

## GEZAMENLIJK JAARPLAN 2010

### Domein goederenvervoer over de weg

In het domein goederenvervoer over de weg zijn zes inspecties en uitvoeringsorganisaties actief: het KLPD, de VWA, de AI, de VROM-inspectie, de Douane en de IVW.

Om enerzijds de toezichtslasten te verminderen en de dienstverlening te vergroten en anderzijds gerichte aandacht te geven aan de bedrijven op basis van risicoselectie, moet een gezamenlijk jaarplan de basis gaan vormen. De verschillen in de bedrijfsvoering van de organisaties, de verschillende stadia in de ontwikkeling van dienstverlening en toezicht en de niet op elkaar aansluitende ict-voorzieningen maken het niet goed mogelijk om in één stap naar een volkomen geïntegreerd jaarplan te komen.

Als we wachten tot het bij elkaar komen van de bedrijfsvoering, is een gezamenlijk jaarplan een utopie.

Daarom kiezen we er voor stap voor stap zo'n jaarplan vorm te geven.

Daarbij is de IVW als trekker van dit domein aangewezen. Dat houdt in dat de IVW verantwoordelijk is voor het totale resultaat – zonder voorbij te gaan aan de individuele verantwoording van de organisaties aan hun ambtelijke en politieke leidinggevenden.

Het doortrekken van deze horizontale ketenverantwoordelijkheid naar de politieke verantwoordelijkheid brengt dan mee dat de minister van Verkeer en Waterstaat politiek verantwoordelijk is voor het totaalresultaat en dan ook zijn collega's, zo nodig, aanspreekt op hun aandeel.

In 2010 willen wij de volgende doelen realiseren.

1. Er worden *tien* bedrijven geselecteerd die op grond van hun nalevingsgedrag in aanmerking komen voor het sluiten van een *handhavingsconvenant* met de zes toezichtsorganisaties.  
Uitgangspunt is het vertrouwen dat deze bedrijven op basis van hun bedrijfsvoering in staat zijn tot goed nalevingsgedrag.  
In het convenant worden afspraken gemaakt over dienstverlening (zoals het snel beantwoorden van vragen en het innemen van standpunten) en het aantal bedrijfsbezoeken in het kader van toezicht. Maar ook over het melden van voorvallen, incidenten en overtredingen en de frequentie daarvan. Het aantal wegininspecties/controles voor deze bedrijven zal dan, afhankelijk van de bedrijfsvoering, nihil tot minimaal zijn.  
De strafrechtelijke opsporing van het KLPD en de douane (FIOD-ECD) blijft buiten de convenanten.  
De verwachting is overigens dat deze bedrijven daar nauwelijks aan toekomen. Maar mocht daar aanleiding toe zijn, dan moeten KLPD en FIOD-ECD deze zware vorm van overtreding kunnen behandelen. Dat kan dan overigens aanleiding zijn om opnieuw te spreken over het gesloten convenant.
2. Er worden *twee* gezamenlijke acties gehouden, óf bij een brancheonderdeel van de sector dat zich breed te veel onttrekt aan de verplichtingen, óf op basis van het feit dat bepaalde risico's zich in deze sector nog te veel voordoen. Het kan om grote wegcontroles gaan, of om bedrijfsbezoeken, of om een combinatie van beide.

3. De resultaten van de convenanten en acties worden vastgelegd in de bestanden van de organisaties om de risico-analyse een impuls te geven.
4. De handavingsconvenanten en acties vragen om gerichte gegevensuitwisseling. De verschillende achterliggende wetgevingscomplexen maken dat alleen mogelijk door het sluiten van een convenant tussen de zes organisaties. De IVW draagt er zorg voor dat zo'n convenant tijdig wordt gesloten.
5. Er gebeurt al veel op het gebied van samenwerking. Genoemd kunnen worden de integrale transportcontroles, die ook in 2010 zullen worden georganiseerd en verder uitgewerkt. Het betreft het komen tot een landelijke organisatie van integrale transportcontroles, gevoed door risicoanalyse door de partners en geholpen door transportbewegingen die door de vaste cameraopstellingen van ANPR worden vastgelegd. We willen toe naar een landelijk netwerk van controles waarbij wij op de meest geschikte plaatsen en tijdstippen de regelingen controleren met de partners die daar belang bij hebben. Daartoe is een landelijk planning gemaakt, zodat we de controledynamiek op de rails krijgen, waarbij dan de genoemde werkwijze verder ontwikkeld moet worden. In 2010 gaan we lijsten voor ANPR maken waarin de slechte bedrijven naar voren komen en de goede worden overgeslagen.
6. Als eerste stap naar een gezamenlijke planning laten wij onderstaand het totaal aantal inspecties voor 2010 zien.  
In de eigen jaarplannen worden deze nader gespecificeerd.

Het aantal inspecties is inclusief het verplichte 'Brusselaantal' en het aan de weg staande houden van vrachtauto's uit andere landen.  
In Nederland zijn ruim 12.000 transportbedrijven beroepsmatig actief met goederenvervoer met ongeveer 150.000 vergunningbewijzen. Daarnaast zijn er ca. 80.000 eigen vervoerders met 200.000 voertuigen.

	Inspecties op de weg	Eigen bedrijfsbezoeken	Eigen acties
KLPD	12.000	-	-
Douane	9.000	20 <sup>1</sup>	-
AID/VWA	4.300	-	-
AI	-	-	-
VROM-inspectie	500	60	0
IVW	16.000	700	2
Totaal	41.800	780	2

7. De toezichtsorganisaties sluiten aan op het basisregister Bedrijven (beheerd door de Kamers van Koophandel) zodra dit gereed is. Daarmee wordt in ieder geval bevorderd dat de registratie van Nederlandse bedrijven bij iedereen uniform is.
8. En verder is de invulling nog afhankelijk van onze keuze m.b.t. de overige projecten en de keuze voor de ict-voorziening digitaal dossier.

---

<sup>1</sup> In samenwerking met IVW.