

Vergaderjaar 2022–2023

36 200 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2023

Nr. 113

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 april 2023

In mijn brief van 27 januari 2023 (Kamerstuk 36 200 XII, nr. 111) heb ik toegezegd uw Kamer binnen 3 maanden te informeren over de voortgang van de analyse of en zo ja, welke acties en verbeteringen nodig zijn voor de reeds door de Inspectie Leefomgeving en Transport (Hierna: ILT) onderzochte zes certificeringsstelsels. Over de voortgang en verbeteringen in het stelsel van kwaliteitsborging in het bodembeheer (het Kwalibo stelsel) bent u al eerder door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat geïnformeerd¹.

Waar de signaalrapportage spreekt van luchtverontreinigende stoffen is bedoeld het stelsel voor certificering van het werken met gefluoreerde broeikasgassen op grond van Verordening (EU) nr. 517/2014, uitgewerkt in het Besluit gefluoreerde broeikasgassen en ozonlaagafbrekende stoffen en onderliggende regelgeving. Deze certificering is erop gericht de lekkage van deze gassen die worden gebruikt in onder andere koelinstallaties en warmtepompen te minimaliseren. Het Ministerie van EZK is het beleidsverantwoordelijk departement voor dit onderwerp. Mede naar aanleiding van de bevindingen waarop de rapportage is gebaseerd zijn de afgelopen jaren al de nodige verbeteringen in het certificeringsstelsel aangebracht, zoals één centrale examencommissie en het onderbrengen van het register van gecertificeerden bij het Centraal Register Techniek. Ook is de capaciteit bij de ILT versterkt. De genoemde verordening wordt momenteel herzien, onder meer op het onderwerp certificeren. Na afloop van de onderhandelingen over deze verordening in Brussel zal EZK de implementatie van deze herziening aangrijpen om in nauwe samenwerking met de ILT verdere stappen te zetten ter verbetering van het

¹ Kamerstuk 30 015, nr. 104.

functioneren van het certificeringsstelsel en het toezicht daarop. U wordt daar separaat door de Minister voor Klimaat en Energie over geïnformeerd.

Op basis van de nu beschikbare informatie informeer ik u in deze brief eerst over de stand van zaken van het onderzoek naar de overige 29 stelsels van de ILT. Omdat de ILT in de signaalrapportage ook kritisch is op het eigen toezicht, informeer ik u daarna over de acties die de ILT zelf neemt naar aanleiding van de constatering bij de reeds onderzochte stelsels. Daarna zal ik ingaan op de stand van zaken en de totstandkoming van de actieplannen op de terreinen binnenvaart, koopvaardij, luchtvaart en spoor.

ILT-onderzoek naar de overige 29 stelsels

De onderzoeken naar de overige 29 stelsels zijn in volle gang en rond de zomer komt de ILT met een eerste beeld. Door de ILT wordt onderzocht of de gesignaleerde zorgpunten uit de signaalrapportage in deze stelsels ook daadwerkelijk een rol spelen en hoe groot de rol van certificering is in het stelsel. De ILT maakt per stelsel een risico-inschatting en koppelt deze aan de eigen ILT-brede risicoanalyse (IBRA). De bevindingen van dit onderzoek neem ik mee in een halfjaarlijkse voortgangsbrief over dit onderwerp.

Acties ILT gekoppeld aan de reeds onderzochte stelsels

Toezicht op de conformiteitsbeoordelingsinstanties (Hierna: CBI's)

Vanuit de verschillende rollen die de ILT vervult is de ILT momenteel bezig met het uitvoeren van systeemaudits bij CBI's. Als deze audits aanleiding geven voor vervolgacties worden of zijn hierop acties uitgevoerd.

Reality checks

Bij de stelsels van bodem, luchtvaart en binnenvaart worden vanaf nu, indien bij individuele inspecties geconstateerd wordt dat een overtreding gekoppeld kan worden aan een CBI, onderzocht of de CBI haar werk mogelijk niet goed heeft gedaan. Hiervoor gaat de ILT in gesprek met de CBI zodat de processen bij de CBI worden aangescherpt.

Rollen, taken en verantwoordelijkheden

Bij de binnenvaart, specifiek de bruine vloot, heeft de ILT rollen, taken en verantwoordelijkheden in het stelsel nader uitgewerkt en geïmplementeerd. Zo is nu helder dat de ILT audits uitvoert op de werkwijze van certificeren door de keuringsinstanties en de Raad voor Accreditatie (Hierna: RvA) toezicht houdt op de wijze van keuren/onderzoeken door de keuringsinstanties. Ook zijn afspraken gemaakt met de keuringsinstanties die sinds enkele maanden een bericht sturen als een certificaat bijna verloopt en een nieuwe keuring nodig is. Tevens krijgt de ILT een aanschrijving hiervan zodat zij kan monitoren of het schip dan niet toch gebruikt wordt. Hiermee is de werking van dit substelsel voor de bruine vloot verbeterd. De ILT beziet of deze afspraken ook voor de andere typen binnenvaartschepen kunnen worden gemaakt. De ILT heeft een tweetal bijeenkomsten georganiseerd met de bruine vloot en bekijkt of dergelijke brede bijeenkomsten ook voor andere stelsels georganiseerd kunnen worden.

Informatie-uitwisseling

Met de verschillende betrokken partijen is de ILT in gesprek over het verbeteren van de informatie-uitwisseling. Zo werkt de ILT samen met de RvA aan de uitrol van het informatieprotocol. Dit houdt in dat de ILT en RvA signalen uit het toezicht met betrekking tot de werkzaamheden van de CBI's en het functioneren van het stelsel onder elkaars aandacht brengen. Hierdoor kunnen beide partijen deze signalen betrekken bij hun werkzaamheden. Daarnaast moet door dit protocol de samenwerking en informatie-uitwisseling verbeteren om zo enerzijds de (administratieve) belasting voor de CBI's te beperken en anderzijds te komen tot een efficiënte en effectieve invulling van het toezicht en de beoordelingen. Met Rijkswaterstaat is de ILT in gesprek over uitwisseling van de informatie over de door hen afgegeven erkenningen. Met de keuringsinstanties in de binnenvaart worden verdere afspraken gemaakt over het gebruik van de certificeringstool. Tot slot worden met Kiwa afspraken gemaakt voor een gestructureerde data uitwisseling met Kiwa en verbetering van de monitoringsrapportage om de kwaliteit van de afgegeven certificaten beter te kunnen beoordelen.

Stand van zaken stelsels binnenvaart, koopvaardij, luchtvaart en spoor

Binnenvaart

De door de ILT geconstateerde risico's voor de binnenvaart zijn inzichtelijk gemaakt aan de hand van een Verkenning Stelsel Binnenvaart en een juridische analyse met betrekking tot de rolverdeling tussen de ILT en de certificerende instellingen. Het beeld dat van het functioneren van het huidige stelsel wordt geschetst, is dat er behoefte is aan:

- meer toezichtsaandacht;
- een duidelijkere afbakening van taken, rollen en verantwoordelijkheden van partijen in het stelsel;
- kennisborging en verbetering van de samenwerking binnen de ILT;
- verbetering van de certificeringstool;
- verbetering van de samenwerking en de informatie-uitwisseling met de RvA.

In de komende periode zal in samenspraak met de ILT en de betreffende beleidsdirectie worden gewerkt aan een verdere analyse van welke zorgpunten op welke manier moeten worden weggenomen inclusief een actieplan.

Koopvaardij

Voor de koopvaardij heeft de ILT haar bevindingen gebaseerd op enkele recent uitgevoerde audits door o.a. het European Maritime Safety Agency (EMSA) en de International Maritime Organization (IMO). Meer in het bijzonder betreft het hier de EMSA audit naar de implementatie van de richtlijn betreffende de uitrusting van zeeschepen (2014/90/EU), de EMSA audit naar de implementatie van de richtlijn betreffende maritieme opleidingen, training en certificering (2022/993STCW/EU), en een ISO 9001 audit. Tevens is zeer recent (medio maart 2023) door IMO een brede audit uitgevoerd op de wijze waarop het Koninkrijk aan een groot aantal maritieme verdragsverplichtingen invulling geeft. Ook hierin is aandacht besteed aan de kwaliteit van en het toezicht op de certificeringsketen. Elk van deze audits heeft tekortkomingen geconstateerd met betrekking tot o.a. het door ILT gehanteerde kwaliteitsmanagementsysteem, de informatie-uitwisseling door partijen en het bij de afgifte van certificaten door CBI's niet volledig voldoen aan de richtlijn voor de inspecties en/of

afgifte van conformiteitsverklaring. Omdat elk van deze audits van recente datum is en in de meeste gevallen nog niet tot definitieve rapporten en aanbevelingen heeft geleid, wordt in samenspraak door ILT en de betreffende beleidsdirectie de komende maanden nog gewerkt aan zogenaamde *corrective actions* in reactie op de audits. Deze worden verwerkt in een actieplan.

Luchtvaart

Er is inmiddels duidelijk inzicht in welke mogelijke tekortkomingen volgens de ILT spelen. De door de ILT geconstateerde risico's zitten in het afgeven van brevetten, met name aan onderhoudstechnici. Momenteel wordt samen met de ILT onderzocht of dit risico mogelijk breder speelt en worden alle aspecten van brevettering van luchtvaardenden onder de loep genomen. Daarbij zijn ook een aantal andere organisaties, zoals het Kiwa en de aangewezen examineringsinstanties, betrokken. Een actieplan wordt opgesteld waarin potentiële risico's verder kunnen worden verkleind en de zorgpunten van de ILT worden weggenomen.

Spoor

Rondom het certificeringsstelsel spoor zijn er volgens ILT op dit moment geen zorgpunten die op korte termijn problematisch zijn. Wel ziet de ILT risico's in hoe het stelsel is ingericht. Een voorbeeld is dat de RvA de accreditering doet van de CBI's waarna de ILT de CBI's aanmeldt dan wel aanwijst. Hiermee is de ILT eindverantwoordelijk, maar heeft de ILT alleen bij gereede aanleiding inzicht in de accreditatierapporten van de RvA over de CBI's die ILT aanmeldt/aanwijst. Als er dan een veiligheidsincident plaatsvindt met een (sub)systeem dat is terug te voeren op werk van onvoldoende kwaliteit van een CBI die door ILT is aangemeld/aangewezen, kan ILT daarop worden aangesproken in plaats van de RvA. In de komende periode zal er gezamenlijk met de ILT gewerkt worden aan een verdere analyse van welke zorgpunten op welke manier moeten worden weggenomen inclusief een actieplan.

Voortgang

Op basis van bovenstaande wordt met de reeds ondernomen en voorgenomen verbetermaatregelen van de ILT en de actieplannen op de verschillende beleidsterreinen verder gewerkt aan een goede borging van de publieke waarden bij deze stelsels.

Over de voortgang van de 4 in de brief behandelde stelsels en de 29 nog nader te onderzoeken stelsels zult u middels een halfjaarlijkse voortgangsbrief, inclusief duiding van de opgestelde actieplannen, worden geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers