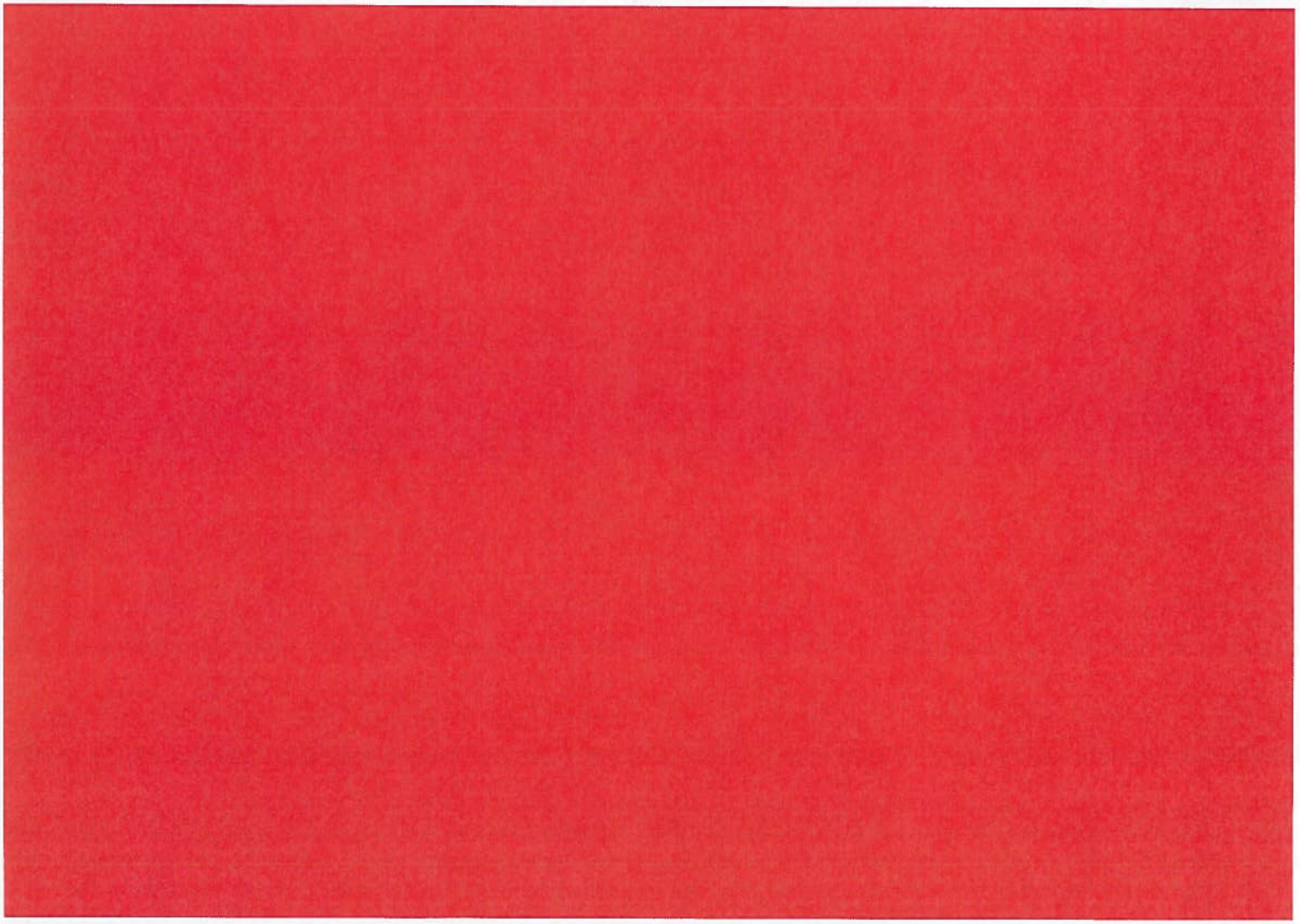
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Jaarverslag 2017

Inspectie Leefomgeving en Transport



Voorwoord

Bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) draait veel om continue verandering. Verandering in de maatschappij en aanpassingen van de organisatie om daar effectief, efficiënt en vooral weloverwogen mee om te gaan. Tegelijkertijd is onze missie onveranderd: werken aan veiligheid, zekerheid en vertrouwen in transport, infrastructuur, milieu en wonen.

Zo is het afgelopen jaar in overleg met de sector het roer omgegooid bij een deel van de vergunningen voor afvaltransporteurs. Dit zijn zogenoemde repeterende transporten van vergelijkbare afvalstoffen naar erkende verwerkers. Hier kunnen we volstaan met beperkt toetsen, besparen we de transporteurs tijd en kosten en houden we bovendien meer tijd over voor de beoordeling van de andere meer complexe afvalexport vergunningaanvragen.

Een ander voorbeeld is de samenwerking met een grote vrachtwagenfabrikant tegen het gesjoemel met de tachograaf. Omdat we een sterk vermoeden van fraude hadden, maar er zelf niet achter kwamen waar malafide ondernemingen in het systeem hadden ingegrepen, haalden we de fabrikant er bij. Deze ontdekte de truc waarmee de tachograaf gemanipuleerd werd. Vervolgens instrueerde de fabrikant zijn werkplaatsen in Europa om hier alert op te zijn.

Om meer veranderingen mogelijk te maken, is het afgelopen jaar in nieuwe technieken en werkwijzen geïnvesteerd. Terwijl de meeste nog in een ontwikkelingsfase zitten, is het soms ook nog maar de vraag in hoeverre we er straks echt wat mee kunnen. Voor mij staat wel vast dat we continu naar betere en slimmere toezichtstechnieken en -methoden moeten zoeken om aansluiting te houden bij maatschappelijke ontwikkelingen.

Omdat het complex van verandering als gevolg van de Koers 2021 nog volop gaande is, kan dit jaarverslag nog niet laten zien hoe onze nieuwe aanpak en werkwijze uitpakken. Wel geeft het een goede indruk van de breedte van onze werkterreinen en welke veranderingen we al in gang hebben gezet. En net als vorig jaar kunt u een indruk krijgen van het dagelijkse werk van onze inspecteurs. Dat gaat over hun belevenissen langs de weg, in de haven, op bedrijfsbezoeken of bij een woningcorporatie. In een aantal gevallen worden problemen naar een hoger abstractieniveau getild en resulteren in een toezichtsignaal voor de betrokken bewindspersoon.

Dit jaarverslag geeft een beeld van een organisatie die langzaam maar zeker een ingrijpende verandering ondergaat, terwijl zij enerzijds probeert haar wettelijke taken zo goed mogelijk uit te voeren én anderzijds een aantal keer alert moest reageren op onvoorziene ontwikkelingen zoals het asbesthoudend straalgrit. Naar mijn mening zijn we daar in geslaagd.
Het spreekt dan ook voor zich dat ik trots ben op al onze medewerkers die zich met vakmanschap inzetten voor de publieke taak.

Mr. J.A. van den Bos
Inspecteur-generaal Leefomgeving en Transport

Inhoud

1 Verhalen uit de praktijk

In dit hoofdstuk leest u de verhalen van negen inspecteurs van de ILT. Zij vertellen over een belangrijke gebeurtenis in 2017. 6

2 ILT toezicht in 2017

Ook in 2017 werkte de ILT aan veiligheid, zekerheid en vertrouwen in transport, milieu en wonen. Dat is de basis, hierin ligt de maatschappelijke relevantie van de ILT verankerd. Wat hebben we in 2017 gedaan en bereikt? Aan de hand van de thema's van het Meerjarenplan (MJP) 2017-2021 lopen we langs een aantal voorbeelden representatief voor het werk van de ILT. 15

3 Ogen en oren van bewindspersonen

De ILT kunt u zien als de ogen en oren van bewindspersonen (minister en staatssecretaris). De inspecteurs zien vaak als eerste in het veld of het beleid van een bewindspersoon werkt. Elke twee maanden stuurt de ILT een rapportage met signalen naar de bewindspersonen. Wat is in 2017 gerapporteerd? 34

4 Dienst- en vergunningverlening

De dienstverlening van de ILT is gericht op duidelijkheid, eenvoud en gemak voor de klant. We willen dat elke klant en gebruiker snel inzicht en overzicht heeft. 41

5 Koers 2021

In 2017 heeft de ILT verder gewerkt aan het opbouwen van een toekomst- en naar buiten gerichte ILT (Koers ILT 2021). Doel: een organisatie die meer risicogericht, flexibel, transparant en effectief werkt. Deze koers is in 2016 ingezet. 44

6 Personeel en bedrijfsvoering

De ILT beschikt over deskundige medewerkers met een grote diversiteit aan expertises. Om de kennis en vaardigheid kwalitatief op peil te houden, is er stevig geïnvesteerd in vakbekwaamheid en opleidingsprogramma's. 49

7 Productie

In dit hoofdstuk worden de gerealiseerde productieaantallen gespiegeld aan de in het MJP 2017-2021 geplande activiteiten. 53

1 Verhalen uit de praktijk

In dit hoofdstuk leest u de verhalen van negen inspecteurs van de ILT. Zij vertellen over een belangrijke gebeurtenis in 2017.

Fraude met vrachtwagens

Niet alles zelf willen oplossen

Wat is er in 2017 gebeurd?

'We hebben in 2017 twaalf vrachtwagens uit Letland van de weg gehaald na een tip over fraude met de tachograaf. Een tachograaf is een instrument in vrachtauto's dat de tijd en snelheid van een rit registreert. We hebben onderzoek gedaan en inderdaad tachograaffraude aangetroffen. Maar hoe er precies mee gerommeld werd, konden we niet ontdekken. Het zat te diep in het systeem. We zagen alleen afwijkende meetwaarden met onze meetapparatuur.'

Wat heeft de ILT gedaan?

'We hebben de vrachtwagens stil gezet en alle spullen ingenomen voor onderzoek. We hebben Scania, de Zweedse vrachtwagenfabrikant, gevraagd om de fraude op te sporen. Na lang zoeken ontdekten de monteurs dat er een extra regelunit was ingebouwd in de wagens. Via het gaspedaal kon de chauffeur de tachograaf laten registreren dat hij rust houdt terwijl hij in werkelijk gewoon doorrijdt. Deze regelunit zat zo goed verborgen dat we hun hulp nodig hadden om deze manipulatie te kunnen vinden.'

Waarom is dit belangrijk?

'Er zijn risico's voor de veiligheid op de weg. De chauffeurs hielden zich niet aan de rij- en rusttijden en reden negen uur langer door. Er zijn ook financiële consequenties. Deze vrachtwagens reden per jaar 30.000 kilometer extra waar niet voor betaald (loonkosten) werd. Reken de fraude maar uit als je het hebt over acht cent per kilometer en minimaal twaalf vrachtwagens.'

Wat leer je hiervan?

'Dat je niet alles zelf moet willen oplossen. Wij hebben verstand van transport maar beperkte kennis van elektronica. We zijn gaan samenwerken met Scania en met onderzoekers van de Hogeschool Arnhem en Nijmegen. Daardoor snappen we nu veel beter hoe een tachograaf werkt en waar we voortaan op moeten letten. Scania heeft alle werkplaatsen in Europa de instructie gegeven om vrachtwagens bij een onderhoudsbeurt hierop te controleren.'

Asbest in straalgrit

Meteen de risico's inperken

Wat is er gebeurd?

'Oktober 2017 kreeg de ILT een melding dat er asbest zit in straalgrit dat in Nederland op de markt is gebracht. Straalgrit is materiaal dat je gebruikt om bijvoorbeeld verf van stalen bruggen te stralen. De melding kwam van het bedrijf dat het straalgrit in Nederland maakt en verkoopt aan andere bedrijven. Ze hadden asbesthoudende grondstoffen binnengekregen uit de Oekraïne. Hoe ze erachter kwamen? Ze hebben het in Nederland in een grote installatie gegooid om te zeven en in brokjes te breken. In die zeven vonden ze pluizen en daardoor werden ze ongerust: die zou wel eens asbest kunnen zijn. Dat bleek inderdaad het geval.'

Wat heeft de ILT gedaan?

'We hebben meteen een multidisciplinair kernteam opgericht. Eerst kijken wat er aan de hand is en meteen daarna de risico's inperken. Het straalgrit werd inmiddels op heel veel plekken in Nederland gebruikt en moest worden teruggehaald. Dat is een klus: we hebben het over 50.000 ton asbesthoudend materiaal. Die eerste fase is heel belangrijk, dat je de dingen bevriest zodat niemand er meer aan kan komen. Dat heeft het bedrijf gedaan en wij hebben daar toezicht op gehouden. Dat is onze taak als ILT: toezicht houden dat er geen asbesthoudende producten worden ingevoerd en gebruikt.'

Waarom is dit belangrijk?

'Er zijn risico's voor de gezondheid van mensen en voor het milieu. Als je iets straalt met asbesthoudend straalgrit, dan kun je asbest inademen. Doordat we snel hebben doorgepakt en de partijen uit de markt zijn gehaald, zijn de risico's ingeperkt. Natuurlijk is er ongerustheid bij de mensen die ermee hebben gewerkt. Daar zijn onze collega's van de Inspectie van SZW mee aan de slag gegaan.'

Wat leer je hiervan?

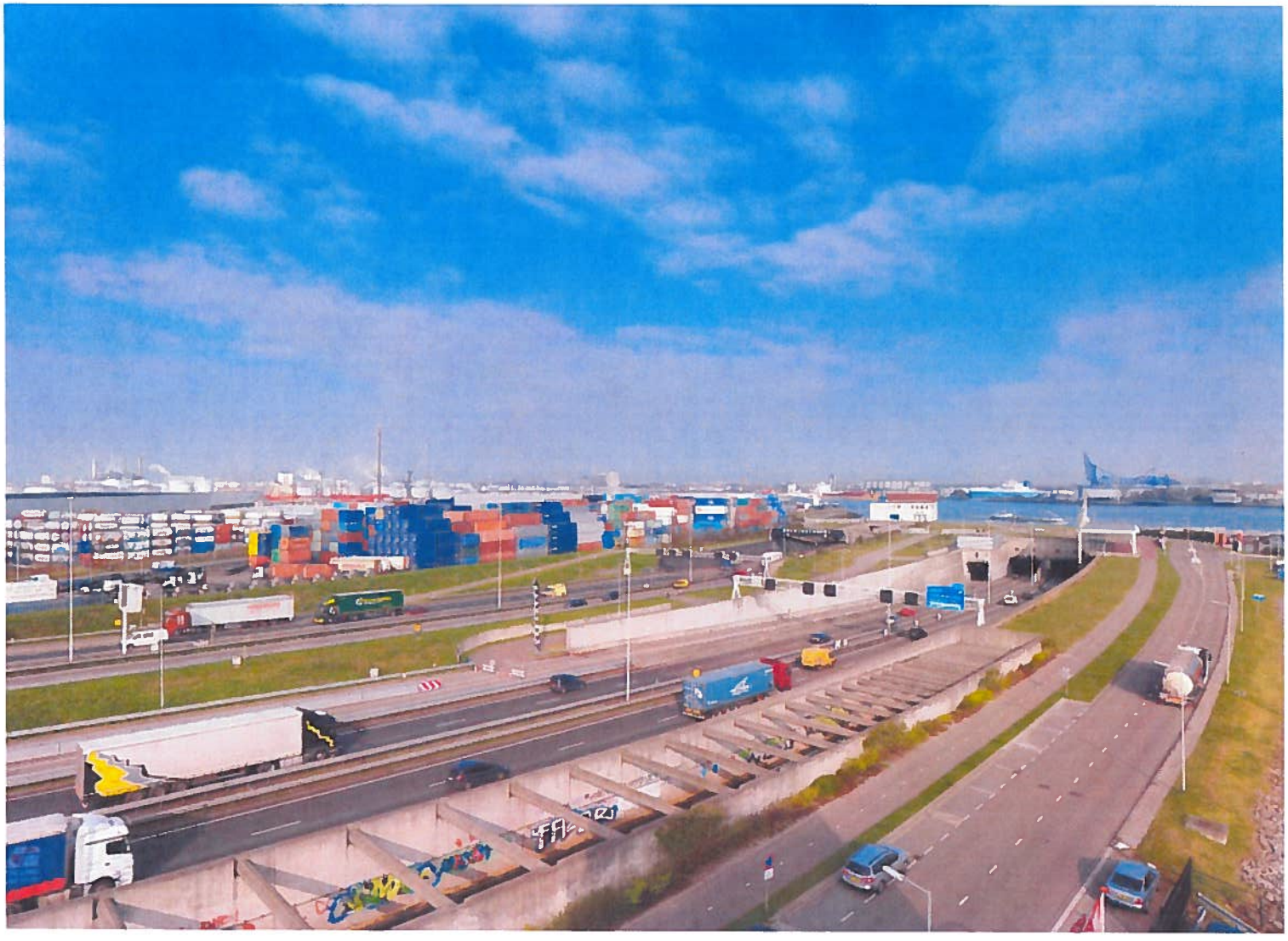
'Dat het belangrijk is om niet als kikkers in een vijver te springen maar steeds goed na te denken: wat is belangrijk, hoe krijgen we de risico's onder controle en wat moeten we als eerste aanpakken? Je hebt de neiging om direct breed te gaan: zijn er ook andere straalproducten die asbest bevatten? Die vraag hebben we later beantwoord. En gelukkig bleek de asbestverontreiniging zich te beperken tot het straalgrit van dit ene bedrijf. We zijn met het kernteam steeds teruggegaan naar wat het echte probleem is. Dan bereik je je doel.'

Fraude in de haven

Samen weet je meer

Wat is er in 2017 gebeurd?

'We zijn vaker de samenwerking gaan zoeken als we onderzoek doen naar criminele activiteiten. In 2017 hebben we bijvoorbeeld onderzoek gedaan naar een bedrijf in de haven. Er was een vermoeden van strafbare feiten, maar we wilden niet dat het bedrijf om zou vallen door grootschalig strafrechtelijk ingrijpen. Traditioneel zouden we daar langdurig een groot onderzoeksteam op hebben gezet, proces-verbaal hebben opgemaakt en een paar jaar later zou het voor de rechter komen. Nu is het ons gelukt om



in een half jaar tijd te zorgen dat het bedrijf zich aan de regels houdt. Met een aantal kleine strafrechtelijk ingrepen en een breed scala aan bestuurlijke ingrepen.'

Wat heeft de ILT gedaan?

'We zijn met alle relevante toezichthouders om de tafel gaan zitten: Waterschap, Inspectie van SZW, de Omgevingsdienst en Rijkswaterstaat. Met elkaar hebben we gericht gekeken naar dit bedrijf. Dan praat je over vragen als: welke problemen spelen er? Vanuit welke invalshoeken kunnen we die problemen aanpakken? Wat heeft elke partij in huis aan mogelijke interventies? Hoe zorgen we dat het bedrijf zich weer aan de regels gaat houden?'

Waarom is dit belangrijk?

'De situatie bij het bedrijf is nu veel sneller verbeterd. Het levert onze maatschappij sneller meer resultaat op terwijl het minder tijd en geld kost.'

Wat leer je hiervan?

'Andere samenwerkingspartners hebben een andere kijk op een kwestie. Ze hebben ook andere mogelijkheden om problemen aan te pakken. Ze brengen dingen in die wij zelf niet hadden gezien. Zo krijg je met elkaar een ander perspectief en een heel andere ingang om een probleem op te lossen.'

Puinhoop op binnenvaartschip

Niet meteen een boete

Wat is er in 2017 gebeurd?

'In 2017 kwam ik een complete puinhoop tegen tijdens een inspectie van een schip. Ik deed de inspectie met een collega van Rijkswaterstaat. De administratie was niet op orde. De vloer van de machinekamer was spekglad door lekkage van olie. Er lag overal rommel: oude accu's waarvan een aantal omgekeerd lag en accuzuur lekte. Ongeopende post.

Wat heeft de ILT gedaan?

'We hebben een inspectie gedaan en zijn vervolgens met de schipper gaan praten. Hij vertelde dat hij een jaar niet heeft kunnen varen en financiële problemen had. Door sterfgevallen in de familie had hij ook persoonlijke problemen. Vroeger zouden we een boete hebben gegeven. Nu hebben we een voornemen tot last onder dwangsom opgelegd. Dat wil zeggen dat hij niet meteen een boete kreeg maar eerst de kans om orde op zaken te stellen.'

Waarom is dit belangrijk?

'Een boete is een middel, geen doel. We wilden dat de onveilige situatie zou worden opgelost. En dat is gebeurd. Drie weken later zijn we teruggegaan. Hij had keihard gewerkt om zijn schip op orde te krijgen. Hij vertelde dat we hem een duwtje in de goede richting hebben gegeven.'

Wat leer je hiervan?

'Ik leer hiervan dat elke situatie anders is en dat je als inspecteur per situatie moet kijken wat het beste is. Niet alleen op de letter van de wet, maar in de geest van de wet.'

Asbest in afval

Altijd voorzichtig zijn

Wat is er in 2017 gebeurd?

'In het voorjaar hielden we een grote transportcontrole op de A67, aan de grens bij Duitsland. We controleerden vrachtwagens die afval vervoeren. Eén vrachtwagen viel op omdat er twee grote, oude apparaten te zien waren. Er wapperden ook slierten isolatiemateriaal uit. Op de parkeerplaats zag ik dat het om bakovens ging. Ik dacht meteen: daar zou wel eens asbest in kunnen zitten.'

Wat heeft de ILT gedaan?

'We hebben een controle uitgevoerd. We kijken dan naar de lading: zit er afval in, is het gevaarlijk afval, kloppen de papieren? De papieren waren niet in orde. De chauffeur had alleen een document voor niet-gevaarlijk afval. Dit was duidelijk illegaal afvalvervoer en dat betekent: Duitse autoriteiten informeren en retour afzender. Uit monsteranalyse bleek dat het om gevaarlijk afval ging. De chauffeur heeft de lading goed af moeten dekken en daarna ben ik achter hem aangereden om te kijken of hij echt over de grens terug naar Duitsland is gegaan. Later bleek dat er inderdaad asbest in de apparaten zat, maar niet in het wapperende isolatiemateriaal.'

Waarom is dit belangrijk?

'Asbest is gevaarlijk voor de gezondheid en voor het milieu. Ik was bang dat er asbestvezels vrij kwamen via die wapperende slierten. Gelukkig is dat niet gebeurd. We zullen ook nooit weten of en hoeveel ongelukken met asbest ik hiermee heb voorkomen. Misschien bij medewerkers van het Nederlandse bedrijf waar dit afval naartoe zou gaan? Of van buitenlandse bedrijven waar het vervolgens weer naartoe zou gaan?'

Wat leer je hiervan?

'Dat je altijd voorzichtig moet zijn, hoe lang je ook in het vak zit. Het kan zomaar gebeuren dat je bijvoorbeeld iets per ongeluk inademt. En na twintig of dertig jaar krijg je kanker en denk je: o ja, dat is mogelijk toen gebeurd. Maar dan is het te laat.'

Gevaarlijk vuurwerk

De aanhouder wint

Wat is er in 2017 gebeurd?

'Het is gelukt om met China samen te werken. We zaten al aan de vergadertafel, maar nu hebben we afgesproken dat wij mogen meekijken op de werkvloer van de Chinese collega's. En zij komen ook bij ons meekijken. Dat is bijzonder. China heeft een behoorlijk gesloten cultuur. Iets anders waar we ook blij mee zijn: de wetgeving voor batterijen van enkelschots buizen (cakeboxen) is aangepast. Dat zijn vuurwerk-buizen die makkelijk omwaaien als je ze los neerzet. In de wet staat nu dat deze batterijen op een rijtje op een plankje mogen worden gelijmd. Dat heet compound vuurwerk.'

Wat heeft de ILT gedaan?

'De doorbraak in China is te danken aan 'onze man' in het buitenland. Hij onderhoudt voor ons de relaties met China. De doorbraak in de wetgeving is ook dankzij onderhandelen gelukt. We zitten jaarlijks om de tafel met de branche, de wetgever en beleid. Dan laten we onze cijfers zien. De Europese Unie (EU) heeft uiteindelijk deze wetgeving opgesteld.'

Waarom is dit belangrijk?

'Er gebeuren nog te veel ongelukken met vuurwerk. Door al deze stappen – hoe klein ze ook lijken – kunnen we het veiliger maken.'

Wat leer je hiervan?

'De aanhouder wint! Dat zie je terug in beide voorbeelden. Het is een kwestie van volhouden en uiteindelijk lukt het. '

Voorvallen kleine luchtvaart

Leren van incidenten

Wat is er in 2017 gebeurd?

'We hebben meer bekendheid gegeven aan de meldingsplicht voor de kleine luchtvaart. We willen dat ze ons laten weten als er een voorval is. Met kleine luchtvaart bedoel ik: niet-commerciële luchtvaart zoals drones, zweefvliegen en kleine luchthavens. Zij melden hun voorvallen te weinig. Of ze melden ze wel, maar niet bij het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen van de ILT.'

Wat heeft de ILT gedaan?

'We hebben goed geluisterd naar de brancheverenigingen van kleine luchtvaart. Waarom melden ze niet? Er blijkt bij de kleine luchtvaart angst te zitten voor vervolging of toezicht door de ILT als ze een voorval melden. We hebben die angst kunnen wegnemen door uit te leggen waarom we de meldingen willen ontvangen. Niet meer om te beboeten, maar om er samen van te leren. Als ze meer willen weten, kunnen ze ons uitnodigen. Dan komen we langs om het toe te lichten. Verder hebben we het formulier waarmee je een melding kunt maken eenvoudiger gemaakt.'

Waarom is dit belangrijk?

'Om te leren van incidenten. Hoe meer meldingen we krijgen, hoe beter de analyses en hoe beter we de risico's in beeld kunnen brengen. Zijn er bijvoorbeeld meer meldingen in een bepaald gebied, bij een bepaalde luchthaven of in een bepaalde sector? Dan gaan we kijken hoe we de risico's daar kleiner kunnen maken. De meldingsinformatie die we ontvangen, wordt ingezet voor de sector, de wetgever en de toezichthouder. Iedereen kan ervan leren.'

Wat leer je hiervan?

'Dat de kleine luchtvaart niet altijd door heeft dat het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen onafhankelijk is. En verder leer ik hiervan dat het belangrijk is om als inspectie regelmatig met de brancheverenigingen te praten. Door voorvallen bespreekbaar te maken, kun je met elkaar de veiligheid vergroten.'

Scheiding DAEB/niet-DAEB woningcorporaties

Zuinig op maatschappelijk kapitaal

Wat is er in 2017 gebeurd?

'Alle woningcorporaties moesten voor 1 januari 2018 een goedkeuring ontvangen hebben van de Autoriteit woningcorporaties (Aw). Het gaat om goedkeuring op een voorstel om de maatschappelijke en commerciële taken te scheiden. In de wet heet dit: scheiding van DAEB, diensten van algemeen economisch belang, en niet-DAEB. De goedkeuring vond in 2017 in twee ronden plaats. We hebben dus twee keer 336 oordeelsbrieven verstuurd, met afschriften naar gemeenten en huurders. '

Wat heeft de ILT gedaan?

'We hebben alle voorstellen beoordeeld, inclusief ruim 1.500 zienswijzen van gemeenten en huurders. Het was een grote actie die we op kantoor hebben uitgevoerd met een team van circa dertig mensen. Het gaat vooral om een toetsing vanaf papier. Naast heel veel telefonisch contact zijn er ook 3.000 mailberichten verstuurd tussen de corporaties en de Autoriteit Woningcorporaties. We hebben ook gesprekken gevoerd. Met uitzondering van vijf corporaties die uitstel hebben aangevraagd, zijn alle beoordelingen voor eind december 2017 afgerond. Overigens eist de wet dat er een goedkeuring is. Dus de keus was om - zo nodig - eerst af te keuren en dan in een eventuele bezwarenprocedure het gesprek aan te gaan. Maar je kunt ook vóór het besluit het gesprek voeren. Voor dat laatste hebben wij gekozen.'

Waarom is dit belangrijk?

'De kerntaak van corporaties is zorgen dat mensen met een laag inkomen goed en betaalbaar kunnen wonen. Als corporaties grote risico's zouden nemen met commerciële activiteiten, dan kan dat ten koste gaan van deze kerntaak. Feitelijk gaat deze hele operatie om het borgen van die taak en het voorkomen dat maatschappelijk kapitaal weglekt.'

Wat leer je hiervan?

'Hoe belangrijk een actieve aanpak is; niet eerst afkeuren en pas dan het gesprek aangaan. Maar ook: hoe fijn het is als het lukt om met een goed team zo'n klus te klaren.'

Intrekken certificaat goederenvervoerder

Als het risico te groot is

Wat is er in 2017 gebeurd?

In april 2017 hebben we het veiligheidscertificaat ingetrokken van een goederenvervoerder HSL Logistiek BV. Dat betekent dat het bedrijf niet meer in Nederland mag rijden. Dat is een heel zware maatregel die we nog nooit eerder hebben genomen. Ook in Europa komt zoiets zelden voor. We hebben het certificaat ingetrokken omdat hun veiligheidsbeheersysteem al een paar jaar niet op orde was én omdat de vervoerder betrokken was bij verschillende veiligheidsincidenten.'

Wat heeft de ILT gedaan?

'In maart 2017 hebben we het hele bedrijf doorgelicht. In een tweedaags onderzoek hebben we gecheckt of het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de wettelijke eisen. Daaruit bleek dat er allerlei hiaten waren. Verder hebben we onderzoek gedaan naar de incidenten waar dit bedrijf bij betrokken was, vooral

rijden door rood sein. We ontdekten dat de machinisten niet vakbekwaam waren. We hebben gesprekken gevoerd met de directie en uiteindelijk besloten om het certificaat in te trekken.'

Waarom is dit belangrijk?

'Dit is een bedrijf dat via het spoor allerlei goederen vervoert, bijvoorbeeld auto's maar ook gevaarlijke stoffen. Als het mis gaat op het spoor, kunnen de gevolgen groot zijn. Er was bijvoorbeeld een incident in 2016 waarbij een goederentrein van deze vervoerder in Elst vanaf de Betuweroute het hoofdspoor op ging. De remmen bleken niet in orde en de trein ging door een rood sein.'

Wat leer je hiervan?

'Het is heel moeilijk om zo'n besluit te nemen. Je grijpt in op de markt en dat heeft grote maatschappelijke gevolgen. Ze vervoerden bijvoorbeeld auto's en dat vervoer moest door een andere vervoerder gedaan worden of zou over de weg plaatsvinden. Er zijn veel trailers op de weg gekomen om uiteindelijk de goederen te vervoeren. Dat veroorzaakt overlast en extra verkeersdrukte met mogelijk onveiligheid. Het bedrijf is failliet gegaan en dat heeft gevolgen voor het personeel.'

2 ILT toezicht in 2017

Ook in 2017 werkte de ILT aan veiligheid, zekerheid en vertrouwen in transport, milieu en wonen. Dat is de basis, hierin ligt de maatschappelijke relevantie van de ILT verankerd. Wat is er in 2017 gedaan en bereikt? Aan de hand van de thema's van het MJP 2017-2021 komt een aantal voorbeelden representatief voor het werk van de ILT aan de orde.

Thema: Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Het beleid van de overheid is erop gericht dat partijen zo veel mogelijk hun verantwoordelijkheid nemen. Die kan zich ook uitstrekken tot terreinen waar voorheen overheidsregulering gebruikelijk was. Adequaat toezicht kan bijdragen aan maatschappelijk verantwoord ondernemen door ervoor te zorgen dat bedrijven voldoende oog hebben voor het publieke belang.

Bonaire en Sint Eustatius

In 2017 zijn bij de vier grote brandstofopslagbedrijven op Bonaire en Sint Eustatius zeven inspecties uitgevoerd. De opslagtanks, de steigers, de productleidingen en de elektrische installaties verkeren in slechte staat. Met de bedrijven en alle stakeholders op de eilanden is intensief contact onderhouden om het herstel van achterstallig onderhoud te bespoedigen. De interventies hebben zonder uitzondering geresulteerd in een versnelling van de werkzaamheden door de betrokken bedrijven. Desalniettemin wordt in 2017 bestuursdwang voorbereid, tegelijkertijd start een interdepartementale taskforce om de energievoorziening op Bonaire ingrijpend te verbeteren.

Sanering terrein in Zeeland

De ILT heeft in 2017 onderzoek gedaan naar de uitvoering van toezichttaken van Gedeputeerde Staten Zeeland bij de sanering van het voormalige Thermphos-terrein. De Thermphos fabriek is na het faillissement in november 2012 door de curatoren stilgezet. Op tal van plaatsen in de installaties waren nog grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen aanwezig. Het merendeel van de gevaarlijke stoffen is er nog steeds. Het onderzoek laat zien dat Zeeland haar taken op onderdelen niet volgens de regels heeft uitgevoerd. De ILT heeft het onderzoeksrapport aan de staatssecretaris aangeboden die vervolgens zal bepalen welke bestuurlijke consequenties hieraan verbonden worden.

Biociden

Het biocidentoezicht heeft zich geconcentreerd op voorlichtingsacties en inspecties. Ze zijn uitgevoerd bij toelatinghouders en leveranciers van biociden, vakbekwame gebruikers (op het gebied van professionele plaagdierbeheersing en gassingen) en andere bedrijfsmatige gebruikers van biociden (aircomiddelen bij garagehouders). Er zijn 40 illegale biocide-producten van de markt gehaald, zoals niet-toegelaten ratten- en muizengif, insecticiden, aircoreinigers en desinfecteermiddelen.

In 2017 heeft de ILT deelgenomen aan de eerste bijeenkomsten van de BPR-S, de Biocidal Products Regulation Subgroup, als zelfstandig onderdeel van het Forum in Helsinki. De BPR-S is het Europese samenwerkingsverband voor coördinatie en informatie-uitwisseling voor het toezicht en handhaving van de Europese Biocidenverordening.

Besluit genetisch gemodificeerde organismen

Het toezicht op Genetisch Gemodificeerde Organismen (GGO's) is uitgevoerd bij bedrijven, in veldproeven en bij handelaren/importeurs. De naleving door GGO vergunninghouders is hoog. De betrokken onderzoekers zijn zich bewust van hun verantwoordelijkheid. Als overtredingen bij bedrijven worden geconstateerd, zijn zij doorgaans van administratieve aard. Bij de controles op veldproeven en import van risicoproducten zijn geen overtredingen gevonden. In 2017 zijn 13 incidentmeldingen aangepakt en afgehandeld waaronder de genetisch gemodificeerde oranje petunia die zonder markttoelating in de handel was gebracht.

BRZO-bedrijven

In 2017 zijn honderd administraties gecontroleerd bij BRZO-bedrijven (Besluit Risico's Zware Ongevallen) waaronder raffinaderijen, (petro)chemiebedrijven en grote afvalverwerkers. De overtredingen betreffen onder andere onvoldoende opleidingen over vervoer gevaarlijke stoffen, ongekeurde verpakkingen, onjuist aanbrengen etiketten en kenmerking. Vier keer is een last onder dwangsom opgelegd die uiteindelijk niet hoefde te worden geïnd omdat de overtreding tijdig werd opgeheven.

Scheiding DAEB en niet-DAEB

Een van de meest ingrijpende onderwerpen voor de bedrijfsvoering van de woningcorporaties vanuit de woningwet 2015 betrof de scheiding DAEB/niet-DAEB. Deze scheiding van maatschappelijke en commerciële taken moest voor 1 januari 2018 zijn afgerond. Voor de Autoriteit woningcorporaties (Aw) betekende dit dat in 2017 de voorlopige en definitieve scheidingsvoorstellen van alle woningcorporaties zijn beoordeeld.

Met de scheiding zijn er 68.000 woningen overgeheveld naar de niet-DAEB tak waardoor corporaties op termijn 140.000 woningen beschikbaar hebben voor commerciële verhuur aan het midden en hogere segment van de woningmarkt. Het leeuwendeel van de woningvoorraad (2,25 miljoen woningen) blijft beschikbaar voor de lagere inkomensgroepen. De vele zienswijzen die zijn ingediend, waren essentieel bij de beoordeling van de scheidingsvoorstellen. Bij niet-goedkeuringen van een voorstel ging de Aw in gesprek om te zoeken naar een alternatief waar wel goedkeuring voor kon worden verleend.

Veilige luchtbrug

Naar aanleiding van signalen heeft de inspectie de veiligheid van de vluchtuitvoering van Insel Air beoordeeld. Naar aanleiding daarvan biedt de ILT de Curaçaose luchtvaartautoriteit CCAA ondersteuning bij het toezicht. Zo heeft er een gezamenlijke beoordeling plaatsgevonden van de operationele en technische boekwerken van Insel Air. Op basis van deze beoordeling heeft de CCAA een interventie toegepast op Insel Air. In 2017 heeft de ILT ter versterking van het toezicht nauw samengewerkt met de luchtvaartautoriteiten van Curaçao, Aruba en Sint Maarten. Door deze nauwe samenwerking bouwt de ILT samen met de lokale luchtvaartautoriteiten in het Caribische gebied aan een veilige luchtbrug.

Plastic draagtassen

De naleving van het verbod op het gratis verstrekken van plastic draagtassen is hoog. De ILT heeft naar aanleiding van meldingen van burgers echter geconstateerd dat supermarkten bij de bezorging van levensmiddelen nog wel gratis plastic draagtassen verstrekken. De bezorging van levensmiddelen is in de afgelopen jaren enorm gegroeid wat tot gevolg heeft dat in deze bedrijfstak maandelijks circa 1,5 miljoen plastic draagtassen worden verstrekt. De ILT heeft inspecties uitgevoerd bij de supermarkten en hen aangeschreven op tekortkomingen met een voornemen last onder dwangsom.

Eind 2017 voldeden de betreffende supermarkten aan de wetgeving. De supermarkten brengen de tas in rekening en nemen gebruikte tassen bij een volgende bezorging weer in om deze te laten recyclen. De supermarkten hebben aangegeven de inkomsten te gebruiken voor verduurzaming en recycling van verpakkingen.

Bodemenergie

Om bodemenergiesystemen aan te leggen, worden bronnen geboord tot een diepte van tot wel 300 meter minus maaiveld. Het risico bij deze boringen is dat diepere grondwaterlagen worden verontreinigd. De ILT blijft zich er voor inzetten dat deze boringen alleen door bedrijven worden uitgevoerd die een zogenaamde Kwalibo-erkenning (Kwaliteitsborging bij bodemintermediairs) hebben. Het aantal erkende bovengrondse installateurs steeg met 20 procent. Echter, omdat de ILT bij circa een derde van de installateurs twijfelt of zij conform de Kwalibo-eisen werken, blijft toezicht nodig.

In Nederland zijn 51 bedrijven erkend voor het aanleggen van het ondergrondse deel van bodemenergiesystemen. 31 hiervan leggen de zogenaamde gesloten systemen aan. Van deze groep bedrijven zijn er 12 geïnspecteerd. Bij acht bedrijven zijn afwijkingen van belangrijke eisen geconstateerd.

Boetes in binnenvaart

Er is veel aandacht voor de hoogte van de boetebedragen voor overtredingen van de Binnenvaartwet. Er zijn Kamervragen gesteld en de bond van binnenvaartschippers ASV is een petitie over de boetebedragen gestart. In overleg met de branchevertegenwoordigers is afgesproken om de boetebedragen te evalueren. Begin 2018 wordt een onderzoek opgedragen aan een extern bureau.

Thema: Integraal toezicht op vervoer en milieu

De ILT ziet toe op de naleving van regels voor zowel transport als milieu. Deze combinatie van onderwerpen biedt kansen om geïntegreerd toezicht toe te passen. Een voorbeeld is het voorkomen dan wel tegenhouden van export van stoffen uit Nederland die elders schade kunnen toebrengen aan mens en milieu.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Incidenten bij het vervoer van gevaarlijke stoffen moeten bij de ILT gemeld worden. Afhankelijk van de ernst en complexiteit beoordelen inspecteurs ter plaatse wat gedaan moet worden. Als de oorzaak (falen van menselijke, organisatorische en/of technische aard) niet direct duidelijk is, wordt dit onderzocht.

In 2017 kreeg de ILT te maken met 183 incidenten met het vervoer van gevaarlijke stoffen: 106 via de weg, 74 via het spoor en 3 via de lucht. Belangrijkste oorzaken: menselijk falen, organisatorisch falen en technisch falen.

Blendstocks

De ILT heeft in 2017 een onderzoek gedaan naar blendstocks die worden gebruikt voor het bereiden van benzine en diesel in de Rotterdamse en de Amsterdamse haven voor de West-Afrikaanse markt waar andere brandstofnormen gelden. Er is gekeken naar het mechanisme, de kernproblemen en de risico's daarvan. De resultaten van dit onderzoek worden in 2018 aan de Tweede Kamer gerapporteerd.

Recycling elektronica

De ILT wil zich bij haar activiteiten beter kunnen richten op het bevorderen van een circulaire economie voor elektrische apparatuur. In 2017 is een team opgericht waarin medewerkers vanuit verschillende disciplines gezamenlijk een verkenning hebben uitgevoerd. Naar aanleiding daarvan focust ILT op:

- Nieuwe elektr(on)ische apparatuur met circulair ontwerp zonder toepassing van zorgwekkende stoffen.
- Betere inzameling van gebruikte en afgedankte elektr(on)ische apparatuur.
- Hoogwaardige recycling van afgedankte elektrische apparatuur met terugwinning van hoogwaardige grondstoffen.

Samenvoegen grond

De ILT heeft een groot onderzoek gedaan naar het samenvoegen van grond bij alle Nederlandse gemeenten. Alle gemeenten hebben een vragenlijst ontvangen waarin hen is gevraagd of en op welke wijze grondopslag plaatsvindt. Vervolgens zijn 85 gemeenten bezocht en beoordeeld of zij handelden volgens de erkenningsplicht voor het samenvoegen van grond. De resultaten zijn eind 2017 nog niet allemaal bekend, maar de eerste tekenen wijzen er op dat gemeenten nog een verbeterslag moeten maken. Gemeenten die zonder erkenning samenvoegen, krijgen een sanctiebrief.

Gezamenlijke controles binnenvaart

Het Havenbedrijf Rotterdam, de politie en de ILT hebben gezamenlijk controles uitgevoerd bij de sleep- en duwvaart. Daaruit blijkt een opvallend hoog overtredingspercentage. Bij de controle van 36 schepen in de haven van Rotterdam was slechts in 6% van de gevallen alles in orde. Bijna altijd was er wel iets met de techniek van het binnenvaartschip niet in orde. Qua bemanningssterkte en rusttijden worden de regels ook regelmatig overtreden. Ieder kwartaal stemmen de diensten de resultaten van deze inspecties af en kijken ze in hoeverre de aanpak effect heeft of dat de aanpak van het onderwerp anders moet.

Buisleidingexploitanten

Er zijn bij 34 exploitanten controles uitgevoerd waarbij de nadruk ligt op het veiligheidsbeheerssysteem. Deze audits zijn aangevuld met zeven reality checks en administratiecontroles onder meer over de kwaliteit van aanwezige noodplannen. Uit controles blijkt dat de knelpuntsanering medio 2017 is afgerond. Eénmaal was er sprake van een incidentonderzoek over een kleine aardgaslekkage bij Appingedam. Het ondergrondse lek was veroorzaakt door een manoeuvre van een zwaar transportvoertuig op een plek waar dat niet mocht. Bij dit incident was overigens geen sprake van persoonlijk letsel.

Thema: Voorbeeldrol voor overheden

De overheid verlangt van ondernemers dat ze publieke waarden als veiligheid, duurzaamheid en betrouwbaarheid hoog in het vaandel hebben. De opdracht aan de overheidsinstellingen en organisaties met een publieke taak brengt met zich mee dat zij zelf het goede voorbeeld geven. Ook de ILT heeft mogelijkheden om die voorbeeldrol te vervullen en erop te sturen.

Defensie

De ILT houdt toezicht op aangewezen locaties van het ministerie van Defensie als het gaat om milieu, brandveiligheid, bouwen en slopen. De laatste jaren ziet de ILT een afname in de aandacht voor met name milieu en brandveiligheid. Denk bijvoorbeeld aan de opslag en behandeling van munitie en aan brandveiligheid van gebouwen waar militairen slapen. De onveilige situaties in de legeringsgebouwen worden komend jaar aangepakt. Omdat bij de marine geen verbeteringen zichtbaar waren, is deze organisatie onder verscherpt toezicht gesteld. Hoewel de marine nadien grote stappen heeft gezet, blijft het verscherpte toezicht voorlopig van kracht.

Zeesluis IJmuiden

In 2017 heeft de ILT zich als vergunningverlener en toezichthouder beziggehouden met de nieuwbouw van de grootste zeesluis van de wereld in IJmuiden in opdracht van Rijkswaterstaat. Het is een enorme klus om het werk binnen de wettelijke kaders te laten verlopen zonder de voortgang ernstig te beïnvloeden. Vooral de complexiteit, de dynamiek en de snelheid waarmee de bouw van deze zeesluis plaatsvindt, maakt het toezicht extra uitdagend. De problemen hebben vooral betrekking op de snelheid waarmee het werk moet worden gedaan, het feit dat er geen stremmingen mogen optreden van de bestaande sluizen (essentieel voor de haven van Amsterdam) en het ruimtegebrek voor opslag van vrijkomende grond, bouwstoffen en andere materialen.

Bestuurders woningcorporaties

Sinds de inwerkingtreding van de Woningwet op 1 juli 2015 moet de Autoriteit woningcorporaties een zienswijze geven op de aanstelling of herbenoeming van bestuurders en leden van het interne toezichtorgaan. Falend optreden door bestuurders en het ontbreken van een tegenmacht waren volgens de parlementaire enquêtecommissie woningcorporaties belangrijke oorzaken voor de debacles binnen de corporatiesector. De 'Geschiktheid en Betrouwbaarheid'- toets is ingevoerd om hier meer grip op te krijgen.

Van de kleine zeshonderd meldingen (van een voorgenomen benoeming) die in 2017 zijn behandeld, kon er bij ruim twintig gevallen geen positieve zienswijze worden afgegeven. Vanaf april zijn meer meldingen beoordeeld op basis van door de corporatie verstrekte informatie over de kwaliteiten, competenties en betrouwbaarheid van de kandidaat. Bij deze zogenaamde 'papieren toets' wordt de kandidaat niet meer uitgenodigd voor een gesprek. Ongeveer 50% van de (her) te benoemen commissarissen wordt op deze risicogerichte manier beoordeeld.

Wabo-vergunningen getoetst

Het Wabo-bevoegd (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) gezag (de provincies) heeft afgelopen jaar in totaal 220 Wabo-vergunningprocedures voorgelegd aan de inspectie voor advies. Hiervan zijn 114 procedures conform de gestelde prioriteiten in behandeling genomen. De ILT controleert of de best bestaande technieken zijn toegepast zodat (internationale) afspraken over bijvoorbeeld luchtkwaliteit en externe veiligheid gehaald kunnen worden. In 2017 zijn 110 procedures afgerond, daarvan heeft de inspectie in 23 gevallen interventies gepleegd. In twee gevallen is beroep ingesteld.

Hoogwaterveiligheid

In 2017 is gestart met het formele toezicht op de zorgplicht voor de primaire waterkeringen. Uit de eerste 14 audits blijkt dat de waterkeringbeheerders hard bezig zijn om de zorgplicht goed te regelen. De betrokken waterkeringbeheerders hebben een inspectierapport ontvangen met aandachtspunten en eventuele tekortkomingen. De waterkeringbeheerders reageren positief op de resultaten. Het toezicht draagt bij aan een verdere professionalisering van het beheer en onderhoud.

Ook is de eerste landelijke beoordelingsronde van de primaire waterkeringen gestart. Alle waterkeringbeheerders moeten in de periode tot 2023 de overstromingskans van hun waterkeringen bepalen en vergelijken met de wettelijke normen. De ILT ziet erop toe dat de beoordeling van de normtrajecten wordt uitgevoerd volgens de wettelijke voorschriften en rapporteert het landelijk beeld aan de minister.

In 2017 heeft de ILT ingestemd met twaalf ingediende beoordelingen van de 14 meest risicovolle dijktrajecten van Nederland met een behoorlijke normoverschrijding.

Centrum 1
Voorhout 3
Noordwijk 7
Lisse 7
Haarlem
Amstero 32
Oegstgeest 5
Den Haag 21
Warmond 2
Leiden 6

Informatievoorziening corporatiesector

De informatievoorziening in de corporatiesector wordt verzorgd door het systeem Corpodata. Begin 2017 waren er grote problemen met het systeem: het was niet goed bereikbaar en al ingevoerde gegevens raakten verloren of werden niet goed verwerkt. Naar aanleiding van de problemen is een externe evaluatie uitgevoerd. Belangrijkste oorzaak: de techniek (stabiliteit van het ICT-systeem) in combinatie met hoeveelheid gegevens die aan de corporaties wordt gevraagd. Naar aanleiding van de evaluatie is gestart met het uitwerken van verbetervoorstellen gericht op het afslanken van de omvang van de gegevensuitvraag en met een nieuw systeem voor informatie-uitwisseling. Dit vereist samenwerking van alle partijen in de sector.

Eind 2017 hebben Aedes (vereniging van woningcorporaties), het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), het Waarborgfonds Sociale Woningbouw (WSW) en de Aw het convenant 'verbetering informatievoorziening corporatiesector' getekend. Daarin is afgesproken dat Standard Business Reporting (SBR) de standaard wordt voor gegevensuitwisseling in de corporatiesector.

Thema: Maatschappelijke ontwikkelingen en innovaties

Als toezichthouder heeft de ILT voortdurend met veranderingen te maken. Nieuwe ontwikkelingen vragen soms om een andere benadering dan de klassieke objectinspectie, ze kunnen juist ook helpen om nieuwe toezichtvormen toe te passen.

Omgevingswet

Met de Omgevingswet wordt het stelsel van ruimtelijke regels volledig herzien. Vanaf de zomer van 2017 zijn binnen de ILT activiteiten gericht op het verwerven van kennis over de Omgevingswet, het bouwen van een netwerk binnen en buiten de ILT (o.a. met andere Rijkspartners, maar ook intern met afdelingen die voor dezelfde uitdaging staan), alsmede het bevorderen van de interne bewustwording vooral ook op managementniveau van het feit dat de Omgevingswet eraan komt te midden van de prioriteiten rond de reorganisatie in het kader van de Koers ILT 2021.

Buisleidingen

In 2017 is een start gemaakt om de bij de ILT beschikbare gegevens, zoals deze de laatste jaren over de exploitanten en de buisleidingen zijn vergaard, beter bij elkaar te brengen. Dit heeft tot doel om vanuit een betere informatiepositie nog risicogerichter toezicht te kunnen houden. Daartoe is een 'pilot' uitgevoerd resulterend in een vernieuwde toezichtbenadering met meer mogelijkheden voor maatwerk per individuele exploitant respectievelijk de buisleidingen. Komend jaar zal deze methodiek verder worden uitgewerkt en doorgevoerd in het reguliere buisleidingtoezicht.

Thema: Verantwoord vervoer

Iedereen moet kunnen vertrouwen op een veilige infrastructuur en op veilig vervoer van personen, goederen en gevaarlijke stoffen.

Vakbekwaamheid machinisten

Uit onderzoek naar aanleiding van een incident bij vervoerder Arriva blijkt de organisatie tekort schoot in het beoordelen van de vakbekwaamheid en ervaring van machinisten. Direct na dit incident heeft Arriva ingehuurde machinisten beoordeeld. Daarbij zijn geen bijzonderheden geconstateerd. Ook heeft Arriva

maatregelen genomen die bijdragen aan het vakmanschap van de machinist. De uitkomsten van dit onderzoek zijn voor de ILT aanleiding geweest om ook bij andere spoorwegondernemingen te onderzoeken op welke wijze zij het vakmanschap van machinisten in hun organisatie hebben geborgd. Over de resultaten van dit onderzoek zal in 2018 worden gerapporteerd.

De afgelopen jaren is aandacht besteed aan spoorwegondernemingen in verband met de risico's van het werken met nieuwe machinisten en nieuwe treindiensten. In 2017 was dit Keolis op de regionale lijnen in Overijssel. In 2018 start QBUZZ haar nieuwe concessie op de Merwede Lingelijn op.

Keuringsinstanties treinen

Ook in 2017 onderzocht de ILT of voldoende gewaarborgd is dat treinen aan de wettelijke eisen voldoen. Aanleiding voor dit onderzoek is de parlementaire enquête naar de hogesnelheidstrein Fyra. Bij de vijf Nederlandse keuringsinstanties is onderzocht hoe het proces van certificeren verloopt. In 2018 worden de resultaten gepubliceerd.

Cabotage

In 2017 heeft de ILT 361 beladen buitenlandse vrachtwagens gecontroleerd. De acties vonden plaats in de havengebieden van Rotterdam en Amsterdam en de luchthaven Schiphol. Bij 273 objectinspecties bleek er sprake van internationaal goederenvervoer, dus geen cabotage (beperkt binnenlands vervoer door

buitenlandse transportondernemingen). Bij 88 objectinspecties bleek wel sprake van cabotage. In dertien gevallen bleek in het Rotterdamse havengebied sprake van lokale cabotage, dat wil zeggen cabotage op specifieke plekken op het onderliggend wegennet. In vijf gevallen bleek er sprake van overtreding van de regels. In al deze gevallen heeft de inspectie proces-verbaal opgemaakt en het transport beëindigd.

Daarnaast heeft ILT administratieve controles uitgevoerd bij acht betrokken opdrachtgevers van lokale cabotage in de havengebieden Rotterdam en Amsterdam en Luchthaven Schiphol. Verladers en expediteurs treden op als opdrachtgevers van (cabotage)transporten. Uit deze controles bleek dat de bezochte bedrijven een beperkte kennis hebben van de cabotageregels die de vervoerder in acht moet nemen. De bezochte opdrachtgevers hebben aangegeven bereid te zijn de naleving van de cabotageregels te stimuleren en hiervoor treffende beheersmaatregelen te nemen.

Controles taxivervoer

De controles op straat worden steeds vaker uitgevoerd in samenwerking met politie, marechaussee en (of) gemeente. Vooral in het eerste kwartaal heeft de ILT samen met de marechaussee en de handhavingsdienst van de gemeente Haarlemmermeer ingezet op de ronselaarsproblematiek op Schiphol. In het laatste kwartaal is een pilot uitgevoerd in het kader van digitaal toezicht. Taxiondernemers zijn benaderd met het verzoek boordcomputergegevens aan te leveren die op kantoor zijn geanalyseerd. Dit proces wordt in 2018 verder ontwikkeld en geautomatiseerd. Door deze aanpak kunnen meer ondernemers worden gecontroleerd op de naleving van onder andere rij- en rusttijden.

Het uitlezen van boordcomputers is niet altijd vlekkeloos verlopen. Daardoor is het aantal gecontroleerde taxi's achtergebleven. Door zowel een update van de software voor de BCT's (boordcomputer taxi) als een update van het ILT-analyseprogramma, kan de BCT's nu aanzienlijk beter worden uitgelezen.

Schiphol

De risico's op Schiphol hebben vooral betrekking op de samenwerking tussen verschillende organisaties die in een ketenproces van aankomst en vertrek van vliegtuigen betrokken zijn. De processen van deze partijen moeten in de grondafhandeling naadloos op elkaar aansluiten. Met de groei van het luchtverkeer zullen ook de activiteiten in de grondafhandeling en de communicatie tussen betrokken partijen de komende jaren toenemen. Deze processen moeten daarom robuust genoeg zijn voor de veiligheid. De risico's die naar voren komen zijn handelingen met vliegtuigen bij de luchthaven (grondafhandeling zoals push-back, taxi instructions en het slepen van vliegtuigen) en verstoringen op de taxi- en landingsbanen (runway incursions). Begonnen is met het programma Schiphol dat tegemoet komt aan de behoefte van een totaalbeeld van de veiligheid op Schiphol.

Vervoer gevaarlijke stoffen luchtvaart

De toezichtaanpak (door de sector) op vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht is onderzocht. Het gaat om verschillende klassen gevaarlijke stoffen. Informatie uit de analyses stelt de inspectie in staat om keuzes te kunnen maken en de capaciteit daar in te zetten waar de risico's het grootst zijn. De meldingen, objectinspecties en audits vormen input voor de analyses binnen het informatiegedreven toezicht. De risico's die naar voren kwamen, waren: de kans dat risicostoffen onzichtbaar tussen andere objecten zitten; dat een gevaarlijke stof niet is aangegeven, verkeerd verpakt of onder verkeerde noemer verstuurd is. Ook de toenemende zendingen als gevolg van E-commerce (bestellingen via webshops) spelen een rol.

Kleine luchtvaart

Het toezicht op de naleving van regels door de kleine luchtvaart verschuift in 2017 van direct handhavend naar overleg en informerend optreden om langs die weg de vliegveiligheid te verhogen. Tijdens toezichtacties gaan inspecteurs in gesprek om een beter beeld te krijgen van kennis en vaardigheden van de piloten. Klassieke onderwerpen zoals het maximale gewicht en de verdeling daarvan bij het toestel komen daarbij aan bod. De ervaringen opgedaan bij de inspecties zijn met de sector gedeeld.

Nachtslotovertredingen

De ILT treedt handhavend op tegen luchtvaartmaatschappijen die zonder geldige slots (gereserveerde start- en landingstijden) in de nacht starts of landingen op Schiphol uitvoeren. In verband met nachtslotovertredingen heeft de ILT aan een aantal luchtvaartmaatschappijen dwangsommen opgelegd. Om de effectiviteit van de handhaving te verhogen, heeft de ILT ook luchtvaartmaatschappijen ontboden om toe te lichten welke maatregelen worden genomen om nachtslotovertredingen te beëindigen. Daarnaast heeft de ILT gewerkt aan een verscherpt handhavingsbeleid voor nachtslots dat voor het zomerseizoen 2018 is ingevoerd. Deze aanscherping moet ook worden gezien in het licht van het beleid voor de komende jaren om niet meer dan 32.000 vliegtuigbewegingen in de nacht op Schiphol toe te staan. Door deze aanscherping kunnen luchtvaartmaatschappijen zich minder vaak op overmacht beroepen bij het landen in de nacht zonder dat zij over een nachtslot beschikken.

Thema: Markttoezicht

De Europese Unie wil de interne markt zodanig reguleren dat aan de buitengrenzen alleen duurzame, gezonde en veilige producten worden toegelaten. Nederland, met internationale havens en luchthavens, moet die buitengrens bewaken.

Interne markt

Naast het weren van risicovolle producten bevordert het markttoezicht eerlijke concurrentie zowel binnen de interne markt als daarbuiten. De ILT consulteert de buitenwereld in een vroeg stadium over de aan te pakken problemen. Daarbij wordt samengewerkt met de overige toezichthouders op producten en met de markttoezichthouders van de Europese lidstaten. Voorbeelden zijn: vuurwerk, elektr(on)ische producten, verpakkingen van consumentenproducten, bouwproducten (CE {Conformité Européenne} markering), milieugevaarlijke stoffen zoals ozonlaagafbrekende stoffen en gefluoreerde broeikasgassen.

Elektronische producten

Het toezicht op elektrische en elektronische producten was gericht op de energie-efficiëntie eisen aan elektromotoren. Elektromotoren hebben een aandeel van meer dan 65% in het elektriciteitsverbruik. Voor het behalen van klimaatdoelstellingen is het van groot belang dat de elektromotoren voldoen aan de minimale Europese efficiëntie eisen. De ILT heeft hiervoor voorlichting gegeven aan de verschillende branches en inspecties uitgevoerd. Tevens is een marktverkenning uitgevoerd voor het toezicht op producten voor warmwatervoorzieningen in 2018.

Bouwproducten

In 2017 werd het markttoezicht op bouwproducten vooral gestuurd van buitenaf als gevolg van verschillende signalen/meldingen (nationale en Europese meldingen). Bouwproducten waar extra aandacht aan is geschonken, zijn onder andere geleiderails, vetafscheiders en stalen constructieonderdelen. Er is in toenemende mate contact met de diverse brancheverenigingen binnen de bouw en er is meer samenwerking met de VNG en Regionale Uitvoeringsdiensten (RUD).

Op Europees niveau werkt de ILT nauw samen met de markttoezichthouders van de overige lidstaten en sluit zij aan bij Europese toezichtprojecten.

Productie en opslag van bunkerolie

In 2017 zijn gecombineerde REACH- en afvalinspecties uitgevoerd bij handelaren en blenders (tankopslagbedrijven) die actief zijn in de bunkeroliemarkt voor zeeschepen. REACH staat voor Registratie, Evaluatie, Autorisatie en restrictie van Chemische stoffen. Daarbij zijn diverse overtredingen vastgesteld van de Europese stoffenverordening (REACH). Zo ontbreekt het vaak aan transparantie over de herkomst en samenstelling van de diverse gevaarlijke stoffen en mengsels. Regelmatig komt de documentatie (zoals het veiligheidsinformatieblad) niet overeen met het geleverde product, wat de risico's voor gezondheid en milieu kan vergroten. Bij het bepalen van de verantwoordelijkheden wordt vaak naar elkaar gewezen. Daarnaast blijkt dat de betrokken partijen bij het vervaardigen van bunkerolie niet goed letten op de gevaren van de stof voor mens en milieu.

De ILT heeft aan de brancheorganisatie voor de tankopslagbedrijven VOTOB gecommuniceerd wat de REACH-verplichtingen zijn voor transparantie over de herkomst en samenstelling van gevaarlijke stoffen en mengsels. De VOTOB zorgt voor (Engelstalige) communicatiemiddelen voor haar achterban en voor

het internationale overleg over dit onderwerp. De problematiek is ook door de ILT aangekaart in EU-kader (bij het Forum voor EU-toezichthouders REACH en CLP {Classification, Labeling & Packaging Regulation}).

Thema: Toezicht keuringsinstanties

De overheid maakt gebruik van deskundigheid die op de markt beschikbaar is. Op die manier vervullen sommige keuringsinstanties een publieke taak. De verhouding van de ILT tot keuringsinstanties is divers. Er zijn instanties die door de ILT moeten worden erkend, instanties die namens de ILT certificeren en certificerende bedrijven waar de ILT op toeziet.

Scheepvaart

In de zeevaart (koopvaardij en passagiersvaart) worden de schepen die onder Nederlandse vlag varen nagenoeg allemaal gecertificeerd door drie internationaal opererende keuringsinstanties. Dit zijn klassenbureaus die ook certificaten voor binnenvaartschepen verstrekken. In 2017 heeft de ILT bij twee klassenbureaus reality checks uitgevoerd. Zowel op schepen als op scheepswerven wordt bekeken of de klassenbureaus terecht certificaten hebben verstrekt.

Bij één klassenbureau is – voor het eerst – een complete cyclus afgerond die bestaat uit een self-assessment (uitgevoerd in 2016), reality checks en een audit. Naar aanleiding van de uitkomsten zijn eind 2017 afspraken gemaakt over verbetermaatregelen voor een deel van de binnenvaart. De uitvoering hiervan wordt periodiek besproken.

In de binnenvaart verstrekken ook twee nationale keuringsinstanties certificaten. Ook daar zijn reality checks en audits uitgevoerd. Daarbij is geconstateerd dat zij de vereiste verbetermaatregelen uit eerdere audits hebben doorgevoerd.

Amicitia

In juli heeft de OVV zijn onderzoeksrapport gepubliceerd over een ongeval op het zeilschip de Amicitia. Het schip maakt deel uit van de bruine vloot, oude schepen die veelal voor toeristische doeleinden worden ingezet. Begin 2018 stuurt de minister een reactie op het rapport waarbij zij ingaat op de invulling van het tweedelijns toezicht op certificerende instellingen en de risico-afweging ten aanzien van de bruine vloot.

Thema: Consumentenbelangen

Ook consumenten zijn een doelgroep van de ILT. In toenemende mate heeft de ILT te maken met 'de burger'. Deze heeft nu eens de rol van melder of van belanghebbende, dan weer die van omwonende of van consument.

Energielabels

De ILT heeft in 2017 onder meer toezicht gehouden op het ontbreken van het energielabel bij de verkoop van woningen en utiliteitsgebouwen en inspecties uitgevoerd bij erkend deskundigen (die een rol spelen bij het vaststellen van het energielabel bij woningen). Hoewel de spontane naleving hoog is, gaat er veel toezichtcapaciteit zitten in de handhaving bij de verkoop van woningen, omdat het om grote aantallen transacties gaat (met LOD's (last onder dwangsom) als sanctiemiddel bij niet-naleving met daarbij te behandelen eventuele zienswijzen en bezwaren).

Legionella

Bedrijven waarvoor de regels van legionellapreventie gelden, moeten metingen (laten) uitvoeren om het water te controleren op de aanwezigheid van legionellabacteriën. Als een te hoge concentratie legionellabacteriën wordt aangetroffen, moet het bedrijf dat aan de ILT melden. In 2017 ontving de ILT ruim vijfduizend meldingen van normoverschrijdingen. De ILT voerde een telefonische quick scan uit op de ontvangen meldingen. Naar aanleiding daarvan zijn vervolgens 159 controles op locatie uitgevoerd.

De drinkwaterbedrijven voeren legionellacontroles uit gericht op veiligheid en gezondheid. Jaarlijks worden van de circa drieduizend controles gemiddeld vierhonderd (meestal complexe) dossiers voor handhaving aan de ILT overgedragen. In principe leidt elke melding van een drinkwaterbedrijf tot een voornemen last onder dwangsom.

De ILT gebruikt eigen analyses en informatie van drinkwaterbedrijven om meer inzicht in risicovolle bedrijven of gebieden te krijgen. De inspecties zijn vooral gericht op de aanwezigheid van de vereiste documentatie. De afgelopen jaren zijn verschillende doelgroepen gecontroleerd, waaronder campings in Gelderland. Er zijn 348 inspecties bij campings en 472 bij de overige doelgroepen (o.a. hotels, jachthavens en truckstops) uitgevoerd. Als de verplichte beheersvormen bij legionellapreventie niet afdoende zijn, mag onder voorwaarden een alternatieve techniek worden toegepast. Er zijn 94 beoordelingen uitgevoerd ter controle van de toegepaste technieken.

Drinkwater

De consument moet worden beschermd tegen de monopoliepositie van het drinkwaterbedrijf. Een drinkwaterbedrijf kan daardoor tarieven in rekening brengen die hoger zijn dan noodzakelijk. De ILT heeft in 2017 de toetsing van de tarieven van 2016 afgerond. De bedrijven zijn gevraagd om meer transparant te worden. Hiermee zijn de bedrijven aan de slag gegaan. Bij de toetsing van de tarieven 2018 zal duidelijk worden of er inderdaad sprake is van meer transparantie.

GenX-stoffen

De ILT heeft in 2017 bij Chemours geïnspecteerd in het kader van de REACH regelgeving. Dit mede naar aanleiding van de maatschappelijke onrust die was ontstaan over het aantreffen van GenX-stoffen (voor hittebestendige coatings) in het drinkwater in Zuid-Holland. Daarbij is onderzocht wat de productiehoeveelheden van GenX-stoffen zijn geweest en of de REACH-registratiehoeveelheid niet werd overschreden. Ook is gekeken naar de afnemers van Chemours om uit te zoeken waar eventueel nog meer emissies van GenX-stoffen plaats kunnen vinden.
Daarnaast heeft de ILT samengewerkt met de bevoegde gezagen in de regio en met Provincie Zuid-Holland om advies gegeven op het gebied van de Wabo vergunning verlening. De ILT is in dit verband ondersteunend aan de bevoegde gezagen en helpt deze waar mogelijk met informatie en expertise.

Annuleringen Ryanair

Eind 2017 annuleerde Ryanair 20.100 vluchten binnen Europa wegens problemen met de roosters en de dienstregeling waardoor talloze passagiers werden getroffen. In Nederland ging het om negen vluchten met 1.147 passagiers. Uit het onderzoek van de ILT blijkt dat Ryanair volgens de regels compenseert. Daarnaast voldoet de luchtvaartmaatschappij aan de regels voor het bieden van informatie en verzorging. Wel heeft de ILT gesignaleerd dat de informatievoorziening op de website en in de e-mails voor passagiers onduidelijk kan zijn. Aangezien de ILT geen bevoegdheden heeft om hierop te handhaven, zijn de bevindingen onder de aandacht gebracht van de Autoriteit Consument & Markt, die toeziet op de Wet oneerlijke handelspraktijken.

Thema: De ILT doet het niet alleen

De ILT onderschrijft dat samenwerking belangrijk is om de naleving te bevorderen. Samenwerking maakt namelijk een meer omvattende aanpak mogelijk. Daarmee is het mogelijk dat 'het net zich sluit' om bedrijven die zich niet aan de wet willen houden. Daarnaast past het bij het rijks thema 'Meer effect, minder last' om door betere samenwerking de toezichtlast te verminderen.

Schijnconstructies wegvervoer

De aanleiding voor de aanpak van schijnconstructies ligt in de politieke en maatschappelijke belangstelling. Zo hebben de ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Veiligheid en Justitie en Infrastructuur en Milieu ter gelegenheid van het Sociaal Akkoord aan de Tweede Kamer toegezegd dat schijnconstructies in de transportsector door de inspectiediensten in gezamenlijkheid worden aangepakt volgens de Wet Aanpak Schijnconstructies (WAS).
In 2017 leidde de communicatie van de ILT tot verschillende berichten in de media. Middels monitoring wordt gevolgd of de onderzochte bedrijven de schijnconstructie hebben beëindigd.
Bij de aanpak van schijnconstructies wordt samengewerkt met de Inspectie van SZW, de politie en de douane. Tevens is de samenwerking met buitenlandse inspectiediensten gezocht. Bij een schijnconstructie is vaak een niet reële vestiging in het buitenland aan de orde. Zo hebben inspectiediensten in

Polen, Roemenië, België, Engeland, Ierland en Duitsland gehoor gegeven aan onze verzoeken tot opvolgende en/of gelijktijdige bedrijfscontroles.

Gasmaskers met asbest

Door een nieuwsitem in de media is de ILT op de hoogte gebracht van een omvangrijke partij oude gasmaskers met daarbij horende filterbussen van Russische makelij. De filterbussen bleken asbest te bevatten. Via twee persberichten heeft de ILT informatie over de risico's van de filterbussen verspreid. Daarnaast is nagegaan wie de maskers op de markt bracht. Hierbij is ook gezocht op verkoopsites zoals Marktplaats.nl, Tweedehands.nl en Ebay.com. Vervolgens is een groot aantal aanbieders op locatie (groothandelaren, veilingbedrijven, dump- en survival winkels) bezocht. Bedrijven die de filterbussen op voorraad hadden, zijn gesommeerd deze naar een voor asbest erkende stortplaats af te voeren. Na het afvoeren dienden zij een stortbewijs te overleggen. Veilingbedrijven zijn gevraagd kavellijsten op te stellen waardoor een verband kon worden gelegd tussen aanbieders en kopers. Groothandelaren werden verplicht hun kopers te informeren en dienden ervoor te zorgen dat de filterbussen op legale wijze afgevoerd zouden worden. Tot slot zijn de overheden van andere Europese landen geïnformeerd over de betreffende filterbussen.

CE-producten

De Algemene Rekenkamer (ARK) onderzocht producten die ten onrechte een CE merkteken dragen en deed aanbevelingen waarvan er een aantal ook van toepassing zijn op (markt-)toezichthouders. Deze aanbevelingen gaan onder meer over (internationale) samenwerking met toezichthouders en marktpartijen die de producten aanschaffen. In opdracht van de Inspectieraad zijn de aanbevelingen vertaald in een actieplan voor 2018. De ILT was betrokken bij dit actieplan vanwege haar toezicht op de naleving van CE-markering op bijvoorbeeld bouwproducten.

Samenwerking met WSW

Bij de corporatiesector heeft de Aw de taak van extern toezichthouder en fungeert het WSW als 'borger'. Het borgen van leningen betekent een garantie voor de financier. Omdat de taakgebieden van de Aw en de WSW elkaar overlappen moest helderheid over aanpak en werkwijze worden gecreëerd. Eind 2017 is gewerkt aan een gezamenlijk beoordelingskader en aan een uitwerking van de gezamenlijke werkwijze. De gezamenlijke werkwijze leidt tot een 'ontdubbeling' van taken, terwijl gebruik gemaakt wordt van elkaars expertise.

goed

3 Ogen en oren van de bewindspersonen

De ILT kun je zien als de ogen en oren van de minister en de staatssecretaris. De inspecteurs zien vaak als eerste in het veld of het beleid van een bewindspersoon werkt. Elke twee maanden stuurt de ILT een rapportage met signalen naar de bewindspersonen. Wat is in 2017 gerapporteerd?

De ILT maakt onderscheid tussen actievragende en informerende signalen. Een actie kan gaan over een hiaat in de wet, de gevolgen van gerechtelijke uitspraken, of het bespreken van knelpunten in bestuurlijke overleggen. Informerende signalen hebben een minder acuut karakter en gaan bijvoorbeeld over ontwikkelingen en trends uit ILT-onderzoek.

In 2017 gaf de ILT 41 toezichtsignalen af: 32 actievragende signalen en negen informerende signalen. Van de actievragende signalen zijn er elf afgehandeld in 2017. De andere signalen zijn nog in behandeling, bijvoorbeeld omdat het om wijzigingen van wet- en regelgeving gaat.

3.1 Informerende signalen

1. ***Lekdetectie koelsystemen gefluoreerde broeikasgassen*** De ILT informeert dat zij niet handhavend zal optreden indien het verplichte lekkagedetectiesysteem voor koelsystemen met gefluoreerde broeikasgassen ontbreekt op een dak of naast het pand in de open lucht. Reden: een dergelijk systeem heeft in deze situaties geen zin. De wind blaast de koelgassen al weg voordat ze kunnen worden gedetecteerd door het aangebrachte detectiesysteem.

2. ***Normen voor bodembeheer conflicteren met vrij verkeer van bouwproducten*** De ILT informeert dat een aantal beoordelingsrichtlijnen die vallen onder de Regeling bodemkwaliteit, in strijd zijn met de Europese verordening bouwproducten. De ILT geeft aan geen toezicht te houden op bouwproducten waarbij sprake is van deze strijdigheid.

3. ***Levering van benzine op Sint Eustatius*** De ILT informeert over een aantal risico's op Sint Eustatius over de levering van benzine en geeft aan welke verbeteracties zij heeft ingezet om tot een veilige situatie te komen.

4. ***Handhaving bij olieterminal en brandstofopslag Bonaire*** De ILT informeert over het opleggen van meerdere dwangsommen bij een olieterminal en brandstofopslag op Bonaire omdat zij niet voldoen aan de vereisten uit de milieuvergunning.

5. ***Buisleidingen in bestemmingsplannen*** De ILT heeft onderzoek gedaan naar de doorwerking van het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (BARRO) in bestemmingsplannen ten aanzien van artikel 2.9 'Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen'. De ILT constateert dat van de negen bestemmingsplannen in zes bestemmingsplannen geen doorwerking van het BARRO 2.9 is te herleiden.

6. ***Achterstallig onderhoud bij 'natte' Rijkswaterstaatwerken*** De ILT heeft in 2016 geconstateerd dat er met enige regelmaat sprake is van onvoldoende of achterstallig onderhoud aan vaste objecten die in beheer zijn bij Rijkswaterstaat.

7. ***Upfall Shower*** De ILT informeert over een nieuw douchesysteem waarbij water hergebruikt wordt. Bij toepassing hiervan in collectieve drinkwatersystemen (zoals hotels) kan dit tot gezondheidsrisico's leiden. Omdat een dergelijke toepassing onder de huidige drinkwaterregelgeving niet is toegestaan, zal de ILT bij toepassing van dit systeem handhavend optreden.

8. ***Treinbeïnvloedingsysteem Eurostar zal niet voldoen aan de Nederlandse eisen*** De ILT informeert dat het treinbeïnvloedingssysteem van de Eurostar niet zal voldoen aan de Nederlandse eisen. Het traject loopt door meerdere landen en Frankrijk is het land van de eerste toelating voor dit traject. Omdat Europese regelgeving voorschrijft dat het land van eerste toelating primair beslist over de vergunningafgifte kan Nederland geen aanvullende eisen stellen. De ILT heeft haar bezwaren kenbaar gemaakt aan haar Franse collega's.

9. ***Edelstenen met asbest(achtige) vezels*** De ILT signaleert (ook via een persbericht) dat er edelstenen zijn met op asbest gelijkende vezels en edelstenen die voor een deel bestaan uit de mineralen die verboden zijn in het Productenbesluit asbest. Deze stenen zijn momenteel niet verboden maar kunnen wel schadelijk zijn voor de gezondheid als ze bewerkt worden.

3.2 Actievragende signalen

Luchtvaart

1. ***Artikel 16 Luchtvaartwet*** De ILT signaleert dat door een aantal wijzigingen in de Europese regelgeving voor luchtvaart de nationale vrijstellingsregeling voor vervoer door de lucht niet meer in lijn is met de Europese uitvoeringsregels. De ILT vraagt om dit aan te passen.

2. ***Nachtvluchten op Rotterdam The Hague Airport*** Er is bij de ILT een handhavingsverzoek ingediend om handhavend op te treden tegen het overschrijden van het streefgetal van 849 nachtvluchten op Rotterdam The Hague Airport (RTHA). De ILT heeft aangegeven dat dit niet mogelijk is omdat het streefgetal niet wettelijk is vastgelegd. De ILT vraagt bestuurlijk overleg te voeren met de betrokken decentrale overheden om afspraken te maken om het nachtelijk gebruik van RTHA zo veel mogelijk te beperken.

3. ***Brandweercapaciteit regionale luchthavens*** De ILT signaleert een onduidelijkheid rondom de vereiste brandweercapaciteit in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen en verzoekt dit te verduidelijken.

4. ***Slepen met zweefvliegtuigen met Micro Light Airplanes*** De ILT signaleert een risico rondom het slepen van zweefvliegtuigen met Micro Light Airplanes en vraagt dit weg te nemen.

5. ***Onderhoud aan civiele niet militaire staatsluchtvaartuigen in het Caribische gebied*** De ILT signaleert dat de Regeling erkenningen luchtwaardigheid 2008 voor het aspect onderhoud aan civiele staatsluchtvaartuigen niet aansluit op de situatie in het Caribische gebied en vraagt dit aan te passen.

6. ***Doorgroeiende bomen en struiken in de omgeving van een luchthaven*** De ILT signaleert dat de passages in het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol over het aanspreken van een eigenaar van een te hoge boom of struik in de nabijheid van een luchthaven, niet in lijn zijn met de Europese regelgeving en afwijken van de teksten uit het Besluit burgerluchthavens. De ILT verzoekt om dit aan te passen.

Railvervoer

7. ***Kortsluitkabels*** De ILT signaleert dat niet alle treinen verplicht zijn tot uitrusting met een zogenoemde kortsluitkabel. Deze wordt gebruikt bij een storing of incident om een (neven)spoor, baanvak of overweg veilig te stellen. De ILT vraagt om dit via de regelgeving te verplichten.

8. ***Aanzetversnelling*** De ILT signaleert dat de huidige Regeling keuring spoorvoertuigen geen limiet voor de aanzetversnelling van spoorvoertuigen stelt en verzoekt dit alsnog in de regeling vast te leggen.

9. ***Aanbevelingen Amsterdam Westerpark*** De ILT signaleert dat de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over het ongeval Amsterdam Westerpark nog niet handhaafbaar en uitvoerbaar in de regelgeving zijn verwerkt en vraagt om dit aan te passen.

10. ***Veiligheidsniveau treinbeveiliging grenstrajecten België*** De ILT signaleert dat er op twee grenstrajecten met België gebruik gemaakt wordt van een ouder Belgisch treinbeïnvloedingssysteem waardoor het veiligheidsniveau substantieel lager is dan op andere baanvakken in Nederland. De ILT verzoekt om op korte termijn voorzieningen te treffen om het veiligheidsniveau te verhogen naar een vergelijkbaar niveau als de rest van Nederland.

11. ***Ontsporingrisico bij gebruik kunststof remblokken*** Een incident met een goederentrein waarbij er twintig wagens werden vervoerd met een vaste rem heeft geleid tot verbranding van de kunststof remblokken en vervorming van het loopvlak van de betreffende wielen. De ILT vraagt om bij de Europese Commissie en het Europese spoorwegbureau te bepleiten dat onderzoek wordt gedaan naar de risico's op oververhitting en ontsporing bij het gebruik van kunststof remblokken en in aansluiting daarop passende maatregelen te treffen.

Wegvervoer

12. ***Schorsingstermijn chauffeurskaarten*** De ILT signaleert dat een taxichauffeur ondanks dat hij een strafbaar feit heeft gepleegd, toch een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) krijgt. De schorsingstermijn van chauffeurskaarten is korter dan de registratietermijn van strafbare feiten. De ILT verzoekt daarom om de schorsingstermijn van chauffeurskaarten te verlengen.

13. ***Onduidelijkheid over eisen medische verklaring buschauffeurs*** In de regelgeving worden geen eisen gesteld aan de vorm van geneeskundige verklaringen van buschauffeurs. De verklaringen die de ILT bij inspecties aantreft zijn vaak niet conform het Besluit Personenvervoer 2000. De ILT verzoekt om in een ministeriele regeling eisen te formuleren omtrent de vorm van een geneeskundige verklaring.

14. ***Schorsing taxichauffeurs*** Het ministerie van Justitie screent voortdurend taxichauffeurs en informeert de ILT indien een chauffeur een strafbaar feit heeft gepleegd. De ILT wil na een melding van justitie een chauffeurskaart direct kunnen schorsen.

Scheepvaart

15. ***Eisen aan vervoer van passagiers met snelle motorboten*** De ILT signaleert dat de veiligheid van bedrijfsmatig personenvervoer met snelle motorboten met maximaal twaalf passagiers onvoldoende is geborgd. De ILT vraagt om nadere eisen aan schippers en veiligheidsmiddelen in snelle motorboten.

16. ***Historische binnenvaartschepen met maximaal twaalf passagiers*** De ILT signaleert dat aan historische binnenvaartschepen die maximaal twaalf passagiers vervoeren minder eisen gesteld worden dan aan dezelfde schepen die meer dan twaalf passagiers vervoeren terwijl de technische risico's hetzelfde zijn. De ILT vraagt om een heroverweging van de reikwijdte van de certificeringsplicht.

17. ***Vervoer van vloeibare lading met schepen gebouwd voor droge lading*** De ILT signaleert een probleem bij het handhaven van regels voor schepen die vloeibare lading vervoeren terwijl zij gebouwd zijn voor het vervoer van droge lading. De ILT vraagt om een oplossing om dit tegen te kunnen gaan.

Afval

18. ***Heffen van leges op EVOA-kennisgevingen*** Uit analyse van de ILT van beschikte EVOA-kennisgevingen (EVOA staat voor Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen) blijkt dat 19% niet is gebruikt. Niet geëffectueerde kennisgevingen kosten de ILT onnodige werkuren. De ILT stelt voor om leges te introduceren voor EVOA-kennisgevingen om dit tegen te gaan.

19. ***Pyrolyse van kunststofafval*** De ILT signaleert een aantal risico's met betrekking tot de verwerking van kunststof(verpakkings)afval door middel van pyrolyse. Pyrolyse is momenteel niet in het landelijk afvalbeheerplan geregeld. De ILT vraagt welke randvoorwaarden worden gesteld.

20. ***Chinese importrestrictie (huishoudelijk) kunststof afval*** De ILT signaleert een dreigend afzetprobleem voor (een deel van) de inzamelaars en verwerkers van kunststof (verpakkings)afval. Reden: China legt vanaf eind 2017 de import van diverse afvalstromen, waaronder huishoudelijk kunststofafval, aan banden. De ILT vraagt om stappen te ondernemen tegen dit probleem.

21. ***Bodemassen*** De ILT heeft verschillende signalen van omgevingsdiensten ontvangen over problemen met bodemassen afkomstig uit afvalenergiecentrales (omvang, kosten en kennis) en geeft aan een onderzoek te starten op dit thema. Daarnaast wil de ILT betrokken worden bij de evaluatie van de green deal die op dit thema is afgesloten.

Bestemmingsplannen

22. ***Doorwerking BEVI in bestemmingsplannen*** Uit onderzoek van de ILT komt naar voren dat de verplichtingen uit het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) in onvoldoende mate doorwerken in gemeentelijke bestemmingsplannen. Niet voldoen aan de verplichtingen uit het BEVI ten aanzien van doorwerking in bestemmingsplannen kan tot gevolg hebben dat in geval van een incident of ramp (bijvoorbeeld het vrijkomen van een giftige stoffen of een explosie) slachtoffers vallen. Ook al hebben bedrijven voldaan aan hun verplichtingen en is de omgevingsvergunning op orde, als bestemmingsplannen niet op orde zijn kan alsnog een onwenselijke situatie ontstaan. De ILT stelt voor om dit punt aan de orde te stellen in het overleg met het Interprovinciaal Overleg en de Vereniging Nederlandse Gemeenten en in het Bestuurlijk omgevingsberaad/Bestuurlijk overleg milieu.

23. ***Doorwerking BARRO elektriciteitsvoorziening in bestemmingsplannen*** De ILT heeft onderzocht in hoeverre de regels uit het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (BARRO) met betrekking tot elektriciteitsvoorziening doorwerking hebben gevonden in twaalf bestemmingsplannen verspreid over negen provincies. Het blijkt dat de naleving van het BARRO voldoende is, maar de elektriciteitsvoorziening niet waarborgt. De ILT vraagt om de resultaten van het onderzoek te delen met het ministerie van Economische Zaken ten behoeve van de evaluatie van het Structuurschema Elektriciteitsvoorziening.

Drinkwater

24. ***Onduidelijke verwijzing in de Drinkwaterregeling naar het aantal te nemen meetpunten voor alternatieve technieken*** In een handhavingszaak waarbij een ondertoezichtstaande van de ILT beroep heeft aangetekend tegen de door de ILT opgelegde last, heeft de rechtbank aangegeven dat de regelgeving niet uitblinkt in helderheid. De ILT vraagt om het aantal meetpunten in de Drinkwaterregeling te verduidelijken.

Bodem

25. ***Normering sulfaat voor grond*** De ILT signaleert dat de Regeling bodemkwaliteit geen normwaarde voor sulfaat in grond stelt en verzoekt om hiervoor een normwaarde vast te stellen.

Milieugevaarlijke stoffen

26. ***Quickphos*** De ILT signaleert dat de eisen die gesteld worden aan het bestrijdingsmiddel Quickphos onvoldoende zijn gezien de toxiciteit van het middel en verzoekt dit aan te passen.

27. ***Tankschepen met onbekende, mogelijk gevaarlijke dampen*** De ILT signaleert een risico voor gezondheid en milieu met gaspendeling (gasterugvoersysteem om de emissie van dampen van gevaarlijke stoffen te voorkomen) en verzoekt om met een oplossing te komen om dit risico te beperken.

28. ***Regelgeving rondom ammoniumsulfaat*** De ILT signaleert een onduidelijkheid in de regelgeving rondom de productie van ammoniumsulfaat. De ILT vraagt om verduidelijking wanneer dit onder de REACH regelgeving of onder de afvalstoffenwetgeving valt.

29. ***Emissie broeikasgassen auto airco's*** De ILT signaleert dat de emissie van broeikasgassen uit auto-airco's relatief hoog is en verzoekt om een aantal maatregelen te nemen om deze emissie terug te dringen.

30. ***Onjuiste melding asbestverwijdering objecten in Omgevingsloket online*** De ILT signaleert dat de asbestverwijdering uit objecten ten onrechte gemeld wordt via het Omgevingsloket online. Indien een gemeente deze melding accepteert, treedt zij buiten haar bevoegdheden want de ILT is het bevoegde gezag. De ILT vraagt maatregelen te overwegen tegen het onjuist melden van asbestverwijdering uit objecten in het Omgevingsloket online.

31. ***Asbestverwijdering objecten in relatie tot certificatie-eisen*** De ILT signaleert dat er verschil van inzicht is tussen asbestverwijderingsbedrijven en certificerende instellingen over de regels rondom asbestverwijdering uit objecten in relatie tot de certificatie-eisen. De ILT verzoekt dit te verduidelijken.

32. ***Ongewenste neveneffecten bij het asbestdakenverbod*** De ILT heeft van omgevingsdiensten signalen ontvangen over ongewenste neveneffecten van de verplichting tot het verwijderen van asbesthoudende dakplaten voor 1 januari 2024. Bijvoorbeeld het coaten van daken en het plaatsen van zonnepanelen op daken. De ILT om maatregelen te nemen om deze neveneffecten tegen te gaan.

4 Dienst- en vergunningverlening

Een efficiënte dienstverlening draagt bij aan betere naleving. De ILT maakt het organisaties makkelijker om hun verplichtingen na te komen. Dat doet zij met voorlichting en communicatie, door het digitaliseren van aanvraag- en informatieprocessen met eenvoudiger formulieren en via een klachtenregeling.

In 2017 rapporteerde de Nationale ombudsman over de relatie tussen Rijksinspecties en burgers. Conclusie is dat het de inspecties goed is gelukt zich meer te richten op burgers in plaats van alleen op ondertoezichtstaanden. Zij besteden in hun dienstverlening en contacten met burgers structureel aandacht aan ervaringen en klanttevredenheid. Voorbeelden daarvan binnen de ILT zijn onder andere de website en het Meld- en Informatiecentrum (MIC).

Website

Er is een nieuwe website (www.ilent.nl) met een inzichtelijkere structuur gelanceerd die het zoeken vergemakkelijkt. Terwijl de nieuwe site aanvankelijk was gevuld met de gegevens van de vorige website, is de inhoud van de webpagina's inmiddels geactualiseerd en toegankelijker gemaakt voor zoekmachines.

De ILT werkt met verschillende Twitter accounts. Naast het corporate account zijn dat de Aw, wegvervoer, scheepvaart, afval (recycling), luchtvaart en (transport) gevaarlijke stoffen. De online activiteiten zijn vooralsnog bescheiden. Er is vooral sprake van (door)zenden van berichten zonder verdere duiding of kleuring, zowel door de media, opiniemakers als particuliere twitteraars. In 2017 bedraagt het aantal views (aantal keer dat iemand een ILT-tweet heeft gezien) ruim 80 duizend. De onderwerpen taxi
(snorders) en lastige vliegtuigpassagiers scoorden het hoogst, gevolgd door asbest en bruine vloot.

Meld- en Informatiecentrum

De dienstverlening van het MIC is verder geprofessionaliseerd. Er is een werkwijze ontwikkeld waarbij medewerkers leren van de resultaten van de dag ervoor. Medewerkers van het MIC hebben andere dienstverlenende instellingen bezocht om ervaringen op te doen en de 'best practices' binnen te halen. Een beperkt aantal medewerkers is begonnen met Twitter, zodat de doelgroepen ook op deze wijze kunnen worden geïnformeerd. Om de communicatie over vragen en meldingen effectiever te maken, worden wekelijks de drie belangrijkste vragen met de afdeling Communicatie gedeeld. Deze input is geanalyseerd en de opbrengst wordt gebruikt voor de inzet van communicatie-instrumenten zoals de website.

Vergunningen

Ook is verder gewerkt aan de verbetering van de vergunningverlening. Doel: zorgen dat bedrijven en burgers duidelijkheid, eenvoud en gemak ervaren en inzicht en overzicht hebben bij het aanvragen van een vergunning. De ILT heeft klantenonderzoek gedaan en er zijn klantenpanels georganiseerd. De informatie daaruit wordt gebruikt bij het herinrichten van het vergunningsproces. In een pilot is gecheckt welke zaken bij een aanvraag kunnen worden geautomatiseerd en welke zaken persoonlijk moeten worden beoordeeld. Kostenefficiëntie is daarbij ook een belangrijk uitgangspunt.

Rail

In 2017 is een breed programma ingericht over de veranderingen in veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen en vergunningverlening voor spoorvoertuigen. Vanaf 2019 zal dit standaard door het Europese Spoorwegbureau worden gedaan via een centraal Europees web portaal. De ILT neemt dan alleen nog de toets met de nationale wetgeving voor haar rekening.

Er zijn wijzigingen aangebracht in het vergunningverleningsproces voor spoorvoertuigen. Zo is er een diepere inhoudelijke en een bredere toets bij de behandeling van sommige aanvragen. Op basis van reacties van de railbranche is de werkwijze voor de toelating van spoorvoertuigen gewijzigd.

Drones

Door het inzetten van drones kunnen werkzaamheden veiliger, efficiënter en effectiever worden uitgevoerd. Met name bij voor de mens moeilijk toegankelijke locaties, zoals bij inspectie en onderhoud van bruggen en fabrieksschoorstenen, en daar waar snelheid van belang is, zoals bij zoek- en reddingsoperaties.

Voor nieuwe vergunningaanvragers is een online regelhulp ontwikkeld om na te kunnen gaan welke vergunning men nodig heeft, hoe men deze kan aanvragen en wat de beperkingen zijn. Verder is een online interactieve leidraad gemaakt voor het schrijven van een operationeel handboek en kan men aan de hand van een online checklist nagaan of men aan alle voorwaarden voldoet.
Eind 2017 zijn er circa 500 vergunningen afgegeven aan bedrijven en overheidsinstellingen die werken met drones. Omdat het fenomeen nog relatief nieuw is, vragen deze aanvragen veel energie en aandacht, maar ook het intensieve overleg met de brede sector en de ministeries vraagt voortdurend capaciteit van de ILT.

De ILT is steeds nauw betrokken bij proefprojecten en testen van drones die door de overheid worden gefaciliteerd. Zo is een vergunning verleend aan een nieuwe testorganisatie en zijn diverse locaties in het land in gereedheid gebracht als testlocatie. Ook is het experimenteel vliegen met drones in het door de luchtverkeersleiding gecontroleerde luchtruim bij Groningen Airport Eelde in 2017 mogelijk geworden. Verder was de ILT betrokken bij het experimenteel inzetten van drones voor het opsporen van drenkelingen door de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM).

Vergunningen afval

Het project 'Afval eenvoudig beter' staat voor een efficiënte en klantvriendelijke manier van EVOA-vergunningverlening. Voor overeenkomstige transporten waarvoor dezelfde voorwaarden gelden, kan het bedrijf voortaan met een zogeheten 'eigen verklaring' volstaan. Deze werkwijze wordt sinds 2017 in de praktijk gebracht.

Herziening tarievensysteem

De beleidsdirecties werken in overleg met de ILT aan een nieuw tarievensysteem waarmee het huidige aantal van zeshonderd tarieven voor vergunningen terug wordt gebracht tot acht tarieven per sector. Deze herziening zal bijdragen aan de transparantie en de efficiëntie van de organisatie.

De ILT investeerde in automatisering van de vergunningverlenende processen. Er wordt gebouwd aan een nieuw systeem dat de bestaande systemen moet gaan vervangen. Daarnaast investeerde de ILT in het verbeteren van de eigen organisatie. In 2017 zijn de voorbereidingen voor de vorming van een nieuwe directie Vergunningverlening van start gegaan. In deze nieuwe directie zullen alle vergunningverlenende onderdelen bij elkaar worden gebracht. Met behulp van de nieuwe organisatie en de nieuwe systemen kan de ILT tot betere dienstverlening komen tegen lagere kosten.

5 Koers 2021

In 2017 heeft de ILT verder gewerkt aan een toekomst- en naar buiten gerichte organisatie die werkt aan veiligheid, zekerheid en vertrouwen in transport, infrastructuur, milieu en wonen. Doel: een organisatie die meer risicogericht, flexibel, transparant en effectief werkt. Deze koers is in 2016 ingezet.

Sturen op effect

De nieuwe koers wil zeggen dat de ILT stuurt op het maatschappelijk effect. Dat betekent: aanpakken van de grootste maatschappelijke risico's, uitvoeren van de wettelijke verplichtingen en zichtbaar optreden bij zorgen die in de maatschappij leven. In 2017 heeft de ILT haar eerste stappen gezet met deze omslag in denken en doen, onder andere met het uitwerken van het programma Schiphol waarin luchtvaartveiligheid en duurzaamheid op en rond de luchthaven gecombineerd worden. In proeftuinen en experimenten is de ILT op zoek gegaan naar nieuwe werkwijzen en samenwerkingsverbanden.

Innoveren met informatie

In 2017 zijn de eerste initiatieven genomen in het innoveren met behulp van data. Op basis van informatie maken we een afweging voor de inzet van medewerkers, middelen en methoden. Daarvoor is een sterke informatiepositie nodig met goede informatie en kennis over de maatschappelijke risico's in het werkveld van de ILT. Maar ook over het verwachte effect van het ILT-optreden, over beleidsdoelen, over nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen en veranderingen in het vak van toezicht. Zo experimenteert het dit jaar opgerichte ID Lab met nieuwe toepassingen van databronnen en is continu op zoek naar nieuwe, betere analysetechnieken en nieuwe combinaties van databronnen.

ID Lab – Innoveren met data

Bij het innovatie- en datalab (ID Lab) werken analisten en wetenschappers aan oplossingen voor analysevraagstukken en maatschappelijke problemen op de diverse terreinen van de ILT. Voorbeelden van projecten:

- Voorvallen Schiphol: met behulp van text mining-technieken proberen we patronen in meldingen van voorvallen te onderscheiden die weer gebruikt kunnen worden in analyses.
- Manipulatie detectie tachograaf: onderzoek naar de mogelijkheden om te zijner tijd gegevens uit het Weigh-in-Motion (WIM) systeem met die van de digitale tachograaf te vergelijken om fraude met tachografen op te sporen.
- GIS (Geografische Informatie Systeem) visualisatie EVOA data: een interactieve kaart waarin EVOA stromen van 2013-2017 in één integraal overzicht zijn weergegeven.
- BRZO dashboard: data-integratie voor het verbeteren van het interbestuurlijk toezicht op provincies, in hun hoedanigheid als bevoegd gezag voor BRZO-bedrijven.

Bovengenoemde voorbeelden van experimenten maken het mogelijk nieuwe vormen van data-analyse uit te proberen. Dit is het begin, de gebruikte systemen zijn nog niet uitontwikkeld. Het is nu zaak om de nieuwe inzichten te wegen en zo mogelijk effectief in ons werk in te zetten.

Inspectie Brede Risico Analyse

De ILT houdt toezicht op meer dan 160 verschillende terreinen. De capaciteit van de ILT is beperkt en dus moet de ILT kiezen waar ze deze op inzet. De ILT kiest voor onderwerpen waar de maatschappelijke risico's het grootst zijn. In 2017 heeft de ILT een methode ontwikkeld om goede afwegingen te kunnen maken. Een belangrijke pijler daarvan is de Inspectie Brede Risico Analyse (IBRA). De IBRA is één van de instrumenten die de ILT in staat stellen om op basis van inzicht in de feitelijke maatschappelijke risico's een keuze te maken in haar prioriteiten, en om deze keuzes expliciet weer te geven aan de politiek en de maatschappij. In 2017 is het eerste resultaat opgeleverd: IBRA 1.0.

IBRA – Cartograferen van maatschappelijke schade

Het project ILT-brede risicoanalyse maakt de maatschappelijke schade zichtbaar op de terreinen waar ILT toezicht op houdt. Een aanpak over de domeinen en sectoren heen. De ILT-brede risicoanalyse heeft als doel de risico's in het werkveld van de ILT onderling vergelijkbaar te maken voor beter onderbouwde keuzes over de inzet. Hiervoor is een methodiek ontwikkeld en ingevuld voor de taken van de ILT.

Tweede Kamer

De Tweede Kamer heeft herhaaldelijk gevraagd naar een onderbouwde inzet van de capaciteit, onder andere in de motie Smaling en Van Veldhoven[2]. De minister heeft in reactie op deze motie toegezegd een onderzoek te zullen uitvoeren waarin de risico's voor alle taken en domeinen onderling worden gewogen en gerelateerd aan de inzet van de ILT[3]. Dit onderzoek heeft concreet vorm gekregen in de IBRA. Hiermee zal de ILT meer risico- en informatie gestuurd kunnen werken.

IBRA 1.0

In IBRA 1.0, op 6 juli 2017 naar de Tweede Kamer gestuurd[4], zijn per taak de risico's beschreven. Daarbij is een onderverdeling gemaakt in zes categorieën, namelijk fysieke veiligheid, gezondheid, milieu, schade aan transportnet, economie en schade aan het vertrouwen in instituties. Deze maatschappelijke schades zijn uitgedrukt in geld (miljoen euro's) per jaar waardoor ze onderling vergelijkbaar zijn. De maatschappelijke schade aan de gezondheid en het milieu is aanmerkelijk hoger dan die aan de fysieke veiligheid en aan transport.

Wat blijkt?

In de resultaten valt op dat sluipende milieu- en gezondheidsrisico's hoger scoren dan risico's met af en toe een grote klap, bijvoorbeeld een vliegtuigongeval. Een verklaring zou kunnen zijn dat schade ten aanzien van de fysieke veiligheid veelal direct herleidbaar is naar een specifieke verantwoordelijke. In het Meerjarenplan ILT 2018-2021 heeft de ILT de eerste stappen gezet naar een programmatische, inspectiebrede aanpak van de grootste risico's (op het gebied van onder andere bodem, afvalstoffen, goederenvervoer, productenlabels, ozonlaagafbrekende en klimaatschadelijke stoffen en lozingen scheepvaart). Behalve de uitkomsten van de IBRA betrekt de ILT daarbij ook de wettelijke verplichtingen, maatschappelijke effecten en haar eigen handelingsperspectief.

De Inspecteur-generaal ILT heeft op 4 oktober 2017 in een ambtelijke briefing een toelichting gegeven aan de Tweede Kamer. De positief kritische houding van de Kamerleden is aanknopingspunt voor de verdere ontwikkeling van de risicoanalyse.

2 Kamerstuk 34 300 XII, nr. 54

3 Kamerstuk 34 300 XII, nr. 67

4 Kamerstuk 34 550 XII, nr. 80

Openheid

In 2017 heeft de ILT werk gemaakt van zichtbaarheid en van het actief betrekken van beleidsdirecties, branches, sectoren en bedrijven. De ILT toetst haar strategische keuzes vooraf en legt bij de buitenwereld verantwoording af over gemaakte keuzes en gerealiseerde effecten. In diverse kleinere en grotere bijeen-komsten is de ILT met de verschillende doelgroepen en branches in gesprek gegaan over haar aanpak en haar resultaten.

Aanbevelingen Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV)

In 2017 heeft de ILT op meerdere terreinen aanbevelingen gekregen van de OVV. Deze gaan onder andere over de certificering en het toezicht op historische zeilschepen – naar aanleiding van een mastbreuk – en over de veiligheid op Schiphol. De ILT pakt deze aanbevelingen op naar de geest in plaats van naar de letter van de wet. Dat vraagt om een brede analyse van haar taken en verantwoordelijkheden op het gebied van certificering, niet alleen in de scheepvaartsector. Het rapport van de OVV over de veiligheid op Schiphol heeft geleid tot het ILT-programma Schiphol. Meer en meer is er behoefte aan een totaalbeeld van de veiligheid op Schiphol, waar de ILT tot nu toe vooral keek naar de afzonderlijke regels voor de diverse doelgroepen op Schiphol.

Vergunningverlening met effect

Ook bij vergunningverlening speelt het maatschappelijk belang een grote rol. Onder andere de aanbevelingen uit de parlementaire enquête Fyra zijn voor de ILT aanleiding geweest het vergunningverleningsproces voor spoorvoertuigen te wijzigen. Dat heeft geleid tot een grondiger inhoudelijke toets bij de behandeling van sommige aanvragen, gecombineerd met toetsingen in de praktijk. Bovendien stimuleert de ILT partijen om ten behoeve van de veiligheid en integratie van vervoerssystemen om meer te doen dan waartoe zij wettelijk zijn verplicht. Met deze werkwijze kan de ILT genomen besluiten beter onderbouwen. Bovendien tonen spoorwegondernemingen een groter bewustzijn van hun eigen rol en verantwoordelijkheid in dit traject.

Verder met de Koers ILT 2021

De fundamenten van de nieuwe koers van de ILT zijn: effectiviteit, selectiviteit, reflectie en zakelijke vergunningverlening en optimale dienstverlening. In 2017 heeft de ILT volop gewerkt aan het verder vorm en inhoud geven aan deze pijlers voor haar toezicht en vergunningverlening.

Uitgangspunt is dat we als ILT effect willen bereiken door het beïnvloeden van schadelijk gedrag van partijen die onder ons toezicht staan. De ILT zet haar schaarse middelen daar in waar de risico's voor de samenleving het grootst zijn; we zijn selectief. De ILT weet wat er in de samenleving gebeurt en handelt daarnaar. Ze maakt haar ervaringen zichtbaar en heeft zo een signalerende functie; we zijn reflectief. De vergunningverlening moet van onbetwiste kwaliteit en kostenefficiënt worden. De ILT zal haar dienstverlening zo inrichten, dat burgers en bedrijven duidelijkheid en gemak ervaren, met inzicht en overzicht.

6 Personeel en bedrijfsvoering

De ILT beschikt over deskundige medewerkers met een grote diversiteit aan expertises. Om de kennis en vaardigheid kwalitatief op peil te houden, is er stevig geïnvesteerd in vakbekwaamheid en opleidingsprogramma's.

Een nieuwe koers vraagt om een andere stijl van leiding geven. De ILT moet veel meer openstaan voor wat leeft in de samenleving. Daarnaast moeten leidinggevenden goed samenwerken en ruimte geven aan medewerkers.

In 2017 hebben alle leidinggevenden binnen de ILT een uitgebreide persoonlijke intake gehad. Zij hebben aangegeven wat voor hen nodig is om de eigen ontwikkeling aan te kunnen sluiten bij de behoefte van de organisatie. De intakes vormen de basis voor het ontwikkeltraject voor leidinggevenden dat begin 2018 van start gaat.

Verzuim terugdringen

Het ziekteverzuim over 2017 is 5,5%. De ILT wil verzuim terugdringen; duurzame inzetbaarheid is een belangrijk thema. Daarbij ligt het accent op preventie, snelle re-integratie en een goede samenwerking tussen partijen in de verzuimketen. Veel managers hebben een verzuimtraining gevolgd. Zij besteden in de personeelsgesprekken aandacht aan de balans in het werk en de medeverantwoordelijkheid van de medewerkers om tijdig signalen af te geven bij dreigende disbalans. Verder is er aandacht voor de geschiktheid en vereiste competenties bij de selectie van nieuwe medewerkers én bij de interne mobiliteit van ILT-medewerkers.

Personele omvang

De personele bezetting over 2017 bedraagt 1.099 fte. De uitkomsten van de eerdergenoemde ILT-brede risicoanalyse kunnen aanleiding vormen om wijzigingen aan te brengen in de capaciteitsinzet. Daarnaast zal de komende vijf jaar meer dan 10% van de medewerkers uitstromen omdat zij de pensioengerechtigde leeftijd bereiken. De ILT beziet welke kennis, kunde en vaardigheden zij bij het aantrekken van nieuwe medewerkers wil toevoegen. De ILT heeft in 2017 ingezet op anticiperende werving, onder meer om te voorkomen dat er kwetsbaarheid ontstaat door grote uitstroom van expertise op essentiële kennisgebieden. Het een-op-een vervangen is binnen ILT geen automatisme meer. Er wordt nu meer nagedacht op welke plekken de capaciteitsbehoefte het grootst is, mede gezien op de ontwikkelingen en uitkomsten van de proeftuinen en ateliers.

Veilig werken

De zorg voor de veiligheid van de ILT-medewerkers kreeg in 2017 een nieuwe impuls door de start van een nieuwe risico-inventarisatie en evaluatie. Dit is een stap die deel uitmaakt van verdere bewustwording en borging voor een organisatie die anderen 'de maat meet' op het gebied van veiligheid.

Informatievoorziening

De ontwikkelingen op ICT-gebied gaan in hoog tempo. Innoveren kreeg in 2017 vorm door samen met Belgische inspectiecollega's en het bedrijfsleven te experimenteren met de blockchain-technologie bij het afhandelen van de EVOA-transportmeldingen. Voor onze inspecteurs in het veld 'verappt' de ILT steeds meer toepassingen, zodat de informatieverwerking ter plaatse sneller en effectiever plaatsvindt. Er wordt gewerkt aan een betere informatiehuishouding, waarbij de verdere overgang van dienstonderdelen naar het gebruik van de centrale applicatie Holmes (zaakregistratiesysteem) de beheersbaarheid van de data bevordert.

Financiën

In het jaarverslag van het ministerie van Infrastructuur en Milieu 2017 staat een uitgebreide toelichting en verantwoording van de staat van baten en lasten en de balans 2017.

Staat van baten en lasten	
Baten	**bedragen x €1.000**
Omzet IenW	121.028
Omzet overige departementen	375
Omzet derden	27.689
Rentebaten	0
Vrijval voorzieningen	98
Bijzondere baten	1.647
Totaal baten	**151.137**
Lasten	
Apparaatskosten	152.664
Personele kosten	112.741
Materiële kosten	39.922
Rentelasten	0
Afschrijvingskosten	1.808
Immaterieel	0
Materieel	1.808
Overige lasten	1.535
Dotaties voorzieningen	1.266
Bijzondere lasten	269
Totaal lasten	**156.006**
Behaald resultaat	-4.869

De ILT heeft over 2017 een negatief resultaat behaald van € 4.869.000 dat wordt opgevangen binnen het eigen vermogen. De belangrijkste oorzaken voor dit negatieve resultaat zijn een incidentele toevoeging aan de voorziening voor medewerkers in een substantieel bezwarende (extra belastende) functie en daarnaast de structurele stijging van ICT-kosten.

Balans per 31 december 2017	
Activa	**bedragen x € 1.000**
Immateriële vaste activa	0
Materiële vaste activa	2.075
Grond en gebouwen	0
Installaties en inventarissen	0
Overige materiële vaste activa Materiële	2.075
vaste activa in aanbouw Onderhanden	0
werk	0
Debiteuren	1.587
Overige vorderingen en overlopende	3.378
activa Liquide middelen	26.542
Totaal activa	33.582
Passiva	
Eigen vermogen	2.595
Voorzieningen	2.812
Leningen bij het Ministerie van Financiën	0
Crediteuren	1.213
Overige schulden en overlopende passiva	26.962
Totaal passiva	33.582

Activa

Liquide middelen

De ILT beschikte eind 2017 over ruim € 26 miljoen. Tegenover de liquide middelen staat een aantal voorzieningen, reserveringen en schuldposities op de balans en heeft de ILT de beschikking over een eigen vermogen.

Passiva

Eigen vermogen
Als gevolg van het negatieve resultaat daalt het eigen vermogen van de ILT naar ruim € 2,5 mln.

Voorzieningen
Het betreft een voorziening functioneel leeftijdsontslag, een reorganisatievoorziening en een voorziening claims derden.

Overige schulden en overlopende passiva
Hieronder vallen verscheidene schuldposities van de inspectie. De belangrijkste daarbij zijn de verplichtingen aan het personeel en transitorische posten.

7 Productie

In dit hoofdstuk worden de gerealiseerde productieaantallen gespiegeld aan de in het MJP 2017 – 20121 geplande activiteiten.

Over het hele jaar genomen, valt de verwachte productie lager uit dan gepland. Specifieke politiek-maatschappelijke incidenten (voorbeelden: rubbergranulaatkorrels, straalgrit en GenX) en incidentele capaciteits- en ICT-problemen hadden invloed. Daarnaast is in het kader van de Koers 2021 ook de nodige energie gestoken in de vernieuwing en modernisering van het toezicht en het innoveren met behulp van data. Proeftuinen, ateliers, innovatieruimten en pilots met (de ontwikkeling van) nieuwe methodieken, middelen zoals apps en het komen tot nieuwe inzichten voor effectgerichte aanpak hebben in het afgelopen jaar de nodige inzet gekost. Dit is echter een investering in de toekomst, die zich uiteindelijk moet gaan terugbetalen in een efficiëntere en doelgerichte aanpak van het toezicht.

Productieaantallen Risicovolle- en explosiegevaarlijke stoffen

Activiteit	Planning	Realisatie
Vergunningen	250	179
Administratiecontroles	1.375	740
Audits	9	0
Convenanten	10	0

Productieaantallen Vervoer gevaarlijke stoffen

Activiteit	Planning	Realisatie
Vergunningen	275	124
Administratiecontroles	275	264
Audits	54	17
Convenanten	8	0
Objectinspecties	6.470	4.201
Incidentafhandeling	1.402	2.238

Productieaantallen Energiemaatregelen en Productregelingen

Activiteit	Planning	Realisatie
Administratiecontroles	1.700	420
Convenanten	4	0
Objectinspecties	36.000	31.159

Productieaantallen Afval

Activiteit	Planning	Realisatie
Vergunningen	3.380	2.897
Administratiecontroles	200	361
Audits	4	0
Convenanten	4	0
Objectinspecties	955	829

Productieaantallen voor GGO-, defensie- en buisleidingentoezicht

Activiteit	Planning	Realisatie
Vergunningen	83	37
Administratiecontroles	95	102
Audits	90	62
Objectinspecties	225	178
Incidentafhandeling	11	11

Productieaantallen Andere overheden

Activiteit	Planning	Realisatie
Vergunningverlening	55	84
Wabo-adviezen	175	78
Administratiecontroles	200	31
Onderzoek	10	18
Trendanalyse	1	19
Incidentafhandeling	11	11

Productieaantallen Water en bodem

Activiteit	Planning	Realisatie
Vergunningen	175	44
Administratiecontroles	3.175	3.094
Audits	21	40
Convenanten	16	15
Objectinspecties	770	936
Dienstverlening	2.600	7.668

Productieaantallen Scheepvaart

Binnenvaart		
Activiteit	**Planning**	**Realisatie**
Vergunningen	1.050	1.415
Administratiecontroles	120	186
Audits	15	15
Convenanten	6	3
Objectinspecties	800	666
Incidentafhandeling	400	207
Zeevaart		
Activiteit	**Planning**	**Realisatie**
Vergunningen	5.400	6.202
Administratiecontroles	100	198
Audits	25	15
Convenanten	2	2
Objectinspecties	4.700	4.402
Onderzoek	250	313

Productieaantallen Rail- en Wegvervoer

Rail		
Activiteit	**Planning**	**Realisatie**
Vergunningen	615	869
Audits	180	134
Objectinspecties	1.900	1.493
Wegvervoer	0	0
Activiteit	**Planning**	**Realisatie**
Administratiecontroes	952	549
Convenanten	73	67
Objectinspecties	15.480	9.247

Productieaantallen Luchtvaart

Activiteit	Planning	Realisatie
Vergunningen	5.300	7.228
Audits	410	382
Objectinspecties	1.300	1.076
Incidentafhandeling	0	0
Onderzoek	0	0
Passagiersrechten	1.600	1.194
Voorvallen commercial air transport	15.500	11.345
Voorvallen general aviation	1.500	6

Productieaantallen Autoriteit woningcorporaties

Activiteit	Planning *	Realisatie
Vergunningen	1.450	2.185
Administratiecontroles	340	665
Audits	710	450
Onderzoek	4	4
Corpodata	680	1.343
Dienstverlening	**2.600**	**7.668**

*Op onderdelen wijkt de planning van de Aw in het MJP-ILT 2017-2021 af van de planning in het jaarwerkplan 2017 van de Aw.

Bureau Bestuurlijke Boete

Boeterapport opgesteld door:	Planning	Realisatie
Inspectie Leefomgeving en Transport	1.200	2.147
Nationale Politie, Landelijke Eenheid	350	-
Regionale Politiekorpsen	225	-
Rijkswaterstaat	300	-
Overig	25	-
Totaal boeterapporten	**2.100**	**2.147**

Opsporing

Activiteit	Planning	Realisatie
Signalen	88	112
Preweegdocumenten	16	22
Team Criminele Inlichtingen (TCI)-pv's	30	58
TCI-rapporten	70	164
Analyses	2	2
PV's (eindopsporings-onderzoeken)	10	12

Productieaantallen Meld- en Informatiecentrum
Binnengekomen meldingen

Activiteit	Planning	Realisatie
Gevaarlijke stoffen	10.010	8.392
Energiemaatregelen en productregelingen	230	40
Afval	530.330	639.429
Risicovolle bedrijven	640	1.771
Water en Bodem	10.060	8.308
Scheepvaart	680	648
Rail- en wegverkeer	430	551
Luchtvaart	440	441
Overig		564
Totaal meldingen	552.820	660.144

Binnengekomen vragen

Activiteit	Planning	Realisatie
Gevaarlijke stoffen	5.100	3.205
Energiemaatregelen en productregelingen	1.500	5.485
Afval	4.500	4.682
Risicovolle bedrijven	3.200	1.098
Water en Bodem	2.140	1.657
Scheepvaart	13.300	9.858
Rail- en wegverkeer	11.600	8.361
Luchtvaart	8.500	8.118
Totaal meldingen	**49.840**	**42.464**

CROWLEY

TRIFELS
TRIFELS
COSCO
COSCO

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
T 088 489 00 00
www.ilent.nl
@inspectieLenT

mei 2018