

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de Rapportage ILT-brede risicoanalyse (34 550 XII, nr. 80).

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

Griffier van de commissie,
Tjink

Nr.	Vraag
1	Zijn er geen recentere onderzoeken op het vlak van kengetallen dan het Handboek schaduwprizen van onderzoek- en adviesbureau CE Delft uit 2010?
2	Kan worden aangegeven wat er met deze ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport)-brede risicoanalyse (IBRA) zal worden gedaan?
3	Wat betekent de IBRA voor de capaciteitsinzet van de ILT?
4	Wat betekent de IBRA voor de keuzes van thema's voor inspecties en onderzoek?
5	Wat betekent de IBRA voor de keuzes van thema's voor de dienstverlening?
6	Wat betekent de IBRA voor de in te zetten handhavingsinstrumenten?
7	Wat betekent de IBRA voor de samenwerking met andere handhavende diensten en organisaties? Zijn er inmiddels nadere afspraken gemaakt over aanpak en samenwerking? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke?
8	Wat betekent de IBRA voor de aanpak van gezamenlijke inspecties, bijvoorbeeld in de Rotterdamse haven?
9	Wat is de voortgang van de gezamenlijke inspecties, bijvoorbeeld bij zeeschepen in Nederlandse havens, waar soms negen verschillende inspectiediensten aan boord komen? Welke rol kan de IBRA hierin spelen en wanneer kunnen ondernemers hier daadwerkelijk iets van merken?
10	Wat betekent de IBRA voor de inzet van het instrument horizontaal toezicht?
11	Wie coördineert en verzamelt de resultaten van de commerciële inspecties die op verschillende domeinen, zoals de scheepvaart plaatsvinden? Wat is de stand van zaken van de discussie over of de resultaten van deze commerciële inspecties ook gebruikt kunnen worden door de ILT?
12	Op welke wijze kunnen kennis en kunde van de ILT bij diverse domeinen, zoals luchtvaart, worden versterkt?
13	Op welke wijze is het maatschappelijk effect van maatschappelijk risicovolle activiteiten in kaart gebracht? Is hierbij ook rekening gehouden met het rechtvaardigheidsgevoel? Zo nee, waarom niet?
14	Waarom is er geen gebruik gemaakt van expertopinions bij het opstellen van de risicoanalyse?
15	Welke concrete vervolgstappen bent u voornemens te gaan zetten per taakgebonden risico?
16	Is inmiddels ook al per taakgebonden risico verkend op welke wijze aanpassing van wet- en regelgeving kan bijdragen aan vermindering van het risico? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is er uit deze inventarisatie gekomen?
17	Wat betekent de IBRA voor de risico-afweging tussen de vervoersmodaliteiten? Welke rol speelt het IBRA hierin?
18	Kunt u aangeven hoe op dit moment de capaciteit van de ILT in aantal fulltime-equivalent (fte) of manuren verdeeld is over de onderscheiden risico's?
19	Kunt u voor ieder risico aangeven of er volgens de te controleren instanties/bedrijven/ personen sprake is van een ondercapaciteit of overcapaciteit bij de ILT?
20	Kunt u aangeven welke verschuiving van aantallen inspecteurs tussen domeinen moet plaatsvinden om de inzet van fte's vorm te geven op basis van de berekende maatschappelijke schadebedragen zoals weergegeven op pagina 15 en 16?
21	Kunt u aangeven hoeveel inspecteurs (fte) momenteel in het domein Fysiek werken en hoeveel dit er waren in 2012?
22	Kunt u aangeven hoeveel inspecteurs (fte) momenteel in het domein Gezondheid werken en hoeveel dit er waren in 2012?
23	Kunt u aangeven hoeveel inspecteurs (fte) momenteel in het domein Milieu werken en hoeveel dit er waren in 2012?
24	Welke vervolgstappen worden ondernomen nu de conclusie is dat bij gezondheid en milieu hogere schadebedragen te verwachten zijn? Wanneer kunnen daarvan de conclusies worden gepresenteerd?
25	Kunt u toelichten waarom een paar ton onjuist verwerkt afval zwaarder meetelt volgens deze methodiek dan het verlies van honderden mensenlevens?
26	Op basis van welke gegevens wordt er een schatting van 5,5 miljoen ton niet-geregistreerde illegale afvalstromen gemaakt? Welke bronnen worden gebruikt voor het meten van de lekstromen? Is dat wetenschappelijk te valideren?
27	In hoeverre is de schatting van de marginale vermijdingskosten van 196 miljoen euro per ton afval op basis van de inflatie een correcte berekening? Op basis van welke cijfers wordt deze schatting gemaakt?
28	Waar is de conclusie op gebaseerd dat er een onderschatting is van de werkelijke milieuschade?
29	Hoe vaak komt het voor dat provincies hun milieutaken niet (voldoende) uitvoeren? In hoeverre zijn de risico's hiervan te berekenen?
30	Wat zal er ondernomen worden om de schadelijke gevolgen voor mens en milieu van een ongeval in de drinkwatervoorziening te kwantificeren? Zijn er voorbeelden van andere Europese landen die dit wel hebben gekwantificeerd?
31	Kunt u voor het aantal vuurwerkgewonden en -doden aangeven of dit komt door legaal vuurwerk, onveilig legaal vuurwerk, illegaal vuurwerk of verkeerd gebruik van vuurwerk en kunt u dat indien mogelijk ook specificeren naar het soort vuurwerk, zoals babypijltjes, strijkers, mortierbommen, et cetera?

Nr.	Vraag
32	Kan er een overzicht worden gegeven van alle geanalyseerde rapporten die leiden tot de huidige «IBRA-conclusie effecten» bij risico 18 (Vrijkomen van ozonafbrekende en klimaatschadelijke rapporten)?
33	Waarom is bij risico 19 (Onjuist toepassen van gevaarlijke chemische stoffen (REACH)) niet het rapport van het Institute for Risk Assessment Sciences (IRAS) betrokken (bijlage bij Kamerstuk 32 793, nr. 219), dat op basis van onderzoek stelt dat de hormoonverstorende stoffen de samenleving miljarden kosten?
34	Is er ook onderzoek gedaan naar hoe de wet- en regelgeving dan wel de afspraken binnen Alderstafels kunnen worden aangepast om te komen tot minder hinder voor omwonenden van luchthavens?
35	Is bij risico 25 (Stank en geluidsoverlast door luchtvaart) de daling van de woningwaarde meegenomen?
36	Zijn bij risico 25 (Stank en geluidsoverlast door luchtvaart) ook «bird strikes» meegenomen?
37	Wanneer gaat de ILT over tot actie bij het onthouden van passagiersrechten? Kan dit alleen wanneer individuele klachten worden ingediend of ook op basis van eigen onderzoek?
38	Op welke wijze worden de risico's over lokaal spoor en metrovervoer ergens op een vergelijkbare wijze geïnventariseerd als in deze IBRA gebeurt voor het hoofdspoor?
39	Wat zijn de criteria waarmee vastgesteld wordt of iets behoort tot lokaal vervoer en dus de lokale overheden verantwoordelijk zijn voor aspecten als veiligheid, milieu en economie?
40	Kunt u aangeven wat de kosten zijn van één extra fte bij de ILT voor inspectie op het gebied van onveiligheid en verstoring van het marktvervoer in het goederenvervoer over de weg?
41	In hoeverre valt onder materiële en immateriële schade ook schade zoals veroorzaakt door het in de file staan met een rolstoelvervoersmiddel?
42	Wanneer gesproken wordt over chauffeurs van Uber, gaat het dan om chauffeurs die zonder geldige vergunning tegen betaling personenvervoer aanbieden of om alle chauffeurs van Uber?
43	Wat is de stand van zaken van de boordcomputer taxi qua implementatie en handhaving?
44	Kunt u aangeven wat de kosten zijn van één extra fte bij de ILT voor inspectie op het gebied van verstoring van de marktwerking bij het taxivervoer?