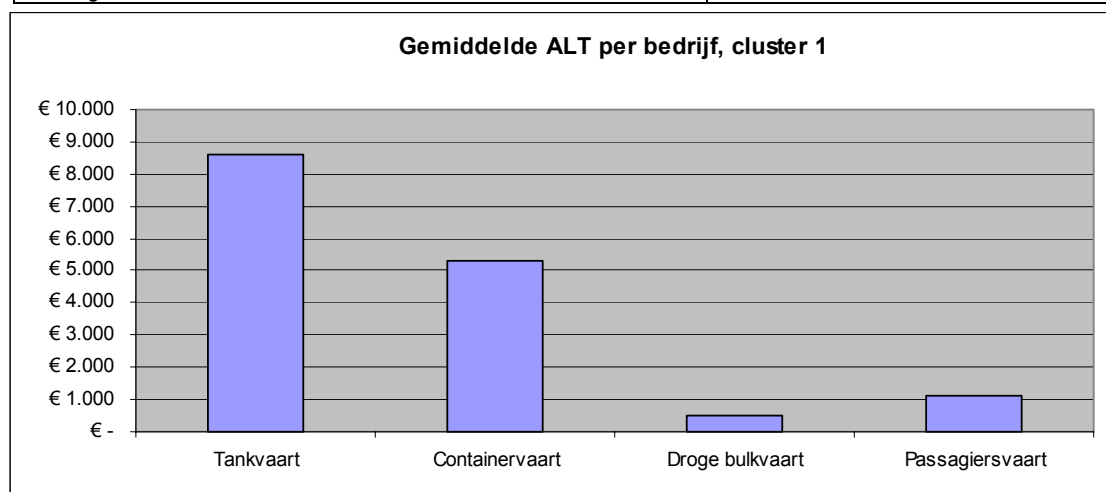
- De omvang van het bedrijf. Dit komt bijvoorbeeld tot uitdrukking in het aantal schepen of de opslagcapaciteit van het bedrijf.
- De goederen die worden vervoerd of opgeslagen. Indien sprake is van milieugevaarlijke stoffen of goederen die afkomstig zijn uit bepaalde risicolanden, betekent dit een verschil in toezichtspatronen en derhalve in de ALT.

Hierdoor is sprake van enige diversiteit in de gegevens per bedrijf. De ALT per bedrijf geven een indicatief beeld welke bedrijven binnen de cluster de meeste ALT ondervinden.

Cluster 1: Goederenstromen en schepen Zeehavengebieden

In onderstaande figuur zijn de gemiddelde ALT per bedrijf voor de cluster Goederenstromen en schepen Zeehavengebieden indicatief weergegeven, waarbij een uitsplitsing is gemaakt naar de verschillende goederenstromen.

Cluster 1: Goederenstromen en schepen Zeehavengebieden Categorieën	Gemiddelde ALT per bedrijf per jaar
Tankvaart	€ 8.600
Containervaart	€ 5.300
Droge bulkvaart	€ 500
Passagiersvaart	€ 1.100

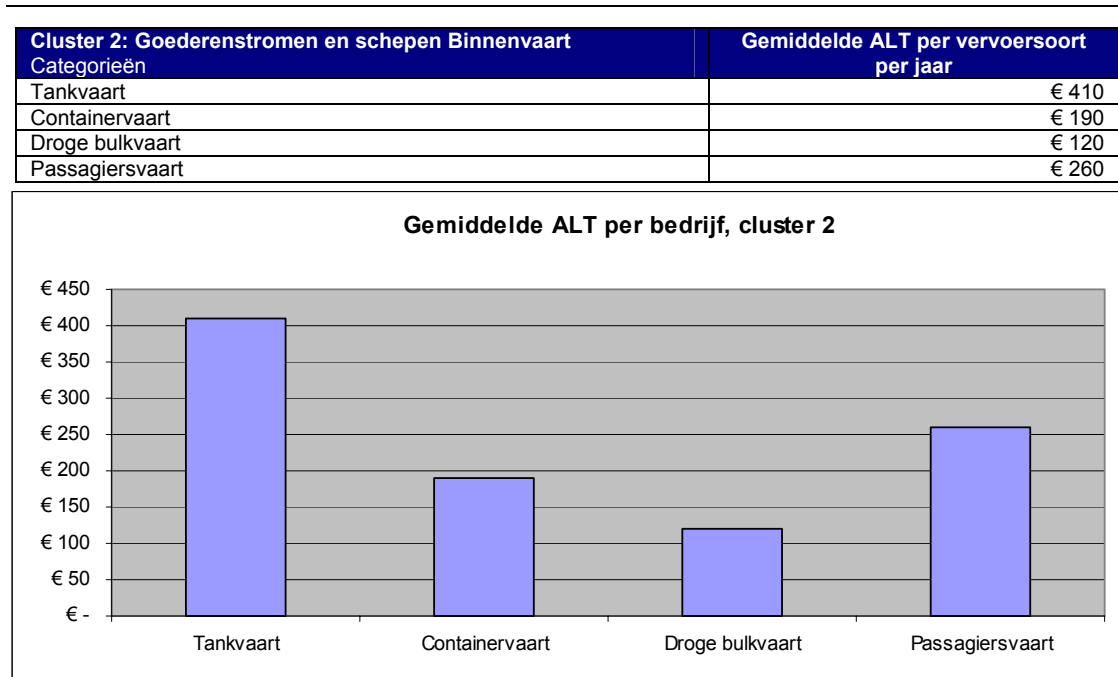


Figuur 6. Overzicht gemiddelde ALT per bedrijf in cluster 1 Goederenstromen en schepen Zeehavengebieden.

Uit de voorgaande figuur komt naar voren dat een bedrijf in de tankvaart relatief de hoogste AL van toezicht ondervindt binnen de cluster Goederenstromen en schepen Zeehavengebieden. De geïnterviewde bedrijven in de tankvaart op zee hebben vrijwel allemaal te maken met gevaarlijke stoffen. De ALT voor deze bedrijven worden vooral veroorzaakt door scheepsmilieucontroles van de havenmeesters en door inspecties van de IVW.

Cluster 2: Goederenstromen en schepen Binnenvaart

In onderstaande figuur zijn de gemiddelde ALT per bedrijf voor de cluster Goederenstromen en schepen Binnenvaart indicatief weergegeven, waarbij een uitsplitsing is gemaakt naar de verschillende goederenstromen.



Figuur 7. Overzicht gemiddelde ALT per bedrijf in cluster 2 Goederenstromen en schepen Binnenvaart.

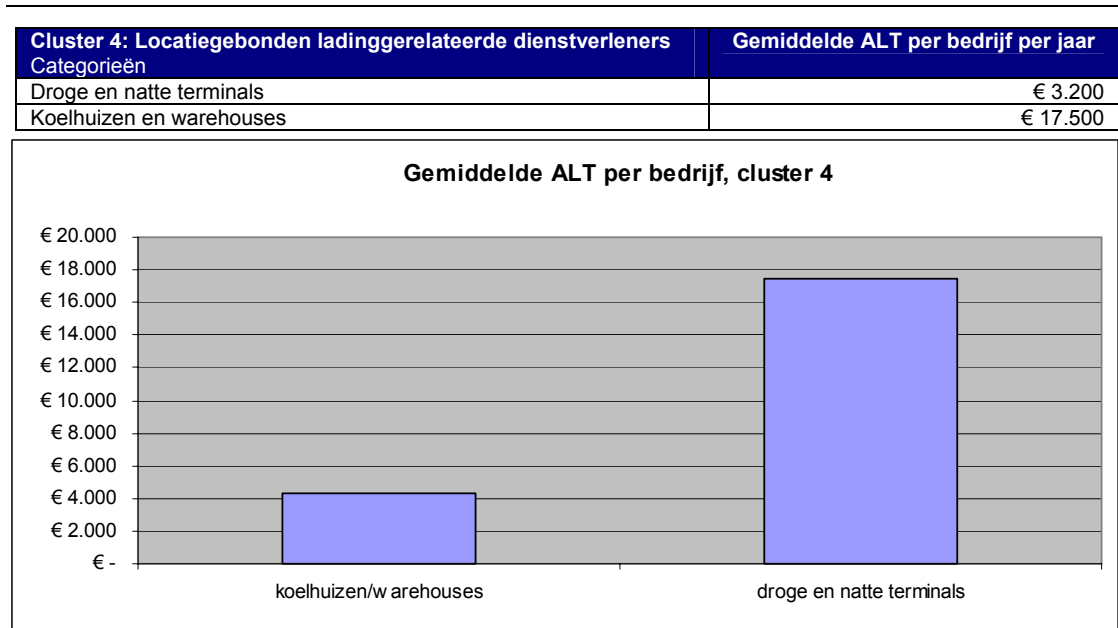
Uit bovenstaande figuur blijkt dat een bedrijf in de tankvaart de hoogste AL van toezicht ondervindt binnen de cluster Goederenstromen en schepen Binnenvaart. Ook bij de Binnenvaart geldt dat de geïnterviewde bedrijven in de tankvaart vrijwel allemaal te maken met gevaarlijke stoffen. De ALT voor deze bedrijven worden veroorzaakt door de IVW en door inspecties van de Zeehavenpolitie en KLPD Waterpolitie op nautische- en milieuaspecten.

Vergeleken met de ALT per bedrijf in Cluster 1, Goederenstromen en schepen Zeehavengebieden, zijn de ALT per bedrijf voor de Binnenvaart minder. Redenen hiervoor zijn:

- De tijdsbesteding van inspecties op schepen in de Binnenvaart is lager dan voor de inspecties op schepen in de Zeevaart. Zo duurt een scheepsmilieu-inspectie in de Binnenvaart gemiddeld iets meer dan een half uur en in de Zeevaart circa een uur.
- Schepen in de Binnenvaart hebben jaarlijks minder frequent inspecties. De gemiddelde frequentie in de Binnenvaart is circa 1 keer per jaar per schip, tegenover circa 3 keer per jaar per schip in de Zeevaart. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat de frequentie tussen scheepsbedrijven sterk kan variëren. Bijvoorbeeld een zeeschip dat regelmatig een Nederlandse haven aandoet, zal iedere keer te maken hebben met inspecties in het kader van grensbewaking.

Cluster 4: Locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners

In onderstaande figuur zijn indicatief de gemiddelde ALT per bedrijf voor de cluster Locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners weergegeven, waarbij een uitsplitsing is gemaakt naar droge en natte terminals en koelhuizen en warehouses.



Figuur 8. Overzicht gemiddelde ALT per bedrijf in cluster 4 Locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners.

Uit bovenstaande figuur komt naar voren dat droge en natte terminals de hoogste AL van toezicht ondervinden binnen de cluster Locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners. Voornaamste reden hiervoor is dat droge en natte terminals relatief vaker met gevaarlijke stoffen te maken hebben dan koelhuizen en warehouses. Hierdoor hebben deze bedrijven veelal met meer toezichthouders te maken die relatief vaker langskomen.

4 Ervaren Lasten van Toezicht (ELT)

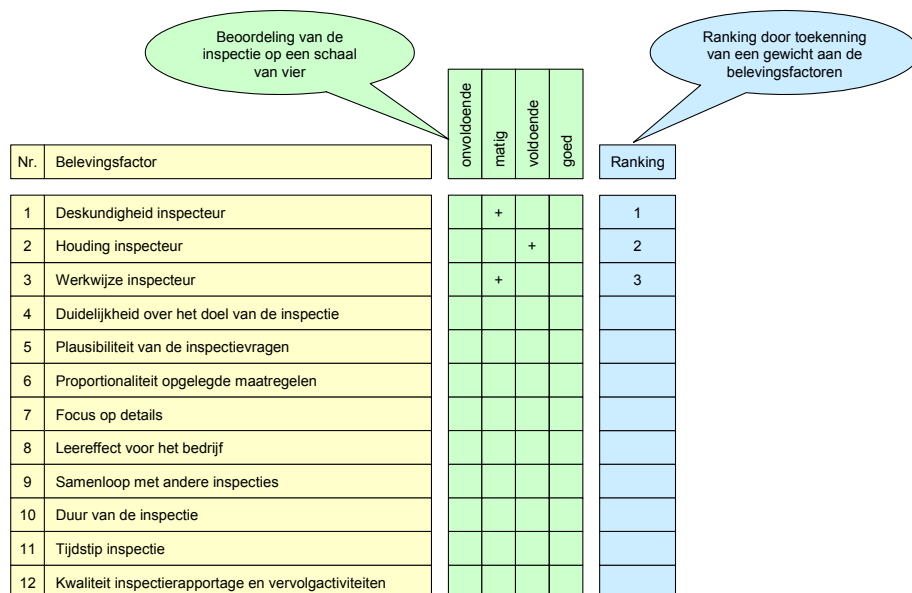
4.1 Berekening van de Ervaren Lasten van Toezicht

De Ervaren Lasten van Toezicht gaan over het volgende:

“Bedrijven ervaren inspecties niet alleen in termen van tijd en geld als belastend. Deze Ervaren Lasten van Toezicht worden weergegeven door belevingsfactoren.”

Deze ELT worden “gemeten” door het beoordelen van twaalf belevingsfactoren. Concreet betekent dit dat scores worden toegekend aan de belevingsfactoren. De scores geven een kwalitatief beeld van hoe de bedrijven denken over de performance van de toezichthouders – het gaat hierbij om “ervaren” lasten. Deze kwalitatieve informatie is subjectief en identificeert aangrijpingspunten die vanuit de perceptie van geïnspecteerde bedrijven relevant zijn voor verbetering van (het optreden van) toezichthouders.

Onderstaande figuur maakt duidelijk op welke manier de ELT worden gemeten. Allereerst worden alle belevingsfactoren beoordeeld op een schaal van vier. Vervolgens wordt een gewicht aan alle factoren gegeven door een ranking aan te brengen. De combinatie van beoordeling en ranking resulteert in een rapportcijfer per inspectie.



Nr.	Belevingsfactor	Beoordeling van de inspectie op een schaal van vier				Ranking
		onvoldoende	matig	voldoende	goed	
1	Deskundigheid inspecteur		+			1
2	Houding inspecteur			+		2
3	Werkwijze inspecteur		+			3
4	Duidelijkheid over het doel van de inspectie					
5	Plausibiliteit van de inspectievragen					
6	Proportionaliteit opgelegde maatregelen					
7	Focus op details					
8	Leereffect voor het bedrijf					
9	Samenloop met andere inspecties					
10	Duur van de inspectie					
11	Tijdstip inspectie					
12	Kwaliteit inspectierapportage en vervolgvactiteiten					

Figuur 9. Voorbeeld van de beoordeling van een toezichttraject door twaalf belevingsfactoren.

4.2 Belangrijke Belevingsfactoren van Toezicht

Uit het onderzoek komt naar voren dat bepaalde belevingsfactoren door de bedrijven als belangrijker worden beoordeeld dan andere. Het gaat hierbij om:

1. Deskundigheid van de inspecteur.
2. Houding van de inspecteur.
3. Werkwijze van de inspecteur.
4. Proportionaliteit opgelegde maatregelen.

Ad 1. Deskundigheid van de inspecteur

De deskundigheid van de inspecteur is het meest bepalend voor de uiteindelijke beleving van de inspectie. Het wordt door bedrijven als vervelend ervaren wanneer de inspecteur (1) geen vakinhoudelijke kennis heeft, (2) de kennis niet in de praktijk kan toepassen en (3) geen kennis heeft van de bedrijfsspecifieke activiteiten.

Bedrijven geven bij voorbeeld aan dat sommige inspecteurs niet goed weten hoe een schip in elkaar zit. Inspecteurs die ervaring hebben op schepen worden duidelijk hoger gewaardeerd.

Ad 2. Houding van de inspecteur

De houding van de inspecteur heeft veel invloed op de totale beleving van de inspectie. Bedrijven verwachten dat een inspecteur in staat is te communiceren met mensen van verschillende niveaus. Het wordt gewaardeerd als de inspectie op basis van professionele gelijkwaardigheid wordt uitgevoerd. Een autoritaire, ongeïnteresseerde of belerende houding wordt niet op prijs gesteld en heeft in de meeste gevallen een averechts effect: het bedrijf of de ondervraagde wil niet meer meewerken of geeft door misverstanden verkeerde informatie.

Bedrijven stellen bijvoorbeeld dat toezichthouders niet willen meewerken als er bij een lading problemen optreden, hoewel juist in deze situatie medewerking noodzakelijk is.

Ad 3. Werkwijze van de inspecteur

Voor een bedrijf is het belangrijk dat de inspectie op een efficiënte en effectieve wijze wordt uitgevoerd. Dit betekent dat de inspectie zodanig wordt uitgevoerd dat hiermee het doel van de inspectie wordt bereikt met zo min mogelijk belasting voor bedrijven.

Bedrijven geven bijvoorbeeld aan dat men begrijpt dat toezichthouders in de haven inspecteren tijdens het laden en lossen. Deze inspecties worden echter als erg belastend ervaren, omdat alle aandacht van de bemanning dan nodig is voor de werkzaamheden die onder tijdsdruk plaatsvinden.

Ad 4. Proportionaliteit van opgelegde maatregelen

Veel bedrijven vinden dat door toezichthouders opgelegde maatregelen veel zwaarder zijn dan gerechtvaardigd is door de geconstateerde tekortkomingen. Een opgelegde maatregel of sanctie – of de wijze waarop daarmee wordt omgegaan – moet volgens de bedrijven in verhouding staan tot de overtreding.

Bedrijven geven aan dat – bijvoorbeeld bij controles op veiligheid tijdens lopende werkzaamheden – soms te hoge eisen worden gesteld, die buitenproportioneel hoge kosten veroorzaken.

4.3 Rapportcijfers

De individuele inspecties binnen het domein Vervoer over Water worden door de meeste bedrijven als redelijk goed beoordeeld. De gemiddelde beoordeling op basis van de belevingsfactoren is (uitgedrukt als rapportcijfer conform de Meetmethodiek Toezichtlasten) een 7,7. Indien men deze score vertaalt naar een “schoolcijfer”, dan komt dit overeen met een 6,9.

Ondanks deze redelijk goede beoordeling van de individuele inspecties zijn de bedrijven kritisch over de totale toezichtsituatie in het domein Vervoer over Water. Volgens de bedrijven zijn te veel toezichthouders – deels met overlappingen – actief binnen het domein.

In het onderzoek zijn de ELT bepaald voor 14 toezichthouders. Het gemiddelde rapportcijfer per toezichthouder is opgenomen in onderstaande tabel. In het overzicht is tevens aangegeven wat het rapportcijfer is, indien het wordt uitgedrukt in een schoolcijfer.

Een belangrijke component bij het tot stand komen van de rapportcijfers is de ranking van de verschillende belevingsfactoren. Wanneer een respondent een bepaalde belevingsfactor belangrijk vindt, zal de score op deze factor zwaarder meewegen voor het rapportcijfer dan een belevingsfactor die minder belangrijk wordt gevonden. Daarnaast is het rapportcijfer een gemiddelde van alle in de steekproef opgenomen bedrijven. Dit betekent dat er bij de individuele respondenten een groot verschil kan zitten in het rapportcijfer voor een bepaalde toezichthouder en/of inspectie.

Toezichthouder		Gemiddeld rapportcijfer	“Schoolcijfer”
1	Havenmeester Rotterdam	8,7	8,3
2	Zeehavenpolitie	8,6	8,1
3	KMAR	8,6	8,1
4	DMB	8,3	7,7
5	IVW	7,8	7,0
6	Rijkswaterstaat	7,8	7,0
7	DCMR	7,7	6,9
8	Arbeidsinspectie	7,6	6,8
9	Havenmeester Amsterdam	7,2	6,3
10	KLPD-Dienst Waterpolitie	7,2	6,3
11	Provincie NH	7,1	6,1
12	Douane	7,1	6,1
13	VROM-Inspectie	7,1	6,1
14	VWA	7,0	6,0
Gemiddeld rapportcijfer voor de 14 toezichthouders		7,7	6,9

Figuur 10. Overzicht rapportcijfers domein Vervoer over Water.

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat inspecties door het Havenmeester Rotterdam het meest positief worden beoordeeld. Bedrijven vinden de inspecteurs deskundig en zij worden als meedenkend getypeerd. Daarnaast duren de inspecties niet te lang en is het duidelijk waarvoor de inspecteurs langskomen.

Het minst positief wordt de Voedsel en Waren Autoriteit beoordeeld. De kritiek van de bedrijven richt zich vooral op het tekort aan flexibiliteit en het niet logistiek meedenken met de bedrijven. De VWA stelt zich meestal niet op als dienstverlener terwijl dat wel gewenst is.

4.4 Toezichthouders uitgelicht

Naast de voorbeelden die in paragraaf 4.2 zijn genoemd, zijn knelpunten en ergernissen door bedrijven genoemd, die mede bepalend zijn voor de beleving van het toezicht, maar niet volledig tot uitdrukking komen in de rapportcijfers. Redenen hiervoor zijn:

- De ergernissen van bedrijven over inspecties of toezichthouders zijn niet altijd terug te voeren op één van de twaalf belevingsfactoren. Een knelpunt komt dan niet naar voren in het rapportcijfer.
- Onder de 12 belevingsfactoren wordt een rangschikking gemaakt in welke factoren een bedrijf het belangrijkste vindt. Bedrijven vinden deze ranking goed, geven echter ook soms aan dat een belevingsfactor die laag scoort in deze rangschikking, veel minder bijdraagt aan het rapportcijfer dan de factoren die wel belangrijk worden gevonden.

Hieronder worden de knelpunten en ergernissen weergegeven van de drie toezichthouders met de laagste waardering. Benadrukt wordt dat het hier gaat om ervaringen van bedrijven. Hierbij is niet onderzocht of de genoemde punten juist zijn. Er is daarnaast geen poging ondernomen om er een reactie van de toezichthouders naast te leggen.

Voedsel en Waren Autoriteit

Bedrijven zien de Voedsel en Waren Autoriteit (VWA) als een noodzakelijk kwaad. Gesteld wordt dat de werkwijze van de VWA onder meer inflexibel en detaillistisch is, waarbij eventuele opgelegde maatregelen niet proportioneel zijn. Opvallend is dat een aantal geïnterviewde contactpersonen bij het bedrijfsleven een uitgesproken mening over de VWA heeft zonder dat zij direct contact hebben met deze toezichthouder. De persoonlijke ervaringen of meningen van bedrijven zijn:

- Indien een bedrijf een lading niet tijdig aanmeldt, duurt het minimaal 24 uur voordat deze wel gecontroleerd wordt.
- Maanden voor aankomst van een lading is het format van een veterinaire certificaat gewijzigd. Bij binnenkomst van de lading blijkt het oude certificaat te zijn gebruikt, waarna de lading wordt aangehouden tot het juiste document uit het land van herkomst er is.
- Volgens bedrijven worden containers aangehouden, omdat documenten alleen op formele gronden niet kloppen. Gesteld wordt dat het aanhouden van de lading kosten met zich meebrengt die soms niet in overeenstemming zijn met de geconstateerde overtreding.

VROM-inspectie

De inspecties van de VROM-inspectie worden door bedrijven als onvoldoende beoordeeld. Hierbij komen de volgende knelpunten/ergernissen naar voren:

- Gesteld wordt dat de inspecties te lang duren en het vervolgens lang duurt voordat men een rapportage ontvangt.
- Een aantal bedrijven stelt dat de deskundigheid van de inspecteurs tekortschiet. Gesteld wordt dat zij onervaren zijn en niet goed weten hoe nieuwe regelgeving wordt geïmplementeerd.
- Het gevoel is dat er sprake is van een overbodige inspectie, omdat het bedrijf veelal regelmatig wordt geïnspecteerd door de gemeentelijke of provinciale milieudienst voor de Wm-vergunning.

Douane

De meeste bedrijven ervaren de Douane als ambtelijk en star. Meer specifiek worden de volgende punten genoemd:

- De Douane is niet bereid om mee te denken of te werken. Indien men contact heeft met de Douane, dan is het afhankelijk van douanebeambte of men het bedrijf wil helpen, bijvoorbeeld door inzicht te geven in de status van een inspectie.
- Gesteld wordt dat de overdracht van informatie binnen de Douane slecht is. Als voorbeeld wordt gegeven dat men om 15.00 uur contact met een beambte heeft gehad die iets zou uitzoeken, men belt vervolgens om 16.30 uur weer en dan weet niemand er iets van.
- De Douane is te veel op afstand komen te staan. Ze is gecentraliseerd, waardoor ze moeilijk te bereiken is, zowel telefonisch als fysiek.
- Het gevoel is dat de Douane haar eigen werk in stand houdt. Gesteld wordt dat de Douane in het verleden een geselecteerde lading steekproefsgewijs controleerde, maar thans een 100%-controle hanteert. Een zending van 30 containers die geselecteerd is, betekent nu dat alle containers open moeten worden gemaakt.

5 Bevindingen

Met de geïnterviewde bedrijven is naast de toezichtlasten ook ingegaan op hoe zij het toezicht in algemene zin zien en ervaren. Daarnaast zijn de resultaten van de interviews met bedrijven en toezichthouders geanalyseerd. De hieruit afgeleide bevindingen van het onderzoek zijn in deze paragraaf samengevat. Allereerst wordt ingegaan op vijf bevindingen die “eruit springen”. Vervolgens worden overige bevindingen uitgelicht en worden een aantal verbetervoorstellen van het bedrijfsleven weergegeven.

5.1 Meerdere toezichthouders actief op gelijksoortige onderwerpen

Wanneer het gehele spectrum van soorten inspecties wordt bekeken, dan valt op dat meerdere toezichthouders actief zijn op gelijksoortige onderwerpen¹³. Het gaat hierbij om:

- **Milieu-inspecties.** Zes toezichthouders voeren inspecties uit met als invalshoek milieuveiligheid. Het betreft IVW (Gevaarlijke Stoffen Marpol Zeevaart en Binnenvaart), Divisie Havenmeester (Amsterdam en Rotterdam), Politie (KLPD/DWP en Zeehavenpolitie), regionale en gemeentelijke milieudiensten (DCMR, DMB, provincie Noord-Holland), Rijkswaterstaat en VROM-inspectie.
- **Kwaliteit schepen.** Vier toezichthouders voeren inspecties uit op nautische en operationele aspecten van de schepen. Het gaat om IVW (Vlaggenstaat, Havenstaat en Binnenvaart), Divisie Havenmeester (Amsterdam en Rotterdam), Politie (KLPD/DWP en Zeehavenpolitie) en Rijkswaterstaat.
- **Ladinggerelateerde inspecties.** Vijf toezichthouders voeren ladinggerelateerde inspecties uit. Het betreft IVW (Gevaarlijke Stoffen Marpol Zeevaart en Binnenvaart), Douane, Politie (KLPD/DWP en Zeehavenpolitie), Divisie Havenmeester (Amsterdam en Rotterdam) en VWA.
- **Locatiegebonden inspecties.** Zeven toezichthouders voeren locatiegebonden inspecties uit, waarbij een bedrijf aan de wal wordt bezocht. Het betreft de Havenmeesters (Port Security), regionale en gemeentelijke milieudiensten (DCMR, DMB, provincie Noord-Holland), Brandweer, Arbeidsinspectie, Rijkswaterstaat, VROM-inspectie en IVW (in kader van security, bulkrichtlijn en systeemtoezicht gevaarlijke stoffen).
- **Port Security.** Vier toezichthouders voeren inspecties uit met deze invalshoek. Het gaat om de Havenmeesters, Politie, Douane en IVW.

De verschillende toezichthouders voeren de inspecties uit op basis van regelgeving. Voor een groot deel is voor de betrokkenen wel duidelijk wie op welk aspect toezicht houdt. Zo is de insteek van de ladinggerelateerde inspecties in de basis verschillend. De Douane controleert onder meer de ladingpapieren en of er voldoende accijns is afgedragen. De IVW controleert of op de juiste wijze wordt omgegaan met een gevaarlijke lading en de divisie Havenmeester kijkt op een ander moment in de logistieke keten of de lading juist wordt overgeslagen. Desondanks ervaren de bedrijven een onnodige en grote overlap tussen inspecties. Het gevoel is dat er een gebrek aan coördinatie en onderlinge afstemming is. Als één lading op meerdere momenten in de logistieke keten wordt gecontroleerd, wordt dit als onnodig belastend ervaren.

¹³ Het gaat hierbij niet om het punt of de inspecties hetzelfde zijn. Zo kan het onderwerp milieuveiligheid te maken hebben met geluid, afval, lucht, etc. En bijvoorbeeld VWA inspecteert alleen de veterinaire ladingen. Waar het om gaat is dat het hoofdonderwerp gelijksoortig is.

5.2 Onduidelijke verantwoordelijkheden door delegatie en mandatering

Sommige toezichhouders hebben (delen van) hun taken gedelegeerd of gemandateerd naar andere toezichhouders en/of hebben voornemens om dit te doen. Als voornaamste reden wordt genoemd het gebrek aan mankracht en het verbeteren van de efficiency. De delegatie of mandatering wordt vastgelegd in besluiten of convenanten. Voor de betrokken toezichhouders is daarmee duidelijk welke toezichhouder op welk moment optreedt. Bedrijven geven echter aan het niet altijd duidelijk te vinden welke toezichhouder waarvoor verantwoordelijk is. Voorbeelden van gedelegeerde of gemandateerde taken zijn:

- De douane voert taken uit voor andere toezichhouders. Veelal is dit geregeld in convenanten en/of worden er handhavingssystemen opgesteld. Voorbeelden zijn:
 - VWA: signalering en documentcontrole van importpartijen uitgevoerd door de Douane voor de afdeling Import van de VWA.
 - VROM-inspectie: EVOA¹⁴ en milieugevaarlijke stoffen.
 - Justitie: Wapens en gestolen auto's.
 - FIOD/ECD: Strategische en militair gevoelige materialen (denk aan hoogwaardige producten voor landen waarmee dergelijke handel verboden is).
 - OCW: Cultuurzendingen. OCW houdt hierin de regie.
 - VWS: Medicatie/Geneesmiddelen.
- Het Havenmeester Rotterdam is er voor richtlijnen inzake milieuveiligheid schepen en ladingen (Wet voorkoming verontreiniging door schepen) gemachtigd namens IVW. Hiervoor heeft een deel van de inspecteurs van het Havenmeester examen gedaan. In de rest van Nederland gebeurt dit door de IVW.
- De Arbeidsinspectie heeft taken overgedragen aan de KLPD voor de binnenvaart en aan IVW voor de zeevaart. Zij zijn medetoezichhouders op de Arbeidsomstandighedenwet.
- De IVW Binnenvaart heeft verschillende taken overgedragen aan andere toezichhouders. Zo controleren de KLPD-Waterpolitie en de Zeehavenpolitie de vaar- en rusttijden en de bemanning. Het keuren van schepen wordt vanaf 2009 overgedragen aan de markt (klassenbureaus).
- De IVW Vlaggenstaat (zeevaart) neemt taken waar voor de VROM-inspectie (lekverlies koel- en vriesinstallaties) en voor de Arbeidsinspectie (vaar- en rusttijden) wat betreft zeeschepen, deze controles worden niet door de betreffende diensten zelf uitgevoerd.
- IVW Zeevaart heeft de uitvoering van certificerende inspecties grotendeels uitbesteed aan klassenbureaus.

Het (tijdelijk) overdragen van bevoegdheden levert in de praktijk een efficiëntere werkwijze op. Een goed voorbeeld hiervan is de samenwerking tussen Douane en VWA. Indien een toezichhouder echter verschillende taken aan verschillende toezichhouders overdraagt, wordt de zichtbaarheid van de toezichhouder minder en is het voor bedrijven onduidelijk wie welke rol vervult.

¹⁴ Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA).

5.3 Vermindering toezichtlast onmogelijk door internationale regelgeving?

De basis voor het toezicht in het domein Vervoer over Water is in veel gevallen internationale en/of Europese regelgeving. Enkele voorbeelden zijn:

- Douane: communautaire douaneregulering.
- VWA: Europese Verordeningen inzake handel dierlijke producten.
- VROM-inspectie: Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen.
- IVW: voor de zeevaart regulering van IMO (International Maritime Organization) en voor de binnenvaart regulering van de CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart).

Door de toezichthouders (en deels ook door bedrijven) wordt gesteld dat een vermindering van de Administratieve Lasten van het toezicht hierdoor niet mogelijk is. De toezichthouders geven aan met handen en voeten gebonden te zijn aan de regulering en verplicht te zijn om te controleren op bepaalde onderwerpen en/of een minimaal aantal inspecties uit te moeten voeren. Bedrijven zijn daarbij veelal sceptisch over het verminderen van de toezichtlasten, omdat het gevoel bestaat dat de Nederlandse overheid graag het “beste jongetje van de klas wil zijn” en niet geneigd is om de regulering in Nederlands voordeel uit te leggen.

Onderzoek in vergelijkbare situaties heeft uitgewezen dat het voor uitvoerende organisaties niet altijd even duidelijk is welke aspecten van een gehanteerde werkwijze voorgeschreven zijn door “hogere” regulering en welke aspecten het resultaat zijn van eigen interpretatie van deze regulering. Er bestaat de neiging om Europese en/of Internationale regulering zonder goed inzicht in de feiten verantwoordelijk te stellen voor AL.

5.4 Mogelijkheden van toezicht op private inspecties

Het bedrijfsleven in het domein Vervoer over Water heeft voor nautische veiligheid en milieu te maken met inspecties van private partijen, die in opdracht handelen van opdrachtgevers of klanten. Deze private partijen hanteren als basis voor het toezicht enerzijds regulering en anderzijds een extra eigen interpretatie van regulering. Momenteel heeft vooral de tankvaart gevaarlijke stoffen met deze inspecties te maken. Door geïnterviewden wordt er op gewezen dat de tendens is dat ook een vervoerder van andere modaliteiten hier in toenemende mate mee te maken zal krijgen. In het bijzonder gaat het om de volgende drie private inspecties:

- OCIMF (Oil Companies International Marine Forum).
- CDI (Chemical Distribution Institute)
- EBIS (Europese Binnenvaart Inspectie Systeem).

In hoofdstuk 3 zijn de toezichtlasten van deze inspecties reeds besproken.

Door de bedrijven wordt er op gewezen dat het bedrijfsleven vanuit de optiek van beheersing van risico's en aansprakelijkheden meer en meer “regulering” dicteert. Als voorbeeld wordt genoemd dat een oliemaatschappij eist dat tankschepen over dubbelwandige tanks beschikken, wat verder gaat dan de regulering.

De geïnterviewde vervoerders in de zeevaart en binnenvaart geven aan dat de overheid meer gebruik zou moeten maken van private inspectiegegevens: toezicht op toezicht. De meningen van bedrijven lopen echter uiteen of het wenselijk is dat controlegegevens van private partijen direct overgenomen moeten worden door de overheid om de toezichtlasten langs deze weg te reduceren.

5.5 Onduidelijkheid in scheiding tussen wal en water

Door bedrijven wordt aangegeven dat men op het grensvlak tussen wal en water te maken heeft met in ieder geval drie toezichthouders. Het betreft de IVW, de divisie Havenmeester en de milieudienst. Iedere toezichthouder heeft qua regelgeving zijn eigen aandachtsgebied: ADN, Marpol, Havenreglement, milieuvergunning. Daarnaast kan ook de politie toezicht houden in het kader van Marpol (Marine Pollution).

De bedrijven ervaren deze situatie als onduidelijk. Het is soms niet duidelijk wie wanneer verantwoordelijk is en welke regelgeving prevaleert. Daarnaast wordt gesteld dat de regelgeving waarop wordt gehandhaafd onvoldoende op elkaar aansluit. Zo zouden er strijdige condities staan bij bijvoorbeeld boord-boord overslag.

Door de bedrijven wordt de volgende duidelijkheid gewenst:

- ▣ Het water zou onder verantwoordelijkheid moeten zijn van de Havenmeester.
- ▣ De wal zou onder verantwoordelijkheid moeten zijn van de milieudienst.

5.6 Overige bevindingen

Naast de in de vorige paragrafen weergegeven belangrijkste kwalitatieve aspecten, zijn uit de interviews met bedrijfsleven en toezichthouders nog een aantal interessante bevindingen naar voren gekomen. Deze overige bevindingen zijn weergegeven in deze paragraaf.

Totale “lasten” van toezicht meer dan gemeten toezichtlasten

De toezichtlasten zijn gemeten volgens de meetmethodiek van het ministerie van Financiën. Administratieve Lasten van regelgeving, nalevingskosten en een langere doorlooptijden zijn niet meegenomen. Het laatste wordt, in het bijzonder wanneer een inspectie ingrijpt op het logistieke proces, door bedrijven als zeer belastend ervaren zonder dat dit in de ALT tot uiting komt.

Informatie-uitwisseling wordt als panacee gezien en gelijkgesteld aan samenwerking

Gevraagd naar samenwerking wordt door toezichthouders gewezen op het belang van informatiedeling en de daardoor verwachte verbeteringen. Het delen van informatie wordt gelijkgesteld aan samenwerking zonder dat wordt stilgestaan bij de vraag wat men concreet met de gedeelde informatie zou moeten doen om de samenwerking efficiënt en doelmatig vorm te geven. Via goede informatie-uitwisseling verwacht men effectief en efficiënt toezicht te realiseren. Verschillende toezichthouders wijzen daarbij op lopende initiatieven en op “intenties”. Vooral de politie benadrukt het belang van informatiedeling. Zo kan op basis van eerder geregistreerde overtredingen eenvoudig worden bepaald of een schip verdacht is.

Een level-playing-field

Bedrijven in de zeehavengebieden (zowel vervoerders als locatiegebonden dienstverleners) wijzen op het belang van één level-playing-field: internationaal dezelfde regelgeving, toezicht en voorzieningen. In dit kader is er ergernis wanneer Nederlandse overheidstoezichthouders als eerste op bepaalde regelgeving gaan handhaven. Gesteld wordt dat Nederland niet het “slechtste jongetje van de klas” hoeft te worden, maar men zou goed in de gaten moeten houden hoe toezicht in België, Duitsland en Groot-Brittannië is georganiseerd.

Mogelijke invloeden op de ontwikkeling van toezichtlasten

Door bedrijven wordt aangegeven dat de verwachting is dat de komende jaren de toezichtlasten eerder zullen toenemen. In dit kader wordt gewezen op:

- De verplichting tot Authorised Economic Operator, die in voorbereiding is. In 2008 moeten bedrijven aan deze kwalificatie voldoen willen ze “minder toezicht” hebben. Vanaf 2009 is deze kwalificatie verplicht, waardoor eventueel nieuwe toezichtlasten ontstaan.
- Incidenten zullen de toezichtlasten blijven beïnvloeden. Een recent voorbeeld is het verscherpte toezicht op gegaste containers.

Inspectiedruk in goed georganiseerde havens

Door bedrijven wordt gewezen op een paradox: juist in goed georganiseerde havens is de inspectiedruk hoog. De infrastructuur van havens als Rotterdam en Amsterdam maakt het vooral voor inspecties van klassenbureaus en inspecteurs van private inspecties aantrekkelijk om juist daar te inspecteren. Deze inspecties zijn daarbij ook vaak door de geïnspecteerde bedrijven zelf geïnitieerd.

5.7 Suggesties van bedrijven voor verbetering toezicht

Met de geïnterviewde bedrijven is onder andere besproken welke mogelijkheden zij zien voor de verbetering van het toezicht. Hieruit is het volgende naar voren gekomen:

Risico-gestuurd toezicht

Bedrijven in de zeehavengebieden (zowel vervoerders als locatiegebonden dienstverleners) zien dat toezicht door de overheid in toenemende mate gebaseerd is op een risicobenadering. Bedrijven zijn eensluidend positief over deze tendens. Als resultaat van de risicobenadering is bijvoorbeeld de frequentie en intensiteit van inspecties afhankelijk van de lading (gevaarlijke stoffen) en het land van herkomst (Zuid-Amerika, Afrika, Azië).

Eén “tracking en tracing systeem” voor bijvoorbeeld ladingen

Verbeter de informatievoorziening voor zowel toezichthouders als bedrijven. Eén overkoepelend logistiek “tracking en tracing systeem” van ladingen zou bijvoorbeeld een goed middel zijn. In dit systeem is voor alle betrokken partijen zichtbaar wat de status van een lading is. Toezichthouders kunnen dan bijvoorbeeld van elkaar zien wie waar is geweest.

Breng de verschillende soorten inspecties terug naar vier thema’s

Voorgesteld wordt om alle soorten inspecties terug te brengen naar de volgende 4 thema’s:

- Nautisch (kwaliteit van het schip en bemanning (juiste papieren, vaartijden)).
- Milieugevaar (lading, locatie, etc.)
- Scannen en fysieke controle van ladingen.
- Grenstoezicht.

Opmerkingen ten aanzien van een Frontoffice

Over het idee van een Frontoffice zijn bedrijven in eerste instantie positief, maar vervolgens wordt gesteld dat een Frontoffice niet de oplossing is voor beter toezicht. De kritische bedrijven vinden dat een Frontoffice niet meer is dan een inhaalslag voor de coördinatie die er al lang had moeten zijn. Volgens hen lost een Frontoffice ook de echte problemen niet op, namelijk de verzuiling van de toezichthouders.

Indien er problemen zijn, dan heeft dit vooral te maken met onduidelijkheden, zoals wie waarover zeggenschap heeft en hoe regelgeving wordt geïnterpreteerd. Het gaat vooral om expertise en een duidelijke volmacht bij één toezichthouder. Mocht worden overgegaan tot een integratie van het toezicht, dan wordt daarbij het volgende opgemerkt:

- Aanbevolen wordt om vooral te streven naar een “meedenkende” klantgerichte cultuur. Voorgesteld wordt dat uitvoerende ambtenaren regelmatig oriënterend bij het bedrijfsleven langs zouden moeten gaan om te achterhalen wat er speelt.
- Enkele bedrijven vinden dat de politie buiten het geïntegreerd toezicht moet worden gehouden. Gesteld wordt dat de politie uit is op “opsporen” en geneigd is snel boetes op te leggen. Toezichthouders hebben meer deskundigheid en kunnen de ernst van een overtreding beter inschatten.
- Sommige bedrijven hebben ervaring met “geïntegreerde inspecties”. De meeste van deze bedrijven ervaren dit als (1) “met z’n allen tegelijk maar niet minder” en (2) het kost veel coördinatie. Hierbij wordt bijvoorbeeld gewezen op het BRZO, wat soms als voorbeeld wordt genoemd hoe het niet moet.

Inspectiedruk door certificaten en private partijen

Inspecties in het kader van certificering en inspecties van private partijen veroorzaken aanzienlijke lasten voor bedrijven (zie paragraaf 3.2). Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

- Inspecties ten behoeve van certificaten voor schepen.
- Inspecties op bedrijfsvoering.

Inspecties ten behoeve van certificaten worden door zowel IVW als door klassenbureaus uitgevoerd. De geïnterviewde bedrijven hebben kritiek op de rol en de werkwijze van de IVW bij deze inspecties. De administratieve afhandeling door de IVW van de verlening van certificaten, monsterboekjes en vaarbewijzen wordt door alle vervoerders in de Zeevaart en de Binnenvaart als slecht ervaren. Als voorbeeld wordt genoemd dat voor het plannen van een inspectie van een schip drie maanden van tevoren een afspraak moet worden gemaakt. Na de inspectie ontvangt men een voorlopig certificaat en kan het nog enkele maanden duren voordat het definitieve certificaat wordt verstrekt.

Gesteld wordt dat als een Frontoffice net zo wordt georganiseerd als dit onderdeel, dit een achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie zou betekenen. Vervoerders in de Zeevaart merken verder op dat de bureaucratische afhandeling van het een en ander het minder aantrekkelijk maakt om onder Nederlandse vlag te varen.

6 Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies

1. *In het domein Vervoer over Water worden in totaal 72 verschillende inspecties uitgevoerd door 24 toezichthouders. De gegevens van 14 van deze toezichthouders zijn in dit onderzoek verwerkt omdat deze bepalend zijn voor de AL en de ELT van het domein.*

In totaal zijn in het onderzoek 24 toezichthouders geïdentificeerd. Deze toezichthouders voeren 72 verschillende soorten inspecties uit, waarvan:

- ▣ 35 soorten inspecties in Cluster 1, Goederenstromen en schepen Zeehavengebieden, worden uitgevoerd door 16 toezichthouders.
- ▣ 32 soorten inspecties in Cluster 2, Goederenstromen en schepen Binnenvaart, worden uitgevoerd door 16 toezichthouders.
- ▣ 39 soorten inspecties in Cluster 3, Niet-locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners, worden uitgevoerd door 15 toezichthouders.
- ▣ 51 soorten inspecties in Cluster 4, Locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners, worden uitgevoerd door 21 toezichthouders.
- ▣ 58 soorten inspecties in Cluster 5, Niet-ladinggerelateerde dienstverleners, worden uitgevoerd door 21 toezichthouders.

2. *De totale ALT voor het domein Vervoer over Water bedragen € 17,9 miljoen per jaar.*

Met het kostenmodel Domein Vervoer over Water zijn de totale ALT voor het bedrijfsleven in het domein geraamd op € 17,9 miljoen. Uit dwarsdoorsneden blijkt het volgende:

- ▣ Van de subdomeinen ondervindt het Zeehavengebied Rotterdam/Rijn- en Maasmond de hoogste ALT met circa € 14,7 miljoen (82% van de totale ALT).
- ▣ Van de clusters ondervindt Cluster 3, Niet-locatiegebonden ladinggerelateerde Dienstverleners, de hoogste ALT met circa € 9,1 miljoen (50% van de totale ALT).
- ▣ Van de toezichthouder veroorzaakt de Douane de hoogste ALT met circa € 8,2 miljoen (46% van de totale ALT).
- ▣ Van de bedrijven ondervinden de Tankvaartbedrijven en terminals de hoogste ALT. Hierbij gaat het in het bijzonder om gevaarlijke stoffen.

3. *Deskundigheid, houding en werkwijze van de inspecteur zijn voor bedrijven de belangrijkste belevingsfactoren voor de beoordeling van een inspectie.*

De bedrijven hebben de ELT beoordeeld met belevingsfactoren. Hieruit blijkt dat de individuele inspecties door bedrijven over het algemeen als redelijk tot goed worden ervaren. Dit betekent concreet dat de bedrijven de individuele inspecties gemiddeld een 7,7 als rapportcijfer geven. Vertaald naar een “schoolcijfer” komt dit overeen met een 6,9.

4. *Naast toezichtlasten van de overheid ervaren de bedrijven inspectiedruk voor het verkrijgen/verlengen van certificaten en door inspecties van private partijen.*

De bedrijven in het domein Vervoer over Water hebben naast toezicht van overheidspartijen ook te maken met inspecties voor certificering (klassebureaus, IVW) en inspecties van private partijen. In dit project is de inspectiedruk voor deze inspecties indicatief geraamd op € 12,6 miljoen. De totale inspectiedruk bedraagt daarmee circa € 30,7 miljoen.

5. *Bedrijven hebben op bepaalde gelijksoortige onderwerpen te maken met vier tot zeven verschillende toezichthouders.*

Op bepaalde onderwerpen zijn meerdere toezichthouders zijn actief. Het gaat hierbij om:

- ▣ Milieu-inspecties: zes toezichthouders.
- ▣ Kwaliteit schepen: vier toezichthouders.
- ▣ Ladinggerelateerde inspecties: vijf toezichthouders.
- ▣ Locatiegebonden inspecties: zeven toezichthouders.
- ▣ Port Security: vier toezichthouders.

Voor de meeste bedrijven is – ondanks overlappingsen – op hoofdlijnen wel duidelijk welke toezichthouder op welk aspect inspecteert. Desondanks ervaren de bedrijven een onnodige en grote overlap tussen inspecties en vinden dat er sprake is van een gebrek aan coördinatie en onderlinge afstemming. Vooral als één lading op meerdere momenten in de logistieke keten wordt gecontroleerd, wordt dit als onnodig belastend ervaren.

6. *Onduidelijkheid bij bedrijven ten aanzien van verantwoordelijkheden toezichthouders*

Toezichthouders maken onderlinge afspraken over de overdracht van bevoegdheden. De redenen hiervoor zijn het gebrek aan capaciteit en het streven naar verhoging van de efficiency. De afspraken over de verantwoordelijkheden worden vaak vastgelegd in conventanten. Hoewel de gedelegeerde verantwoordelijkheden van de toezichthouders meestal op hoofdlijnen duidelijk zijn, is de noodzakelijke overdracht van kennis en het onderhoud daarvan niet altijd even goed geregeld. Voor bedrijven is niet altijd duidelijk wie waarvoor komt inspecteren.

Ten aanzien van toezicht op het grensvlak wal en water is voor bedrijven ook niet altijd duidelijk welke toezichthouder eindverantwoordelijk is en welke regelgeving leidend is.

7. *Verbetering toezicht mogelijk ondanks internationale/Europese regelgeving*

Toezichthouders betwijfelen of de toezichtlasten binnen het domein gereduceerd kunnen worden, omdat het toezicht veelal gebaseerd is op internationale en/of Europese regelgeving. Gesteld wordt dat de Nederlandse overheid hieraan gebonden is en weinig mogelijkheden heeft om de aantallen inspecties te verminderen en/of de uitvoering ervan te verbeteren.

Informatieverplichtingen door toezicht vloeien echter niet altijd geheel voort uit internationale of Europese regelgeving. Enerzijds zijn er vaak Nederlandse aanvullende regels, anderzijds biedt de regelgeving ook ruimte voor interpretatie die beter benut kan worden.

8. *Een Frontoffice Vervoer over Water wordt als een goed initiatief beschouwd, maar wordt niet gezien als dé oplossing voor verbetering van het toezicht*

Bedrijven zijn in eerste instantie positief over het inrichten van een Frontoffice Vervoer over Water, maar het wordt niet gezien als een wezenlijke bijdrage aan de verbetering van het toezicht. Kanttekeningen worden geplaatst bij de invulling ervan en de kritische bedrijven vinden dat een Frontoffice niet meer is dan een inhaalslag voor de coördinatie die er al lang had moeten zijn. Volgens hen lost een Frontoffice ook de echte problemen niet op, namelijk de verzuiling van de toezichthouders.

Toezicht kan vooral verbeterd worden door (a) verbeterde risicosturing voor de prioritering van inspectiebezoeken, (b) een duidelijke regierol bij één coördinerende toezichthouder voor een bepaald terrein en (c) het gericht uitwisselen van informatie.

6.2 Aanbevelingen

Op basis van de resultaten van de interviews met het bedrijfsleven en de analyse van de bevindingen, kunnen de volgende aanbevelingen worden geformuleerd:

1. *Cluster de verschillende soorten inspecties tot enkele thema's.*
Bedrijven hebben nu voor inspecties op een gelijksoortig onderwerp te maken met verschillende toezichthouders. Door clustering van de inspecties naar een aantal thema's kan het aantal soorten inspecties worden verminderd. Hierdoor worden tevens eventuele onduidelijkheden in de verantwoordelijkheden van toezichthouders ondervangen.
2. *Onderzoek de mate waarin informatieverplichtingen uit toezicht hun oorsprong hebben in internationale of Europese regelgeving.*
De stelling dat het toezicht moeilijk te verbeteren is omdat de internationale of Europese regelgeving dit niet toestaat, kan veranderingen belemmeren. Om een goed beeld te krijgen van de ruimte die Nederland heeft om het toezicht te verbeteren is het raadzaam om de informatieverplichtingen van het toezicht te onderzoeken op internationale herkomst.
3. *Maak meer gebruik van de mogelijkheid van Toezicht op Toezicht.*
Bedrijven in het domein Vervoer over Water worden in toenemende mate geïnspecteerd door klanten en opdrachtgevers. Deze partijen maken vaak gebruik van externe gecertificeerde inspecteurs die de bedrijven controleren. Door als toezichthouder naar de kwaliteit van de gecertificeerde inspecteurs te kijken en de private inspectiegegevens te gebruiken, kan het overheidstoezicht worden verminderd: toezicht op privaat toezicht.
4. *Investeer in de kwaliteit en professionaliteit van inspecteurs.*
Bedrijven ervaren het als zeer belastend wanneer een inspectie de doorgang van het logistieke proces belemmert. Het gevoel is dat sommige inspecteurs niet bereid zijn in te leven in de impact van een inspectie. Voorgesteld wordt om te investeren in deskundigheid, houding en werkwijze van inspecteurs. Op die manier zijn toezichthouders beter in staat "compliance assistance" te bieden, waarbij kennis en informatie wordt overgedragen.
5. *Zet één "tracking en tracing systeem" van ladingen op.*
Voorgesteld wordt om de informatievoorziening voor zowel toezichthouders als bedrijven te verbeteren door één overkoepelend logistiek "tracking en tracing systeem" van ladingen. In dit systeem is voor alle betrokken partijen zichtbaar wat de status van een lading is. Het kan vervolgens een eerste stap zijn naar een informatieportal, waarin betrokkenen ook kunnen zien wat de inspectieresultaten zijn. Voor de toezichthouders betekent het dat vooral ingezet wordt op een Backoffice in plaats van een Frontoffice.
6. *Streef met buurlanden naar gelijke uitvoering van het toezicht.*
Op beleidsniveau worden inspanningen gedaan om de uitvoering van regelgeving internationaal te harmoniseren. Bedrijven zien echter verschillen in de uitvoering van toezicht. Voor hen is een level playing field van groot belang. Nederlandse toezichthouders zouden hiertoe (meer) overleg moeten plegen met toezichthouders in België, Duitsland, Frankrijk en Groot-Brittannië.
7. *Combineer verbeterde risicosturing met een duidelijke regierol voor één coördinerende toezichthouder.*
Toezicht kan vooral verbeterd worden door een combinatie van (a) verbeterde risicosturing voor de prioritering van inspectiebezoeken, (b) een duidelijke regierol bij één coördinerende toezichthouder voor een bepaald terrein en (c) het snel en gericht uitwisselen van informatie.

Bijlagen bij:

Meting toezichtlasten in het domein Vervoer over Water

Bijlage

- I Begeleidingsgroep en projectuitvoering**
- II Categorieën bedrijven per cluster en aantal interviews**
- III Aantallen inspecties**
- IV Totale Administratieve Lasten van Toezicht per cluster**
- V Lijst van gehanteerde afkortingen**

I Begeleidingsgroep en projectuitvoering

Naam	Organisatie(s)	Email
Leden		
Mevr. Y. van Otterdijk	IVW (projectleider)	yvonne.otterdijk@ivw.nl
Dhr. R. Bagchus	Deltalinqs	bagchus@deltalinqs.nl
Dhr. K. Boekel	Eenduidig Toezicht	kees.boekel@minvrom.nl
Dhr. J. Bonewit	Douane Rotterdam	j.bonewit@belastingdienst.nl
Dhr. L. Buckers	VR0M-inspectie	leo.buckers@minvrom.nl
Mevr. L. de Groot	CBRB	l.de.groot@binnenvaart.nl
Dhr. G. van Hasselt	Havenbedrijf Rotterdam	gg.van.hasselt@portofrotterdam.com
Dhr. G. Kester	Kantoor Binnenvaart	g.kester@kantoorbinnenvaart.org
Dhr. A. Klingenberg	VR0M-inspectie	albert.klingenberg@minvrom.nl
Dhr. A. Kramers	IVW Zeevaart	aad.kramers@ivw.nl
Dhr. B. van der Linden	VWA	bas.van.der.linden@vwa.nl
Dhr. R. van Loen	IVW Binnenvaart	rene.van.loen@ivw.nl
Dhr. P. Overbeek Bloem	Havenbedrijf Amsterdam	peter.overbeek.bloem@portofamsterdam.nl
Dhr. E. Staal	KVNR	staal@kvn.nl
Dhr. E. van der Weide	ORAM	weide@oram.nl
Projectuitvoering		
Dhr. H. Kaltenbrunner	SIRA Consulting	helmut.kaltenbrunner@siraconsulting.nl
Dhr. P. Bex	SIRA Consulting	peter.bex@siraconsulting.nl
Dhr. B. Duits	SIRA Consulting	barend.duits@siraconsulting.nl
Dhr. J. Bisschops	SIRA Consulting	joep.bisschops@siraconsulting.nl

II Categorieën bedrijven per cluster en aantal interviews

In onderstaande tabel is voor vijf onderscheiden clusters aangegeven welke categorieën bedrijven zijn benaderd en hoeveel bedrijven zijn geïnterviewd.

Clusters	Aantal interviews
<i>Cluster 1: Goederen en schepen Zeehavengebieden</i>	
1 Tankvaart Voedingsmiddelen	2
2 Tankvaart Stoffen & Producten	2
3 Tankvaart Gevaarlijke stoffen	3
4 Droge Bulkvaart Voedingsmiddelen	2
5 Droge Bulkvaart Stoffen & Producten	2
6 Containervaart Voedingsmiddelen	2
7 Containervaart Stoffen & Producten	2
8 Containervaart Gevaarlijke stoffen	2
9 Stukgoed en projectvervoer Stoffen & Producten	2
10 Passagiersvaart Passagiers	2
Subtotaal	21
<i>Goederen en schepen Binnenvaart</i>	
1 Tankvaart Voedingsmiddelen	1
2 Tankvaart Stoffen & Producten	1
3 Tankvaart Gevaarlijke stoffen	1
4 Droge Bulkvaart Voedingsmiddelen	1
5 Droge Bulkvaart Stoffen & Producten	2
6 Containervaart Voedingsmiddelen	1
7 Containervaart Stoffen & Producten	2
8 Containervaart Gevaarlijke stoffen	2
9 Stukgoed en projectvervoer Stoffen & Producten	1
10 Passagiersvaart Passagiers	3
Subtotaal	15
<i>Ladinggerelateerde NIET locatiegebonden dienstverleners</i>	
1 Cargadoors	4
2 Expediteurs	4
3 Reders	4
Subtotaal	12
<i>Ladinggerelateerde locatiegebonden dienstverleners</i>	
1 Droge en natte terminals (Rotterdam)	9
2 Droge en natte terminals (Amsterdam)	5
3 Binnenhavens en -terminals	5
4 Warehouses en koelhuizen (Rotterdam)	4
5 Warehouses en koelhuizen (Amsterdam)	5
Subtotaal	28
<i>Niet-ladinggerelateerde dienstverleners</i>	
1 Sleep- en duwbotten	2
2 Waterbouw/bagger	3
3 Bunkerstations en -schepen	3
4 Scheepswerven	2
5 Crewing Agencies	0
6 Inzamelaars scheepsafvalstoffen	2
Subtotaal	12
<i>Aanvullende interviews</i>	
1 Koninklijke Marchaussee	1
2 Private inspectie (EBIS, OCIMF, CDI)	3
Subtotaal	4
Totaal	92

III Aantallen inspecties

Voor de berekening van de administratieve lasten van het toezicht is het van belang inzicht te krijgen in de aantallen inspecties die door toezichthouders worden uitgevoerd binnen het domein. In deze bijlage wordt inzage gegeven in welke gegevens zijn achterhaald en hoe deze zijn toe te delen naar de drie subdomeinen en de onderscheiden clusters van bedrijven. De volgende overzichten zijn gegenereerd:

- Overzicht 1: Aantallen toezichthouders en inspecties.
- Overzicht 2: Verdeling over de subdomeinen.
- Overzicht 3: Verdeling over de clusters.

Overzicht 1: Aantallen toezichthouders en inspecties

Van de verschillende toezichthouders die actief zijn in het domein Vervoer over Water zijn gegevens ontvangen over het aantal inspecties dat zij uitvoeren binnen het domein. Het gaat hierbij om het werkelijke aantal gerealiseerde inspecties in een jaar. Er is niet nagegaan of deze cijfers juist zijn. Voor de hanteerbaarheid van het overzicht zijn gelijksoortige inspecties geaggregeerd en is aangesloten bij de terminologie in de branche. Daarnaast zijn tijdens de interviews met bedrijven inspecties genoemd die niet door de toezichthouder naar voren zijn gebracht. Deze inspecties zijn geel gemarkeerd. Voor een deel van de inspecties zijn geen aantallen beschikbaar. Dit is in kolom "Aantal" aangegeven met "n.b."

Toezichthouder	Inspectie	Aantal	Geaggregeerd tot:
1 IVW	1 Controle schepen (incl. cargadoors, nadruk shortsea)	315	
	2 Containercontroles Maasvlakte	500	Inspectie ladingen
	3 Containercontrole Waalhavengebied en Amsterdam	100	Inspectie ladingen
	4 Container/Ro-Ro eenheden	800	Inspectie ladingen
	5 Bedrijfsbezoeken (85) en Broncontroles (40)	125	
	6 Vuurwerkcontroles	300	Inspectie ladingen
	7 Thema-inspecties (acties)	5	Thema-inspecties
	8 Inspecties op schepen	200	
	9 Vooronderzoeken in kader van incidenten	60	
	10 Controle buitenlandse zeeschepen	1.500	
	11 Inspectie milieugevaarlijke stoffen (ADNR)	399	
	12 Inspectie Regulier - Vaartijden / Overige	228	
	13 Bedrijfscontrole	88	
	14 Thema acties	5	
	15 Monstername	3	
2 Havenmeester Rotterdam ¹⁵	16 Bunkercontroles (Boord-boord overslag)	1.175	
	17 Scheepsmilieucontroles binnenvaart	387	Inspectie scheepsmilieu binnenvaart
	18 Binnenvaarttanker veiligheid	240	Inspectie scheepsmilieu binnenvaart
	19 Veiligheidsinspecties tankers	847	Inspectie scheepsmilieu zeevaart
	20 Veiligheidsinspecties stukgoed	2.823	Inspectie scheepsmilieu zeevaart
	21 Marpol inspecties (milieu)	3.980	Inspectie scheepsmilieu zeevaart
	22 Witnessen Cat. A	733	Inspectie gevaarlijke stoffen
	23 Strippen witnessen Cat. B+C	427	Inspectie gevaarlijke stoffen
	24 Inspectie Port Security (ISPS)	n.b.	
3 Havenmeester Amsterdam	25 Tankschepen	900	Inspectie scheepsmilieu zeevaart
	26 Stukgoed gevaarlijke stoffen	250	Inspectie gevaarlijke stoffen
	27 Containerschepen	15	Inspectie scheepsmilieu zeevaart
	28 Gegaste schepen	30	Inspectie scheepsmilieu zeevaart
	29 Reparatieschepen	150	Inspectie scheepsmilieu zeevaart
	30 Boord-boord overslag nat	60	Bunkercontroles (Boord-boord overslag)
	31 Schoonmaakoperatie Zeetankers	20	Bunkercontroles (Boord-boord overslag)
	32 Overige schepen zonder aanleiding	300	Inspectie scheepsmilieu zeevaart
	33 P-19 inspecties	20	Inspectie gevaarlijke stoffen
	34 Calamiteiten/incidenten	25	Inspectie gevaarlijke stoffen
	35 Bedrijventerreinen olieterminals, elke terminal 2x per jaar.	12	Inspectie bedrijven(terreinen) en stuwadoorsbedrijven

¹⁵ Bron: Procesjaarverslag 2006, Divisie Havenmeester Port of Rotterdam. Tijdsbestedingen en aantallen inspecteurs zijn indicatief.

		36	Bedrijven zand/grind ivm explosieven, target 1x per mnd	36	Inspectie bedrijven(terreinen) en stuwadoorsbedrijven
		37	Werf Shipdock/Oranjewerf	24	Inspectie bedrijven(terreinen) en stuwadoorsbedrijven
		38	Overige stuwadoorsbedrijven	600	Inspectie bedrijven(terreinen) en stuwadoorsbedrijven
		39	Binnenvaart ADNR	40	Inspectie scheepsmilieu binnenvaart
		40	Pilot ADNR	120	Inspectie scheepsmilieu binnenvaart
		41	Port Security bedrijven met hoog risico 4 x per jaar.	80	Inspectie Port Security (ISPS)
		42	Port Security bedrijven met laag risico 1 x per jaar.	80	Inspectie Port Security (ISPS)
4	KLPD-Dienst Waterpolitie ¹⁶	43	Integrale inspectie binnenvaart (methode 'combuis').	3.750	
		44	Integrale inspectie zeevaart (methode 'zevaco')	750	
		45	Controle Afvalstoffen	300	
		46	Controle ladingdocumenten terminal	n.b.	
5	Zeehavenpolitie	47	Nautische controle	1.390	Inspectie zeevaart (5%) en inspectie binnenvaart (95%)
		48	Milieu controle	1.110	Inspectie zeevaart (20%) en inspectie binnenvaart (80%)
		49	Grensbewaking (paspoortcontrole bemanning aan boord)	23.800 ¹⁷	
6	Douane	50	Scan containers	35.000	
		51	Fysieke controle	5.300	
		52	Controle op schepen (groot en klein)	4.740	
		53	Controle op handelsschepen.	760	
		54	Inspectie op entrepot vergunning	4300	
		55	Inspectie op vergunning accijnsvrij bunkeren	300	
		56	Inspectie uitgaande goederen (export)	27000	
		57	Inspectie douanedocumenten en -goederen (bedrijfsbezoek)	800	
7	DMB	58	Integrale inspecties	100	
		59	Reactieve inspecties	n.b.	
8	DCMR ¹⁸	60	Regio Rotterdam	750	
		61	Milieuzaken Ad Hoc	n.b.	
9	KMAR	62	Grensbewaking	2.969	
10	Provincie NH	63	Inspectie Wm-vergunning	n.b.	
11	Brandweer Rotterdam Rijnmond	64	BRZO	n.b.	
		65	Eindinspectie Bouwtoezicht	n.b.	
		66	Inspectie bedrijfsbrandweer	n.b.	
		67	Brandveiligheid	n.b.	
12	Brandweer Amsterdam Amstelland	68	BRZO inspecties.	n.b.	
		69	Eindinspectie Bouwtoezicht	n.b.	
		70	Inspectie bedrijfsbrandweer	n.b.	
		71	Brandveiligheid	n.b.	
		72	Inspectie gebruiksvergunning	n.b.	
13	Rijkswaterstaat	73	Scheepsmilieucontroles	600	
		74	Inspectie Wvo	n.b.	
14	Arbeidsinspectie	75	Stuwadoors	110	
		76	Themacontrole (bijv. tankvaart, containers)	250	
15	VROM-Inspectie	77	Veiligheidsrisico's	50	
		78	Stoffen en producten (gevaarlijke stoffen en insecticiden)	450	
		79	Afval - EVOA (Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen)	300	
16	VWA	80	Veterinaire inspecties (documentcontrole)	38.600	
		81	Niet veterinaire inspecties	2.850	
		82	Inspectie op inspectiepunt vergunning	36	
		83	Inspectie hygiëne en voedselveiligheid	n.b.	
17	AID	84	Onbekend aantal reactief.	n.b.	
18	Plantenkeur	85	Onbekend.	n.b.	
19	Agentschap Telecom	86	Onbekend aantal reactief.	n.b.	
20	FIOD	87	Onbekend aantal reactief (Geheim).	n.b.	
21	SIOD	88	Onbekend aantal reactief (Geheim).	n.b.	
22	Belastingdienst	89	Inspectie correcte afdracht belasting en premies	n.b.	
23	Waterschap	90	Inspectie Wvo-vergunning	n.b.	
24	IVW Rail	91	Spoorwagons inspectie	n.b.	
Totaal				174.367	

¹⁶ Bron: Jaarplan 2007, KLPD- Dienst Waterpolitie.

¹⁷ Op deze schepen zijn circa 272.000 fysieke identiteitscontroles op personen uitgevoerd.

¹⁸ De aantallen betreffen alle inspecties van DCMR, dus niet alleen bedrijven in het domein Vervoer over Water.

Overzicht 2: Verdeling over de subdomeinen

De eerste kolommen van onderstaande tabel zijn vrijwel identiek met de voorgaande tabel. Alleen de aggregatie van enige inspecties is hierin verwerkt. De kolom Aantal is bovendien voor enkele inspecties ingevuld door de onderzoekers, deze zijn geel gemarkeerd. Hierdoor zijn drie mogelijkheden voor de aantallen te onderscheiden voor de inspecties:

1. Een groot deel van de aantallen is aangegeven door de toezichthouders.
2. Een deel betreft schattingen waarvan uit optiek van de onderzoekers een schatting van de orde van grootte verantwoord is (geel gemarkeerd in onderstaande tabel).
3. Een aantal n.b. (niet beschikbaar) is blijven staan ten opzichte van het eerste overzicht. Noch de toezichthouders noch de bedrijven hebben hiervoor een indicatie gegeven.

In onderstaande tabel is een verdeling gemaakt van de inspecties in het Zeehavengebied Rotterdam, Zeehavengebied Amsterdam en Binnenvaart. Hierbij is voor rijksinspecties, die geheel Nederland betreffen, veelal de verhouding 90/10 voor Rotterdam en Amsterdam gehanteerd.

Toezichthouder	Inspectie	Aantal	Rotterdam	Amsterdam	Binnenvaart
1 IVW	1 Controle schepen	315	284	32	
	2 Inspectie ladingen	1700	1.530	170	
	3 Bedrijfsbezoeken en Broncontroles	125	113	13	
	4 Thema-inspecties (acties)	5	5	1	
	5 Inspecties op schepen	200	180	20	
	6 Vooronderzoeken in kader van incidenten	60	54	6	
	7 Controle buitenlandse zeeschepen	1.500	1.350	150	
	8 Inspectie milieugevaarlijke stoffen (ADNR)	399			399
	9 Inspectie Regulier - Vaartijden / Overige	228			228
	10 Bedrijfscontrole	88			88
	11 Thema acties	5			5
	12 Monstername	3			3
2 Havenmeester Rotterdam	13 Bunkercontroles (Boord-boord overslag)	1.175	1.058		118
	14 Inspectie scheepsmilieu binnenvaart	627			627
	15 Inspectie scheepsmilieu zeevaart	7.650	7.650		
	16 Inspectie gevaarlijke stoffen	1.160	870		290
	17 Inspectie Port Security (ISPS) ¹⁹	500	500		
3 Havenmeester Amsterdam	18 Inspectie scheepsmilieu zeevaart	1.395		1.395	
	19 Inspectie gevaarlijke stoffen	295		221	74
	20 Bunkercontroles (Boord-boord overslag)	80		72	8
	21 Inspectie bedrijven(terreinen) en stuwadoorsbedrijven	672		672	
	22 Inspectie scheepsmilieu binnenvaart	160			160
	23 Inspectie Port Security (ISPS)	160		160	
4 KLPD-Dienst Waterpolitie	24 Integrale inspectie binnenvaart (methode 'combuïs')	3.750			3.750
	25 Integrale inspectie zeevaart (methode 'zevaco')	750		750	
	26 Controle Afvalstoffen	300			300
	27 Controle ladingdocumenten terminal ²⁰	10			10
5 Zeehavenpolitie	28 Inspectie nautisch of milieu zeevaart	290	290		
	29 Inspectie nautische of milieu binnenvaart	2.210			2.210
	30 Grensbewaking (paspootcontrole bemanning aan boord)	23.800	23.800		
6 Douane	31 Scan containers	35.000	31.500	3.500	
	32 Fysieke controle	5.300	4.770	530	
	33 Controle op schepen (groot en klein)	4.740	1.580	1.580	1.580
	34 Controle op handelsschepen.	760	684	76	
	35 Inspectie op entrepot vergunning	4300	3.225	860	215
	36 Inspectie op vergunning accijnsvrij bunkeren	300	150	75	75
	37 Inspectie uitgaande goederen (export)	27000	18.900	6.750	1350
	38 Inspectie douanedocumenten en -goederen (bedrijfsbezoek)	800	560	200	40

¹⁹ Aanneer circa 500 inspecties per jaar.

²⁰ Controle bij binnenterminals. Aanneer 10 inspecties per jaar.

7	DMB	39	Inspecties Wm vergunning	100		100	
		40	Reactieve inspecties	n.b.			
8	DCMR	41	Inspecties Wm-vergunning ²¹	375	375		
		42	Milieuzaken Ad Hoc	n.b.			
9	KMAR	43	Grensbewaking (paspoortcontrole bemanning aan boord)	2.969		2.969	
10	Provincie NH	44	Inspectie Wm-vergunning ²²	20		20	
11	Brandweer Rotterdam Rijnmond	45	BRZO	n.b.			
		46	Eindinspectie Bouwtoezicht	n.b.			
		47	Inspectie bedrijfsbrandweer.	n.b.			
		48	Brandveiligheid	n.b.			
12	Brandweer Amsterdam Amstelland	49	BRZO inspecties.	n.b.			
		50	Eindinspectie Bouwtoezicht	n.b.			
		51	Inspectie bedrijfsbrandweer	n.b.			
		52	Brandveiligheid	n.b.			
13	Rijkswaterstaat	53	Inspectie gebruiksvergunning	n.b.			
		54	Scheepsmilieucontroles	600			600
		55	Inspectie Wvo	n.b.			
14	Arbeidsinspectie	56	Stuwadoors	110	99	11	
		57	Themacontrole (bijv. tankvaart, containers)	250	125	75	50
15	VROM-Inspectie	58	Veiligheidsrisico's	50	30	10	10
		59	Stoffen en producten (gevaarlijke stoffen en insecticiden)	450	400	25	25
		60	Afval - EVOA (Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen)	300	220	40	40
16	VWA	61	Veterinaire inspecties	38.600	37.500	1.100	
		62	Niet veterinaire inspecties	2.850	2.850		
		63	Inspectie op inspectiepunt vergunning	36	24	12	
		64	Inspectie hygiëne en voedselveiligheid ²³	6	2	2	3
17	AID	65	Inspectie ladingen	n.b.			
18	Plantenkeur	66	Inspectie ladingen	n.b.			
19	Agentschap Telecom	67	Inspectie radioapparatuur	n.b.			
20	FIOD	68	Inspectie na vermoeden van fraude of belastingontduiking	n.b.			
21	SIOD	69	Inspectie na vermoeden misbruik sociale wetgeving	n.b.			
22	Belastingdienst	70	Inspectie correcte afdracht belasting en premies	n.b.			
23	Waterschap	71	Inspectie Wvo-vergunning	n.b.			
24	IVW Rail	72	Spoorwagons inspectie	n.b.			
Totaal				174.528	140.676	21.595	12.257

²¹ Volgens DCMR 750 inspecties in Rotterdam, aanname 50% zeehavengebied.

²² Een aantal grotere bedrijven heeft een Wm-vergunning die onder verantwoordelijkheid valt van de provincie Noord-Holland. Aanname dat circa 20 bedrijven in het Zeehavengebied van Amsterdam de vergunning hebben.

²³ Aanname dat er 30 passagiervervoerders zijn, waarvan jaarlijks 20% wordt geïnspecteerd

Overzicht 3: Verdeling over de clusters

De eerste kolommen van onderstaande tabel zijn identiek met de voorgaande tabel, overzicht 2. Voor de berekening van de toezichtlasten worden de aantallen inspecties verdeeld over de vijf onderscheiden clusters. De aantallen zijn verdeeld op basis van de indrukken uit de interviews met het bedrijfsleven, waardoor inzicht is ontstaan binnen welk cluster de desbetreffende inspectie prominent is. Indien de verwachting is dat een inspectie zeer incidenteel in de cluster voorkomt, zijn daaraan geen aantallen naar toebedeeld. Of een inspectie wel of niet voorkomt in een cluster, is in hoofdstuk twee aangegeven. In onderstaande tabel zijn de totale aantallen verdeeld over de vijf clusters:

1. Goederenstromen en schepen Zeehavengebieden.
2. Goederenstromen en schepen Binnenvaart.
3. Niet-locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners.
4. Locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners.
5. Niet-ladinggerelateerde dienstverleners.

	Toezichthouder	Inspectie	Aantal	Cluster					
				1.	2.	3.	4.	5.	
1	IVW	1	Controle schepen	315	315				
		2	Inspectie ladingen	1700	567		567	567	
		3	Bedrijfsbezoeken en Broncontroles	125	42		42	42	
		4	Thema-inspecties (acties)	5	5				
		5	Inspecties op schepen	200	190				10
		6	Vooronderzoeken in kader van incidenten	60	60				
		7	Controle buitenlandse zeeschepen	1.500	1.500				
		8	Inspectie milieugevaarlijke stoffen (ADNR)	399		379			20
		9	Inspectie Regulier - Vaartijden / Overige	228		217			11
		10	Bedrijfscontrole	88		29		29	29
		11	Thema acties	5		3		3	
		12	Monstername	3		3			
2	Havenmeester Rotterdam	13	Bunkercontroles (Boord-boord overslag)	1.175	118	118		118	823
		14	Inspectie scheepsmilieu binnenvaart	627		596			31
		15	Inspectie scheepsmilieu zeevaart	7.650	7.650				
		16	Inspectie gevaarlijke stoffen	1.160	290	290	290	290	
		17	Inspectie Port Security (ISPS)	500				450	50
3	Havenmeester Amsterdam	18	Inspectie scheepsmilieu zeevaart	1.395	1.395				
		19	Inspectie gevaarlijke stoffen	295	74	74	74	74	
		20	Bunkercontroles (Boord-boord overslag)	80	8	8		8	56
		21	Inspectie bedrijven(terreinen) en stuwadoorsbedrijven	672				672	
		22	Inspectie scheepsmilieu binnenvaart	160		152			8
		23	Inspectie Port Security (ISPS)	160				144	16
4	KLPD-Dienst Waterpolitie	24	Integrale inspectie binnenvaart (methode 'combuis').	3.750		3.563			188
		25	Integrale inspectie zeevaart (methode 'zevaco')	750	750				
		26	Controle Afvalstoffen	300		100		100	100
5	Zeehavenpolitie	27	Controle ladingdocumenten terminal	10				10	
		28	Inspectie nautisch of milieu zeevaart	290	290				
		29	Inspectie nautische of milieu binnenvaart	2.210		2.100			111
		30	Grensbewaking (paspoortcontrole bemanning aan boord)	23.800	23.800				
6	Douane	31	Scan containers	35.000			17.500	17.500	
		32	Fysieke controle	5.300			2.650	2.650	
		33	Controle op schepen (groot en klein)	4.740	1.580	1.580			1.580
		34	Controle op handelsschepen.	760	760				
		35	Inspectie op entrepot vergunning	4300				4.300	
		36	Inspectie op vergunning accijnsvrij bunkeren	300	150	75			75
		37	Inspectie uitgaande goederen (export)	27000			18.900	5.400	2.700
		38	Inspectie douanedocumenten en -goederen (bedrijfsbezoek)	800			400	360	40
7	DMB	39	Inspecties Wm vergunning	100				95	5
		40	Reactieve inspecties						
8	DCMR	41	Inspecties Wm-vergunning	375				356	19
		42	Milieuzaken Ad Hoc	n.b.					
9	KMAR	43	Grensbewaking (paspoortcontrole)	2.969	2.969				

			bemanning aan boord)						
10	Provincie NH	44	Inspectie Wm-vergunning	20				19	1
11	Brandweer Rotterdam Rijnmond	45	BRZO	n.b.					
		46	Eindinspectie Bouwtoezicht	n.b.					
		47	Inspectie bedrijfsbrandweer (1 maal per jaar bijwonen oefening bedrijfsbrandweer).	n.b.					
		48	Brandveiligheid	n.b.					
12	Brandweer Amsterdam Amstelland	49	BRZO inspecties.	n.b.					
		50	Eindinspectie Bouwtoezicht	n.b.					
		51	Inspectie bedrijfsbrandweer	n.b.					
		52	Brandveiligheid	n.b.					
		53	Inspectie gebruiksvergunning	n.b.					
13	Rijkswaterstaat	54	Scheepsmilieucontroles	600		600			
		55	Inspectie Wvo	n.b.					
14	Arbeidsinspectie	56	Stuwadoors	110			110		
		57	Themacontrole (bijv. tankvaart, containers)	250	50	50	50	50	50
15	VROM-Inspectie	58	Veiligheidsrisico's	50	30	10	5	5	0
		59	Stoffen en producten (gevaarlijke stoffen en insecticiden)	450	400	25	15	10	0
		60	Afval - EVOA (Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen)	300	250	20	10	10	10
16	VWA	61	Veterinaire inspecties	38.600			38.214	386	
		62	Niet veterinaire inspecties	2.850			2.822	29	
		63	Inspectie op inspectiepunt vergunning	36				36	
		64	Inspectie hygiëne en voedselveiligheid	6	6				
17	AID	65	Inspectie ladingen	n.b.					
18	Plantenkeur	66	Inspectie ladingen	n.b.					
19	Agentschap Telecom	67	Inspectie radioapparatuur	n.b.					
20	FIOD	68	Inspectie na vermoeden van fraude of belastingontduiking	n.b.					
21	SIOD	69	Inspectie na vermoeden misbruik sociale wetgeving	n.b.					
22	Belastingdienst	70	Inspectie correcte afdracht belasting en premies	n.b.					
23	Waterschap	71	Inspectie Wvo-vergunning	n.b.					
24	IVW Rail	72	Spoorwagons inspectie	n.b.					
Totaal				174.528	43.248	9.989	81.648	33.711	5.932

IV Totale Administratieve Lasten van Toezicht per cluster

In deze bijlage zijn de totale Administratieve Lasten van Toezicht van de vijf clusters weergegeven. Per cluster is een figuur opgenomen met de toezichthouders en inspecties die voor de desbetreffende cluster relevant zijn. Dit betekent dat de aantallen toezichthouders en inspecties per cluster verschillen. In hoofdstuk 2 van dit rapport is de verdeling van de clusters over de toezichthouders en inspecties onderbouwd.

In de onderstaande figuren is een overzicht opgenomen van de gemiddelde AL per inspectie en het totale aantal inspecties dat jaarlijks binnen de cluster wordt uitgevoerd. Door de gemiddelde AL per inspectie te vermenigvuldigen met het aantal inspecties dat jaarlijks wordt uitgevoerd, worden de totale AL per jaar verkregen voor de betreffende inspectie. Indien tijdens de interviews geen ALT per inspectie is bepaald, maar wel aantallen inspecties ingeschat zijn, is de gemiddelde ALT per inspectie van alle clusters gehanteerd. Daarnaast zijn uitschieters eruit gehaald.

1. Totale ALT van de cluster Goederenstromen en schepen Zeehavengebieden

Toezichthouder	Inspectie	AL per inspectie	Aantal per jaar	Totale AL
1 IVW	1 Controle schepen (zeevaart - gevaarlijke stoffen)	€ 135	315	€ 42.525
	2 Inspectie ladingen (zeevaart)	€ 124	567	€ 70.267
	3 Bedrijfsbezoeken en Broncontroles (zeevaart)	€ 53	42	€ 2.208
	4 Thema-inspecties (acties) (zeevaart)	x	5	€ -
	5 Inspecties op schepen (zeevaart - vlaggenstaat)	€ 214	190	€ 40.660
	6 Vooronderzoeken in kader van incidenten (zeevaart)	x	60	€ -
	7 Controle buitenlandse zeeschepen (zeevaart)	€ 214	1.500	€ 321.000
2 Havenmeester Rotterdam	8 Bunkercontroles (Boord-boord overslag)	€ 66	118	€ 7.755
	9 Inspectie scheepsmilieu zeevaart	€ 79	7.650	€ 604.350
	10 Inspectie gevaarlijke stoffen	€ 119	290	€ 34.510
	11 Inspectie Port Security (ISPS)	x	o	€ -
3 Havenmeester Amsterdam	12 Inspectie scheepsmilieu zeevaart	€ 70	1.395	€ 96.953
	13 Inspectie gevaarlijke stoffen	€ 38	74	€ 2.803
	14 Bunkercontroles (Boord-boord overslag)	€ 105	8	€ 840
4 KLPD-Dienst Waterpolitie	15 Inspectie Port Security (ISPS)	€ 152	o	€ -
	16 Integrale inspectie zeevaart (methode 'zevaco')	x	750	€ -
5 Zeehavenpolitie	17 Controle Afvalstoffen	x	o	€ -
	18 Inspectie nautisch of milieu zeevaart	€ 51	290	€ 14.790
	19 Grensbewaking (paspoortcontrole bemanning aan boord)	€ 45	23.800	€ 1.071.000
	20 Controle op schepen (groot en klein)	€ 199	1.580	€ 314.420
6 Douane	21 Controle op handelsschepen.	€ 180	760	€ 136.800
	22 Inspectie op vergunning accijnsvrij bunkeren	€ 98	150	€ 14.700
7 KMAR	23 Grensbewaking (paspoortcontrole bemanning aan boord)	€ 45	2.969	€ 133.605
	24 Stuwadoors	x	o	€ -
8 Arbeidsinspectie	25 Themacontrole (bijv. tankvaart, containers)	€ 360	50	€ 18.000
	26 Veiligheidsrisico's	€ 73	30	€ 2.190
	27 Stoffen en producten (gevaarlijke stoffen en insecticiden)	€ 225	400	€ 90.000
9 VROM-Inspectie	28 Afval - EVOA	€ 315	250	€ 78.750
	29 Inspectie hygiëne en voedselveiligheid	€ 90	6	€ 540
11 AID	30 Inspectie ladingen	x	o	€ -
12 Plantenkeur	31 Inspectie ladingen	x	o	€ -
13 Agentschap Telecom	32 Inspectie radio-apparatuur	€ 270	o	€ -
14 FIOD	33 Onbekend aantal/reactief (Geheim).	€ 11	o	€ -
15 SIOD	34 Onbekend aantal/reactief (Geheim).	x	o	€ -
16 Belastingdienst	35 Inspectie correcte afdracht belasting en premies	x	o	€ -
			Totaal	€ 3.098.665

Legenda:
x = De geïnterviewde bedrijven hebben geen gegevens kunnen aanleveren.
o = Geen exacte aantallen beschikbaar voor de cluster, inschatting is dat inspectie incidenteel voorkomt.

Figuur IV-1. Administratieve Lasten van Toezicht voor de cluster Goederenstromen en schepen Zeehavengebieden.

2. Totale ALT van de cluster Goederenstromen en schepen Binnenvaart

Toezichthouder	Inspectie	AL per Inspectie	Aantal per jaar	Totale AL
1 IVW	1 Inspectie milieugevaarlijke stoffen (ADNR) (binnenvaart)	€ 130	379	€ 49.277
	2 Inspectie Regulier - Vaartijden / Overige (binnenvaart)	€ 79	217	€ 17.111
	3 Bedrijfscontrole (binnenvaart)	€ 2.160	29	€ 63.360
	4 Thema acties (binnenvaart)	€ 130	3	€ 325
	5 Monstername (binnenvaart)	x	3	€ -
2 Havenmeester Rotterdam	6 Bunkercontroles (Boord-boord overslag)	€ 21	118	€ 2.468
	7 Inspectie scheepsmilieu binnenvaart	€ 68	596	€ 40.504
	8 Inspectie gevaarlijke stoffen	€ 54	290	€ 15.660
	9 Inspectie Port Security (ISPS)	x	0	€ -
3 Havenmeester Amsterdam	10 Inspectie gevaarlijke stoffen	€ 38	74	€ 2.803
	11 Bunkercontroles (Boord-boord overslag)	€ 34	8	€ 272
	12 Inspectie scheepsmilieu binnenvaart	x	152	€ -
4 KLPD-Dienst Waterpolitie	13 Inspectie Port Security (ISPS)	x	0	€ -
	14 Integrale inspectie binnenvaart (methode 'combuis')	€ 105	3.563	€ 372.875
	15 Controle Afvalstoffen	€ 34	100	€ 3.400
5 Zeehavenpolitie	16 Inspectie nautisch of milieu binnenvaart	€ 33	2.100	€ 69.284
6 Douane	17 Controle op schepen (groot en klein)	€ 107	1.580	€ 169.060
	18 Controle op handelsschepen.	x	0	€ -
	19 Inspectie op vergunning accijnsvrij bunkeren	€ 98	75	€ 7.350
	20 Scheepsmilieucontroles	€ 39	600	€ 23.400
8 Arbeidsinspectie	21 Stuwadoors	x	0	€ -
	22 Themacontrole (bijv. tankvaart, containers)	€ 63	50	€ 3.150
	23 Veiligheidsrisico's	€ 73	10	€ 730
9 VROM-Inspectie	24 Stoffen en producten (gevaarlijke stoffen en insecticiden)	€ 225	25	€ 5.625
	25 Afval - EVOA	€ 315	20	€ 6.300
10 VVA	26 Inspectie hygiëne en voedselveiligheid	x	0	€ -
11 AID	27 Inspectie ladingen	x	0	€ -
12 Plantenkeur	28 Inspectie ladingen	x	0	€ -
13 Agentschap Telecom	29 Inspectie radio-apparatuur	€ 115	0	€ -
14 FIOD	30 Onbekend aantal/reactief (Geheim).	x	0	€ -
15 SIOD	31 Onbekend aantal/reactief (Geheim).	x	0	€ -
16 Belastingdienst	32 Inspectie correcte afdracht belasting en premies	x	0	€ -
			Totaal	€ 852.953

Legenda:

x = De geïnterviewde bedrijven hebben geen gegevens kunnen aanleveren.

o = Geen exacte aantallen beschikbaar voor de cluster, inschatting is dat inspectie incidenteel voorkomt.

Figuur IV-2. Administratieve Lasten van Toezicht voor de cluster Goederenstromen en schepen Binnenvaart.

3. Totale ALT van de cluster Niet-locatiegebonden ladingerelateerde dienstverleners

Toezichthouder	Inspectie	AL per inspectie	Aantal per jaar	Totale AL
1 IVW	1 Controle schepen (zeevaart - gevaarlijke stoffen)	x	o	€ -
	2 Inspectie ladingen (zeevaart)	€ 124	567	€ 70.267
	3 Bedrijfsbezoeken en Broncontroles (zeevaart)	€ 30	42	€ 1.250
	4 Thema-inspecties (acties) (zeevaart)	x	o	€ -
	5 Inspecties op schepen (zeevaart - vlaggenstaat)	x	o	€ -
	6 Vooronderzoeken in kader van incidenten (zeevaart)	x	o	€ -
	7 Controle buitenlandse zeeschepen (zeevaart)	x	o	€ -
	8 Inspectie milieugevaarlijke stoffen (ADNR) (binnenvaart)	x	o	€ -
	9 Inspectie Regulier - Vaartijden / Overige (binnenvaart)	x	o	€ -
	10 Bedrijfscontrole (binnenvaart)	x	o	€ -
	11 Thema acties (binnenvaart)	x	o	€ -
	12 Monstername (binnenvaart)	x	o	€ -
2 Havenmeester Rotterdam	13 Inspectie gevaarlijke stoffen	€ 75	290	€ 21.750
	14 Inspectie Port Security (ISPS)	x	o	€ -
3 Havenmeester Amsterdam	15 Inspectie gevaarlijke stoffen	€ 38	74	€ 2.803
	16 Inspectie bedrijven(terreinen) en stuwadoorsbedrijven	x	o	€ -
	17 Inspectie Port Security (ISPS)	x	o	€ -
4 KLPD-Dienst Waterpolitie	18 Controle Afvalstoffen	x	o	€ -
	19 Controle ladingdocumenten terminal	x	o	€ -
5 Zeehavenpolitie	20 Grensbewaking (paspoortcontrole bemanning aan boord)	x	o	€ -
6 Douane	21 Scan containers	€ 140	17.500	€ 2.450.000
	22 Fysieke controle	€ 140	2.650	€ 371.000
	23 Controle op schepen (groot en klein)	x	o	€ -
	24 Controle op handelsschepen.	x	o	€ -
	25 Inspectie uitgaande goederen (export)	€ 32	18.900	€ 604.800
	26 Inspectie douanedocumenten en -goederen (bedrijfsbezoek)	€ 243	400	€ 97.200
	27 Grensbewaking (paspoortcontrole bemanning aan boord)	x	o	€ -
8 Arbeidsinspectie	28 Stuwadoors	€ 45	110	€ 4.950
	29 Themacontrole (bijv. tankvaart, containers)	€ 180	50	€ 9.000
9 VROM-Inspectie	30 Veiligheidsrisico's	€ 101	5	€ 505
	31 Stoffen en producten (gevaarlijke stoffen en insecticiden)	€ 225	15	€ 3.375
	32 Afval - EVOA	€ 315	10	€ 3.150
10 VWA	33 Veterinaire inspecties	€ 132	38.214	€ 5.044.248
	34 Niet veterinaire inspecties	€ 132	2.822	€ 372.438
11 AID	35 Inspectie ladingen	x	o	€ -
12 Plantenkeur	36 Inspectie ladingen	x	o	€ -
13 FIOD	37 Onbekend aantal/reactief (Geheim).	x	o	€ -
14 SIOD	38 Onbekend aantal/reactief (Geheim).	x	o	€ -
15 Belastingdienst	39 Inspectie correcte afdracht belasting en premies	€ 1.520	o	€ -
Totaal				€ 9.056.735

Legenda:

x = De geïnterviewde bedrijven hebben geen gegevens kunnen aanleveren.

o = Geen exacte aantallen beschikbaar voor de cluster, inschatting is dat inspectie incidenteel voorkomt.

Figuur IV-3. Administratieve Lasten van Toezicht voor de cluster Niet-locatiegebonden ladingerelateerde dienstverleners.

4. Totale ALT van de cluster Locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners

Toezichthouder	Inspectie	AL per inspectie	Aantal per jaar	Totale AL
1 IVW	1 Inspectie ladingen (zeevaart)	€ 124	567	€ 70.267
	2 Bedrijfsbezoeken en Broncontroles (zeevaart)	€ 35	42	€ 1.458
	3 Thema-inspecties (acties) (zeevaart)	x	o	€ -
	4 Bedrijfscontrole (binnenvaart)	€ 2.160	29	€ 63.360
	5 Thema acties (binnenvaart)	€ 135	3	€ 338
	6 Monstername (binnenvaart)	x	o	€ -
2 Havenmeester Rotterdam	7 Bunkercontroles (Boord-boord overslag)	€ 24	118	€ 2.820
	8 Inspectie gevaarlijke stoffen	€ 54	290	€ 15.660
	9 Inspectie Port Security (ISPS)	€ 253	450	€ 114.000
3 Havenmeester Amsterdam	10 Inspectie gevaarlijke stoffen	€ 38	74	€ 2.803
	11 Bunkercontroles (Boord-boord overslag)	€ 34	8	€ 272
	12 Inspectie bedrijven(terreinen) en stuwadoorsbedrijven	€ 203	672	€ 136.080
	13 Inspectie Port Security (ISPS)	€ 129	144	€ 18.576
4 KLPD-Dienst Waterpolitie	14 Controle Afvalstoffen	€ 68	100	€ 6.800
	15 Controle ladingdocumenten terminal	€ 68	10	€ 680
5 Douane	16 Scan containers	€ 140	17.500	€ 2.450.000
	17 Fysieke controle	€ 140	2.650	€ 371.000
	18 Inspectie op entrepot vergunning	€ 162	4.300	€ 696.600
	19 Inspectie uitgaande goederen (export)	€ 32	5.400	€ 172.800
	20 Inspectie douanedocumenten en -goederen (bedrijfsbezoek)	€ 332	360	€ 119.480
6 DMB	21 Inspecties Wm vergunning	€ 250	95	€ 23.703
	22 Reactieve inspecties	x	o	€ -
7 DCMR	23 Inspecties Wm-vergunning	€ 467	356	€ 166.304
	24 Milieuzaken Ad Hoc	€ 56	o	€ -
8 Provincie NH	25 Inspectie Wm-vergunning	€ 168	19	€ 3.198
9 Brandweer Rotterdam Rijnmond	26 BRZO	x	o	€ -
	27 Eindinspectie Bouwtoezicht	x	o	€ -
	28 Inspectie bedrijfsbrandweeer	x	o	€ -
	29 Brandveiligheid	€ 11	o	€ -
10 Brandweer Amsterdam Amstelland	30 BRZO inspecties.	€ 700	o	€ -
	31 Eindinspectie Bouwtoezicht	x	o	€ -
	32 Inspectie bedrijfsbrandweeer	x	o	€ -
	33 Brandveiligheid	€ 120	o	€ -
11 Rijkswaterstaat	34 Inspectie gebruiksvergunning	€ 45	o	€ -
	35 Scheepsmilieucontroles	€ 23	o	€ -
	36 Inspectie Wvo	€ 82	o	€ -
12 Arbeidsinspectie	37 Themacontrole (bijv. tankvaart, containers)	€ 490	50	€ 24.500
13 VROM-Inspectie	38 Veiligheidsrisico's	€ 45	5	€ 225
	39 Stoffen en producten (gevaarlijke stoffen en insecticiden)	€ 225	10	€ 2.250
	40 Afval - EVOA	€ 315	10	€ 3.150
14 VWA	41 Veterinaire inspecties	€ 132	386	€ 50.952
	42 Niet veterinaire inspecties	€ 132	29	€ 3.762
	43 Inspectie op inspectiepunt vergunning	€ 167	36	€ 6.000
	44 Inspectie hygiëne en voedselveiligheid	x	o	€ -
15 AID	45 Inspectie ladingen	x	o	€ -
16 Plantenkeur	46 Inspectie ladingen	x	o	€ -
17 FIOD	47 Onbekend aantal/reactief (Geheim).	x	o	€ -
18 SIOD	48 Onbekend aantal/reactief (Geheim).	x	o	€ -
19 Belastingdienst	49 Inspectie correcte afdracht belasting en premies	x	o	€ -
20 Waterschap	50 Inspectie Wvo-vergunning	x	o	€ -
21 IVW Rail	51 Spoorwagons inspectie	x	o	€ -
			Totaal	€ 4.527.037

Legenda:

x = De geïnterviewde bedrijven hebben geen gegevens kunnen aanleveren.

o = Geen exacte aantallen beschikbaar voor de cluster, inschatting is dat inspectie incidenteel voorkomt.

Figuur IV-4. Administratieve Lasten van Toezicht voor de cluster Locatiegebonden ladinggerelateerde dienstverleners.

5. Totale ALT van de cluster Niet-ladinggerelateerde dienstverleners

Toezichthouder	Inspectie	AL per inspectie	Aantal per jaar	Totale AL
1 IVW	1 Controle schepen (zeevaart - gevaarlijke stoffen)	x	o	€ -
	2 Thema-inspecties (acties) (zeevaart)	x	o	€ -
	3 Inspecties op schepen (zeevaart - vlaggenstaat)	€ 214	10	€ 2.140
	4 Vooronderzoeken in kader van incidenten (zeevaart)	x	o	€ -
	5 Inspectie milieugevaarlijke stoffen (ADNR) (binnenvaart)	€ 199	20	€ 3.970
	6 Inspectie Regulier - Vaartijden / Overige (binnenvaart)	€ 79	11	€ 901
	7 Bedrijfscontrole (binnenvaart)	€ 2.160	29	€ 63.360
	8 Thema acties (binnenvaart)	€ 102	o	€ -
	9 Monstername (binnenvaart)	x	o	€ -
2 Havenmeester Rotterdam	10 Bunkercontroles (Boord-boord overslag)	€ 24	823	€ 19.329
	11 Inspectie scheepsmilieu binnenvaart	€ 68	31	€ 2.132
	12 Inspectie scheepsmilieu zeevaart	x	o	€ -
	13 Inspectie gevaarlijke stoffen	x	o	€ -
	14 Inspectie Port Security (ISPS)	€ 180	50	€ 9.000
3 Havenmeester Amsterdam	15 Inspectie scheepsmilieu zeevaart	€ 68	o	€ -
	16 Inspectie gevaarlijke stoffen	x	o	€ -
	17 Bunkercontroles (Boord-boord overslag)	€ 34	56	€ 1.904
	18 Inspectie bedrijven(terreinen) en stuwadoorsbedrijven	x	o	€ -
	19 Inspectie scheepsmilieu binnenvaart	x	8	€ -
	20 Inspectie Port Security (ISPS)	€ 180	16	€ 2.880
4 KLPD-Dienst Waterpolitie	21 Integrale inspectie binnenvaart (methode 'combuis')	€ 51	188	€ 9.469
	22 Integrale inspectie zeevaart (methode 'zevaco')	x	o	€ -
	23 Controle Afvalstoffen	€ 51	100	€ 5.100
5 Zeehavenpolitie	24 Inspectie nautisch of milieu zeevaart	€ 51	o	€ -
	25 Inspectie nautisch of milieu binnenvaart	€ 33	111	€ 3.647
	26 Grensbewaking (paspoortcontrole bemanning aan boord)	x	o	€ -
6 Douane	27 Controle op schepen (groot en klein)	€ 107	1.580	€ 169.060
	28 Controle op handelsschepen.	x	o	€ -
	29 Inspectie op vergunning accijnsvrij bunkeren	€ 98	75	€ 7.350
	30 Inspectie uitgaande goederen (export)	€ 32	2.700	€ 86.400
	31 Inspectie douanedocumenten en -goederen (bedrijfsbezoek)	€ 87	40	€ 3.488
7 DMB	32 Inspecties Wm vergunning	€ 230	5	€ 1.150
	33 Reactieve inspecties	x	o	€ -
8 DCMR	34 Inspecties Wm-vergunning	€ 177	19	€ 3.313
	35 Milieuzaken Ad Hoc	x	o	€ -
9 KMAR	36 Grensbewaking (paspoortcontrole bemanning aan boord)	€ 15	o	€ -
10 Provincie NH	37 Inspectie Wm-vergunning	€ 151	1	€ 151
11 Brandweer Rotterdam Rijnmond	38 BRZO	€ 45	o	€ -
	39 Eindinspectie Bouwtoezicht	x	o	€ -
	40 Inspectie bedrijfsbrandweeer	x	o	€ -
	41 Brandveiligheid	€ 180	o	€ -
12 Brandweer Amsterdam Amstelland	42 BRZO inspecties.	x	o	€ -
	43 Eindinspectie Bouwtoezicht	x	o	€ -
	44 Inspectie bedrijfsbrandweeer	x	o	€ -
	45 Brandveiligheid	x	o	€ -
	46 Inspectie gebruiksvergunning	x	o	€ -
13 Rijkswaterstaat	47 Scheepsmilieucontroles	x	o	€ -
	48 Inspectie Wvo	€ 159	o	€ -
14 Arbeidsinspectie	49 Themacontrole (bijv. tankvaart, containers)	€ 172	50	€ 8.600
15 VROM-Inspectie	50 Veiligheidsrisico's	€ 73	o	€ -
	51 Stoffen en producten (gevaarlijke stoffen en insecticiden)	€ 225	o	€ -
	52 Afval - EVOA	€ 315	10	€ 3.150
16 VWA	53 Inspectie hygiëne en voedselveiligheid	x	o	€ -
17 Agentschap Telecom	54 Inspectie radio-apparatuur	x	o	€ -
18 FIOD	55 Onbekend aantal/reactief (Geheim).	x	o	€ -
19 SIOD	56 Onbekend aantal/reactief (Geheim).	x	o	€ -
20 Belastingdienst	57 Inspectie correcte afdracht belasting en premies	x	o	€ -
21 Waterschap	58 Inspectie Wvo-vergunning	x	o	€ -
Totaal				€ 406.492

Legenda:

x = De geïnterviewde bedrijven hebben geen gegevens kunnen aanleveren.

o = Geen exacte aantallen beschikbaar voor de cluster, inschatting is dat inspectie incidenteel voorkomt.

Figuur IV-5. Administratieve Lasten van Toezicht voor de cluster Niet-ladinggerelateerde dienstverleners.

V Lijst van gehanteerde afkortingen

ADNR:	Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par voie de Navigation du Rhin (Europees verdrag internationaal vervoer gevaarlijke goederen over de Rijn)
AID:	Algemene Inspectiedienst
ALT:	Administratieve Lasten van Toezicht
CDI:	Chemical Distribution Institute
DCMR:	Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond
DMB:	Dienst Milieu- en Bouwtoezicht
EBIS:	European Barge Inspection Scheme
ELT:	Ervaren Lasten van Toezicht
FIOD:	Fiscale Inlichtingen en Opsporingsdienst
IVW:	Inspectie Verkeer en Waterstaat
KLPD/DWP:	Koninklijke Landelijke Politiedienst – Dienst Waterpolitie
MTL:	Meetmethodiek Toezichtlasten
OCIMF:	Oil Companies International Marine Forum
SIOD:	Sociale Inlichtingen en Opsporingsdienst
VWA:	Voedsel en Waren Autoriteit