



Inspectie Leefomgeving en Transport  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

# Jaarverslag 2019

# Inspectie Leefomgeving en Transport





NET  
CU CAP

28230 KG  
62240 LB  
33.2 cu.m.  
1172 cu.ft.

C&JINDO

# Voorwoord

Het ILT jaarverslag 2019 verschijnt op het moment dat de COVID-19 pandemie ons nog stevig in de greep heeft en veel van ons vraagt. Het voelt bijna onwerkelijk om terug te kijken, terwijl er zoveel verandert en we ons afvragen welke nieuwe werkelijkheid gaat ontstaan.

In dit jaarverslag blikken we terug op hoe het was in 2019. Dat jaar kreeg de vernieuwde ILT definitief haar vorm. De ILT blijft werken aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid, maar slaat daarvoor nieuwe wegen in en gebruikt nieuwe technieken. Ook in de toekomst zal de ILT zich blijven aanpassen en vernieuwen bij veranderende omstandigheden.

Vanuit onze missie werken we aan de risico's voor mens en milieu. Selectief: we pakken de grootste risico's aan. Effectief: we laten zien welke resultaten we hebben bereikt. Signalerend, we zetten de schijnwerper op zaken die om extra aandacht of een andere aanpak vragen. En we blijven dienst- (en vergunning-) verlening digitaliseren en verbeteren waar mogelijk.

In 2019 heeft de ILT grote stappen gezet in de nieuwe organisatiestructuur. De organisatie sluit beter aan bij de veranderende samenleving: de inspectie is daar waar -binnen haar takenveld- de maatschappelijke risico's het grootst zijn. Analisten en inspecteurs onderzoeken wat die risico's zijn om deze vervolgens aan te pakken in nauwe samenwerking met betrokken partners. Interventies, benodigde mensen en middelen staan beschreven in verschillende programma's.

De ILT kijkt daarbij wat technisch mogelijk is. Ze zet slimme hulpmiddelen in om optimaal rendement te behalen. Onderzoek is in gang gezet naar het gebruikmaken van satellietdata voor toezicht en opsporing, bijvoorbeeld het opsporen van grootschalig illegaal grondverzet, of meten met snuffelpalen en drones, bijvoorbeeld zwaveluitstoot bij schepen. ILT stimuleert het delen van informatie met kennisinstellingen, branches en ondernemingen om de handhaving te verbeteren. Ondernemers krijgen meer inzicht in de status van hun vergunningaanvragen en meldingen dankzij het digitale loket MijnILT.

Afrondend ben ik trots op wat we hebben bereikt het afgelopen jaar. Ik realiseer me terdege dat we nog een forse opgave en een lange weg te gaan hebben om onze ambities ook in de praktijk waar te maken. De huidige situatie stelt ons nu bovendien ook voor andere nieuwe uitdagingen. Nieuwsgierig en met vertrouwen gaan we die aan.

**mr. J.A. van den Bos**

Inspecteur-generaal Leefomgeving en Transport

# Leeswijzer

## **In dit jaarverslag leest u wat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) doet en in 2019 heeft bereikt.**

De ILT werkt aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen. Dat doet zij door toezicht te houden op een groot aantal onderwerpen. Deze onderwerpen vinden hun basis in verschillende wetten en regels, zowel nationaal als internationaal.

De ILT werkt daarin selectief, effectief, signalerend, en aan een optimale dienst- en vergunningverlening.

### **Maatschappelijke risico's**

Het takenpakket van de ILT dwingt tot het maken van keuzes. Binnen het brede takenpakket heeft de ILT een aantal speerpunten benoemd waar de maatschappelijke risico's het grootste zijn. Daarbij gaat het niet alleen om handhaving op naleving van wettelijke regels, maar vooral om het doel dat met deze regels beoogd wordt.

Welke risico's pakt de ILT aan als speerpunten en wat is hiervoor nodig? Voor een antwoord op deze vraag, stelt de ILT jaarlijks een ILT-brede risicoanalyse op. Deze analyse is ook in 2019 het beginpunt voor de keuzes over de inzet van de ILT. Is er een hoog risico op maatschappelijke schade? Dan verkent de ILT de mogelijkheden om dat risico te verminderen. De ILT bepaalt het beoogde effect. Ook kiest de ILT de best mogelijke interventie. Soms is dat ook een strafrechtelijke aanpak. In dit jaarverslag leest u hier meer over.

### **Programma's**

In 2019 werkt de ILT verder aan de 6 programma's die in 2018 zijn gestart. Het programma over Schiphol is nieuw in 2019. Daarnaast stelt de ILT een nieuw programma vast voor 3 risico's:

- Verstoring marktwerking taxivervoer.
- Legionella.
- Veiligheid op het spoor.

In dit jaarverslag leest u de voortgang van de programma's op hoofdlijnen. Ter illustratie komt één programma uitgebreider aan bod: 'Schoon Schip'.

# Inhoud

## **6 Hoofdstuk 1. Aan welke risico's werkt de ILT?**

*De ILT werkt aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen. Naast het reguliere werk doet zij dat met 7 programma's waarin de belangrijkste risico's worden aangepakt. In dit hoofdstuk leest u over de voortgang van deze 7 programma's.*

## **27 Hoofdstuk 2. Signaalrapportages: waar kan het misgaan?**

*In 2019 stelt de ILT 6 signaalrapportages op. De rapportages bevatten waarschuwingen voor zaken die mis dreigen te gaan en voor ontwikkelingen waarvoor nieuwe regels nodig zijn.*

## **31 Hoofdstuk 3. 2019 in vogelvlucht**

*De ILT heeft een groot aantal taken op het gebied van toezicht en vergunningverlening. Zij komt daarnaast specifiek in actie als er een incident is. In dit hoofdstuk leest u de belangrijkste gebeurtenissen in 2019.*

## **36 Hoofdstuk 4. Dienst- en vergunningverlening in 2019**

*De ILT werkt aan optimale dienst- en vergunningverlening. Wat heeft de ILT in 2019 op dit punt gedaan en bereikt?*

## **38 Hoofdstuk 5. Autoriteit Woningcorporaties**

*De ILT houdt namens de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties toezicht op de woningcorporaties. In dit jaarverslag leest u de belangrijkste resultaten van 2019.*

## **43 Hoofdstuk 6. De ILT intern**

*In 2019 rondt de ILT de reorganisatie af. Met de nieuwe organisatiestructuur is de ILT beter ingericht om binnen haar wettelijke taken de grootste risico's aan te pakken.*

## **Bijlage A De ILT in cijfers**

## **Bijlage B HUF-toetsen 2019**

# 1. Aan welke risico's werkt de ILT?

De ILT werkt in 2019 binnen 7 programma's aan de grootste risico's op het gebied van veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen. In dit hoofdstuk leest u de voortgang van de programma's op hoofdlijnen.



## Zo werkt de ILT: aanpak van de grootste risico's

### Selectief

De ILT zet haar schaarse middelen in op de taken met de grootste maatschappelijke risico's. Welke dat zijn, bepaalt de inspectie jaarlijks met behulp van de ILT-brede risicoanalyse (IBRA). Vervolgens bekijken analisten en inspecteurs welke mogelijkheden er zijn om een risico te verminderen. Het totaal aan interventies, in combinatie met een inschatting van de benodigde mensen en middelen, staat beschreven in een programma. De ILT kiest ervoor een deel van haar capaciteit specifiek op programma's in te zetten.

### Effectief

Idealiter zou een maatschappelijk risico na de uitvoering van een programma moeten zijn afgenomen. Er kunnen echter ook andere oorzaken zijn waardoor een risico afneemt. Anders gezegd: een causaal verband tussen wat de ILT doet en het bereikte effect is vaak lastig aan te tonen. Deze problematiek speelt rijksbreed. Daarom is het ministerie van Financiën het programma 'Inzicht in kwaliteit' gestart. Ook doet de Inspectieraad in het kader van de wetenschapsagenda 'Toezicht' onderzoek naar de vraag: hoe kunnen inspecties maatschappelijke effecten van toezicht beter in kaart brengen?

### Signalerend

Zaken die de ILT in de praktijk tegenkomt en die mis dreigen te gaan of ontwikkelingen waarvoor nieuwe regels nodig zijn kan de ILT opnemen in een signaalrapportage.

### Concreet en meetbaar

De ILT beschrijft de invloed op de afname van risico's in termen van plausibiliteit in plaats van causaliteit. Via een logische redeneerlijn wil de ILT aannemelijk maken dat haar inzet bijdraagt aan het gewenste maatschappelijk effect. De hoofddoelen van de programma's zijn uitgewerkt naar concrete en beter meetbare operationele doelstellingen. De operationele doelen zijn zodanig opgezet dat aannemelijk te maken is dat bij de realisatie ervan ook de realisatie van het hoofddoel - en dus het maatschappelijk effect - dichterbij gekomen is. Een voorbeeld hiervan is de inzet van hulpmiddelen als snuffelpalen en drones. Die drones maken het mogelijk om efficiënter (slimmer en meer) zwavelmetingen uit te voeren.

### Informatiegestuurd

Om meer risicogericht te werken, moet de ILT haar informatiepositie versterken. Goed toezicht vereist een optimaal gebruik van beschikbare informatie. De complexiteit van regels, betrokken partijen en informatiebronnen stelt de nodige uitdagingen. Zowel op het gebied van de kwaliteit van informatie, als op het gebied van de benodigde ICT-ondersteuning. Elk programma werkt daarom continu aan het verbeteren van deze informatiepositie. Dit is essentieel om het effect van de programma's zichtbaar te kunnen maken.

### Meerjarig

De programma's zijn meerjarig en omvatten zowel voorbereidende (analyse-)activiteiten als daadwerkelijke interventies. Daarnaast zijn de programma's op verschillende momenten gestart. Hierdoor zijn er verschillen in de voortgang van de programma's.

## Programma 1: Minder broeikasgassen

### Waarom werkt de ILT hieraan?

De uitstoot van broeikasgassen - ozonlaag afbrekende stoffen (OAS) en fluorhoudende (F) gassen - zorgt voor opwarming van de aarde en vormt een bedreiging voor mens en milieu. Het Global Warming Potential van F-gassen is vaak honderden of duizenden malen hoger dan dat van het bekendste broeikasgas CO<sub>2</sub>. Daarnaast tasten deze stoffen

## Lekverliezen koelinstallaties

Inspecteur:

*"Dit moet wereldwijd meer aandacht krijgen."*

### **Wat is er in 2019 gebeurd?**

*'In 2019 hebben we gericht toezicht gehouden op lekverlies van koelinstallaties. We werken meer op basis van analyses en signalen. We hebben gekeken bij welke sector het risico op lekverlies groot is en daarmee het risico op de uitstoot van broeikasgassen.'*

### **Wat doet de ILT?**

*'In 2019 hebben we gecontroleerd bij koelinstallaties bij bloemenveilingen en bij fruitteilers. In totaal hebben we 70 koelinstallaties gecontroleerd op lekverlies. De uitkomst? Over het algemeen hebben de bedrijven hun zaken op orde. Daarnaast ontvangen we signalen uit het veld dat dat er gewerkt wordt door onderhoudsbedrijven en monteurs die niet gecertificeerd zijn.'*

### **Waarom is dit belangrijk?**

*'De uitstoot van koudemiddelen geeft veel milieuschade, 1 kilo uitstoot van verschillende types koudemiddel kan eenzelfde effect hebben voor de opwarming van de aarde als de uitstoot van honderden tot duizenden kilo's CO<sub>2</sub>. Dit heeft een opwarmend effect op de aarde. Met tot gevolg: het smelten van de poolkappen, stijging van de zeespiegel, toename van het aantal orkanen en ga zo maar door.'*

### **En in 2020?**

*'We gaan ons in 2020 richten op de aanpak van onderhoudsbedrijven en personen die niet gecertificeerd zijn. Daar hebben we verschillende manieren voor. Via ons klantcontactcentrum kunnen mensen zo'n bedrijf of persoon melden. Daarnaast gaan we zelf op internet op zoek naar deze bedrijven. Verder willen we ook hier analyse inzetten om data met elkaar te vergelijken en om bedrijven en personen zonder certificaat zichtbaar te krijgen.'*

### **Wat leer jij hiervan?**

*'Dat dit wereldwijd meer aandacht moet krijgen! Als we wereldwijd lekverlies kunnen voorkomen, kunnen we de aarde weer een stukje helpen. Dit zijn heel schadelijke stoffen in onze atmosfeer en een van de oorzaken voor de opwarming van de aarde.'*

de ozonlaag aan en leiden ze tot gezondheidsrisico's, zoals huidkanker en staar. De ILT becijferde de totale maatschappelijke schade tussen de € 180 en € 232 miljoen per jaar.

### **Wat wil de ILT bereiken?**

De ILT wil met dit programma een bijdrage leveren aan het verminderen van uitstoot van schadelijke OAS en F-gassen. Concreet gaat het om:

- Het verminderen van lekverliezen van ozonlaagafbrekende gassen en F-gassen bij koelinstallaties.
- Het terugdringen van de productie en handel in verboden ozonlaagafbrekende stoffen en F-gassen.
- Het versterken van de informatiepositie.



## **Wat is er in 2019 gebeurd?**

### *Traject met de douane*

In 2019 ligt de focus op het terugdringen van de productie en handel in verboden OAS en F-gassen. Hiervoor start de ILT een groot aantal samenwerkingstrajecten met regionale uitvoeringsdiensten en met de douane. De samenwerking met de douane leidt tot straf- en bestuursrechtelijk onderzoek bij drie bedrijven. Samen met de douane stelt de ILT signaleringsprofielen op. Op basis van deze signaleringsprofielen voert de ILT gerichte containercontroles uit.

### *Advertentiewebsites*

De ILT start in 2019 een strafrechtelijk onderzoek naar de illegale handel van verboden OAS en F-gassen op advertentiewebsites. Een signaal over de handel in verboden koudemiddelen op een Duitse beurs wordt gedeeld met de Duitse autoriteiten. We leggen contacten met de Vlaamse autoriteiten om te verkennen wat nationale inspecties van elkaar kunnen leren en hoe ze elkaar kunnen versterken.

### *Overzicht koelinstallaties*

Het blijkt lastig om lekverliezen van OAS en F-gassen bij koelinstallaties te traceren. Dat komt omdat er geen algemeen toegankelijk overzicht is van alle koelinstallaties in Nederland. De ILT voert daarom met het RIVM, het Kenniscentrum InfoMil van Rijkswaterstaat (RWS) en verschillende keuringsinstanties gesprekken over het delen van data. Dit wordt vervolgd in 2020.

### *En nog meer....*

- In 2019 voert de ILT gerichte acties uit bij veilingen en fruittelers.
- De ILT is met de omgevingsdiensten in gesprek over verdere samenwerking. Omgevingsdiensten kunnen ook bedrijven met koelinstallaties inspecteren.
- De ILT ontwikkelt een aanpak om de niet-gecertificeerde onderhoudsbedrijven en monteurs (free riders) aan te pakken.

## **Programma 2: Duurzame producten**

### **Waarom werkt de ILT hieraan?**

Elektronische en elektrische producten kunnen een behoorlijke belasting zijn voor het milieu. De IBRA wijst uit dat de maatschappelijke schade minstens € 280 miljoen per jaar is. Het gaat om:

- Klimaatverandering door nodeloos gebruik van energie door elektrische en elektronische apparatuur.
- Uitputting van schaarse grondstoffen door overmatige toepassing van grondstoffen in elektrische en elektronische apparatuur en verpakkingen.
- Milieu- en gezondheidsschade door toepassing van gevaarlijke en zeer zorgwekkende stoffen in elektrische en elektronische apparatuur.

### **Wat wil de ILT bereiken?**

Met dit programma wil de ILT de milieubelasting van producten verminderen. Daarbij gaat het om energieverbruik, toepassing van gevaarlijke stoffen, gebruik van grondstoffen en een duurzamer productontwerp. De ILT houdt toezicht op de naleving van de regelgeving die voor elk van deze onderwerpen is opgesteld. Doelen:

- De meest risicovolle producten en de installatie daarvan voldoen aan de normen.
- De ILT neemt het voortouw bij het versterken van de Europese samenwerking.
- Eindgebruikers spelen een actieve rol in het systeem.
- De informatiepositie is goed genoeg om risicoanalyses uit te kunnen voeren.
- De ILT onderzoekt de mogelijkheden voor toezicht via internet.
- Versterking van de signalerende en reflectieve functie.

## Warmtepompen zijn booming

Inspecteur:

**"Dit helpt om van het aardgas af te gaan."**

### **Wat is er in 2019 gebeurd?**

*'In 2019 zijn de warmtepompen veel in het nieuws. Warmtepompen zijn een alternatief voor gasgestookte cv-ketels. Er is veel belangstelling voor, zowel vanuit de politiek als vanuit het bedrijfsleven en consumenten. De bedoeling is dat iedereen van het aardgas af gaat. De warmtepomp is 1 van de technieken om dit voor elkaar te krijgen. Het aantal groeit snel. Tussen 2017 en 2018 stijgt de verkoop met 40 % tot 34.000 verkochte warmtepompen.'*

### **Wat doet de ILT?**

*'We onderzoeken of de fabrikanten op de juiste wijze de apparaten testen en beoordelen, voordat ze op de markt gebracht worden. De bekende merken blijken dit over het algemeen voldoende tot goed te doen. Maar we zien ook dat warmtepompen vaak vanuit Azië niet voldoen. Die mogen niet meer verkocht worden. We kijken naar het energieverbruik, naar het geluid en naar de broeikasgassen die erin zitten. Zijn ze zo energie-efficiënt als de fabrikant opgeeft? Valt het geluidsniveau binnen de norm? Wordt er voldoende gedaan om ervoor te zorgen dat de broeikasgassen niet ontsnappen? We hebben dit in 2019 breed onderzocht. We betrekken alle partijen, zoals de verschillende ministeries, de subsidieverstrekker en de branches.'*

### **Waarom is dit belangrijk?**

*'Voor de consument: deze moet erop kunnen vertrouwen dat de apparaten de prestaties leveren die de fabrikant opgeeft. Maar natuurlijk ook voor het klimaat: ondeugdelijke apparaten dragen meer bij aan het broeikaseffect. Ook de politiek heeft er belang bij. Warmtepompen zijn belangrijk om de ambitie van het kabinet te halen dat alle huishoudens van het gas afgaan.'*

### **En in 2020?**

*'We hebben nu een nulmeting gedaan en in 2020 kunnen we risicogericht toezicht houden. Dat wil zeggen dat we vooral kijken naar de apparaten en fabrikanten die niet voldoen aan de eisen. Daarbij letten we ook op de juiste installatie van de apparaten.'*

### **Wat leer jij hiervan?**

*'Op een product is een breed scala aan wetgeving van toepassing waar de ILT toezicht op houdt. De wetgeving en de uitvoering sluiten niet naadloos op elkaar aan, waardoor het lastig is om al die onderwerpen te combineren: F-gassen, bodem, legionella, producteisen. Maar door in een vroeg stadium in gesprek te gaan met belanghebbenden, blijkt het wel degelijk mogelijk en dragen we bij aan het maatschappelijk belang.'*

### **Wat is er in 2019 gebeurd?**

De ILT schenkt in 2019 vooral aandacht aan 2 productgroepen met een groot energiebesparingspotentieel: warmtepompen en pelletkachels, en elektromotoren.

#### *Warmtepompen en pelletkachels*

Warmtepompen en pelletkachels verbruiken geen aardgas en zijn daardoor in trek als alternatieve verwarmingsbronnen. Voor het project warmtepompen/pelletkachels voert

de ILT 145 controles uit, zowel administratieve als objectcontroles. Hieruit blijkt dat de producten veelal voldoen aan de huidige regelgeving. Geconstateerde afwijkingen zijn vooral van administratieve aard. Ook ontstaan er mogelijk knelpunten op grond van de voorziene wijzigingen in de regelgeving voor F-gassen. Het ministerie pakt deze ontwikkeling inmiddels op.

Daarnaast verbetert de samenwerking met de belangrijkste partijen, waaronder de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Vanwege de onderlinge samenwerking en informatie-uitwisseling heeft de RVO de criteria voor de subsidieaanvraag voor warmtepompen aangepast. Het aspect duurzaamheid is nu toegevoegd. Ook is afgesproken dat de RVO de ILT inschakelt bij onduidelijkheden bij subsidieaanvragen voor warmtepompen.

#### *Elektromotoren*

In maart 2019 kaart de ILT de eerste bevindingen aan bij diverse vakbladen en internetsites over energiebesparingsmogelijkheden bij de vervanging van elektromotoren. De ILT wil een breed beeld krijgen van de toepassing van de verordening elektromotoren en bevraagt daarom in 2019 en 2020 de resterende branches en stakeholders van sectoren waarin elektromotoren worden gebruikt.

#### *Toezicht via internet*

Nieuw in 2019: het project Toezicht met behulp van internet. Aanleiding is dat de ILT de mogelijkheden van internet voor toezicht nog niet benut, terwijl elektromotoren ook daar volop worden aangeboden. Vooral binnen het programma over duurzame producten is toezicht via internet een belangrijk hulpmiddel. Het plan van aanpak is klaar. De eerste pilots starten in 2020.

#### *Europese samenwerking*

Samenwerking met de Europese handhavingpartners en gezamenlijk optrekken is belangrijk om de naleving te bereiken. Een voorbeeld is de naleving van de richtlijn Ecodesign, dus dat producten voldoen aan de wettelijke eisen en verplichtingen die daarin gesteld worden. De ILT neemt daarom deel aan het programma EEpliant3 (Energy Efficiency Compliant Products) van de Europese Commissie. Binnen dit project voeren de Europese toezichthouders gezamenlijk toezichtacties uit. EEpliant3 is gestart met enkele algemene projecten, zoals verbetering douane samenwerking, training van inspecteurs en het in beeld brengen van testlaboratoria. Daarna volgen de toezichtgerichte acties. In 2019 beginnen we met de voorbereidingen voor het toezichtproject over waterverhitters (boilers), lokale ruimte verwarmers en verlichting. Het gezamenlijk toezicht start in 2020.

## Programma 3: Bodem, grond- en oppervlaktewater

### **Waarom werkt de ILT hieraan?**

De bodem is op veel plaatsen vervuild en raakt verder vervuild door lozing, lekkage en verspreiding van verontreinigende stoffen. Vervuiling komt ook door onjuiste verwerking en toepassing van grond- en bouwstoffen. Vervuiling kan schadelijk zijn voor mens en milieu. Ook bestaat er risico op aantasting van de kwaliteit van strategische grondwatervoorraden voor drinkwaterbereiding. In de IBRA 2019 schat de ILT het risico op schade van deze verontreiniging op € 1,8 miljard per jaar.

### **Wat wil de ILT bereiken?**

Met dit programma wil de ILT verdere bodemverontreiniging voorkomen. Ook wil zij het duurzaam gebruik van bodem en water stimuleren. De ILT doet dit langs 3 lijnen:

1. Het bevorderen van de samenwerking in de keten.
2. Het aanpakken van de grootste risico's binnen het werkveld.
3. Bijdragen aan het vereenvoudigen van de regelgeving.

## Onverwachte bodemcontroles geven een ander beeld

Inspecteur:

*"Inspecteurs worden wel eens voor de gek gehouden."*

### **Wat is er in 2019 gebeurd?**

*'In 2019 hebben we inspecties uitgevoerd bij meer dan de helft van alle bedrijven die gesloten bodemenergiesystemen aanleggen. We inspecteren op de aanleg van het ondergrondse deel van deze systemen: werken de bedrijven volgens de regels? Concreet kijken we of ze de slecht doorlatende bodemlagen goed afdichten na het doorboren. Bodemenergiesystemen zijn opslagsystemen voor warmte en kou. Die opslag vindt gemiddeld op zo'n 80 tot 200 meter onder de grond plaats. Maar uit diezelfde bodemlagen wordt op veel plekken in ons land ook drinkwater gewonnen.'*

### **Wat doet de ILT?**

*'We hebben dit jaar onopgemerkte inspecties uitgevoerd. Dat wil zeggen dat we niet vooraf melden dat we langs komen. We zijn eerst onopvallend op een afstandje gaan staan, pas daarna trokken we een gele jas aan. Op deze manier hebben we helaas veel overtredingen geconstateerd. In 2019 werkt 75 % van de bedrijven niet volgens de norm, terwijl het allemaal gecertificeerde bedrijven zijn. In 50 % van de gevallen zien we echte risico's, bij 25 % van de bedrijven gaat het om administratieve overtredingen. Vooral in het begin van het jaar zien we veel overtredingen. Eind 2019 merken we dat ons toezicht effect heeft, ook al gaat het te langzaam.'*

### **Waarom is dit belangrijk?**

*'Vanwege de risico's voor het milieu. Als bedrijven de bodemlagen na het boren niet goed afdichten, kan het grondwater vervuilen. En dat willen we niet. In Nederland hebben we klei- en veenlagen die onze bodem van nature beschermen. Daardoor hebben we in deze diepe bodemlagen nog schoon grondwater en dat gebruiken we voor ons drinkwater.'*

### **En in 2020?**

*'In 2020 willen we de inspecties nog slimmer aanpakken. De 'onopvallende' manier van toezicht houden kost erg veel tijd. We krijgen van lokale toezichthouders een seintje als er ergens geboord gaat worden. Maar vaak gebeurt er dan niets omdat de gemelde data van uitvoering in de praktijk regelmatig afwijken. Dan staan we dus lang en voor niks te wachten.'*

### **Wat leer jij hiervan?**

*'Onopvallend inspecteren geeft een ander beeld dan een aangekondigde inspectie. Pas dan zie je hoe een bedrijf echt werkt. Als we het vooraf melden, krijgen we meestal een examenstukje te zien. Ik kan alle inspecteurs aanbevelen om steeds goed te bedenken: zie ik nu of ze echt zo werken? Of word ik bewust of onbewust een beetje voor de gek gehouden als ze weten dat ik toekijk?'*

### **Wat is er in 2019 gebeurd?**

#### *Samenwerking*

In 2019 organiseert de ILT bijeenkomsten met ketenpartners. Doel daarvan is het delen en uitwisselen van kennis en het verbeteren van de samenwerking. In juni 2019 organiseert de ILT samen met een aantal partners een landelijk bodemcongres. Ook maakt de ILT een signaalrapportage met een ketenanalyse over het verminderen van

het risico van bodemas door Afvalenergiecentrale (AEC)-bodemas. De rapportage bevat een aanpak om samen met de toezichtpartners de risico's van deze bouwstof te verminderen.

#### *Thermisch gereinigde grond*

In 2019 stelt de ILT een onderzoekrichtlijn op om het risico van thermisch gereinigde grond te verminderen. De ILT werkt op dit punt samen met DCMR Milieudienst Rijnmond en andere omgevingsdiensten. De ILT maakt afspraken met reinigingsbedrijven over extra kwaliteitsmetingen die het vertrouwen van de markt in het product moeten herstellen. De ILT maakt voor beide thema's infographics die de risico's in de keten goed illustreren.

Daarnaast voert de ILT een strafrechtelijk onderzoek uit naar misstanden bij een grote Nederlandse afvalinzamelaar en -verwerker. Uitkomst: op meerdere locaties in Nederland is thermisch gereinigde grond van dit bedrijf gebruikt. De milieu-hygiënische kwaliteit van deze grond is echter twijfelachtig. Ondanks dat de verontreinigde grond thermisch gereinigd was treft de ILT de vluchtige stoffen benzeen en toluene aan. Het gebruik van deze gronden is stopgezet en inmiddels weer vrijgegeven.

#### *Bodemenergie*

De aanleg van ondergrondse bodemenergiesystemen brengt het risico met zich mee dat een onjuiste constructie de kwaliteit van het diepere grondwater kan aantasten. In 2019 voert de ILT 47 inspecties uit, waarbij in 27 gevallen interventies zijn opgelegd (variërend van waarschuwing tot last onder dwangsom). Dit betreft een overtredingspercentage van ca 57%, waarvan bij circa 50% van de geconstateerde overtredingen sprake is van overtredingen bij het detecteren en goed afdichten van de slecht doorlatende bodemlagen. De overige overtredingen betreffen voornamelijk administratieve overtredingen waarbij geen direct risico is voor de ondergrond.

In 2019 benadert de ILT 2 brancheverenigingen: Grondboor- en bronmalingsbedrijven en BodemenergieNL. De ILT levert 4 keer input aan branchebijeenkomsten om de mogelijkheden van kwaliteitsverbetering met de achterban te bespreken. Verder verzorgt de ILT presentaties bij omgevingsdiensten om kennis over te dragen op het gebied van bodemenergie. In 2019 maakt de ILT een analyse van de knelpunten in het toezichtstelsel voor een interne evaluatie van de wet- en regelgeving.

#### *Nog meer bodem*

September 2019 brengt het RIVM een onderzoek uit naar de ongewenste gebeurtenissen in de bodemketen, in opdracht van de ILT. Met dit onderzoek kan de ILT, samen met andere handhavingspartijen, de prioriteiten in toezicht beter bepalen. Het RIVM heeft voor de gehele bodemketen in kaart gebracht waar de meest risicovolle momenten zitten dan wel wat de meest risicovolle onderwerpen zijn. Dit heeft een top 10 opgeleverd die ILT en andere toezichthouders kunnen gebruiken om hun toezicht beter te richten. Zo identificeert RIVM als grootste risico het "onvoldoende detecteren en afdichten van scheidende lagen ondergrond in geval van mechanisch boren en/of toepassen bodemenergiesystemen", een bevestiging voor ILT in haar keuze om dit onderwerp in haar toezicht niet los te laten.

In 2019 staat het opsporen van grootschalig grondverzet met behulp van satellietdata centraal. Zo kan de ILT grondverzet binnen een groot gebied vinden en gericht onderzoek doen naar bepaalde locaties. Het systeem kan ook iets zeggen over veranderingen van volumes en over de samenstelling van de grond. Dit zou aanknopingspunten voor toezicht kunnen bieden.

## Programma 4: Onjuiste verwerking van afvalstoffen

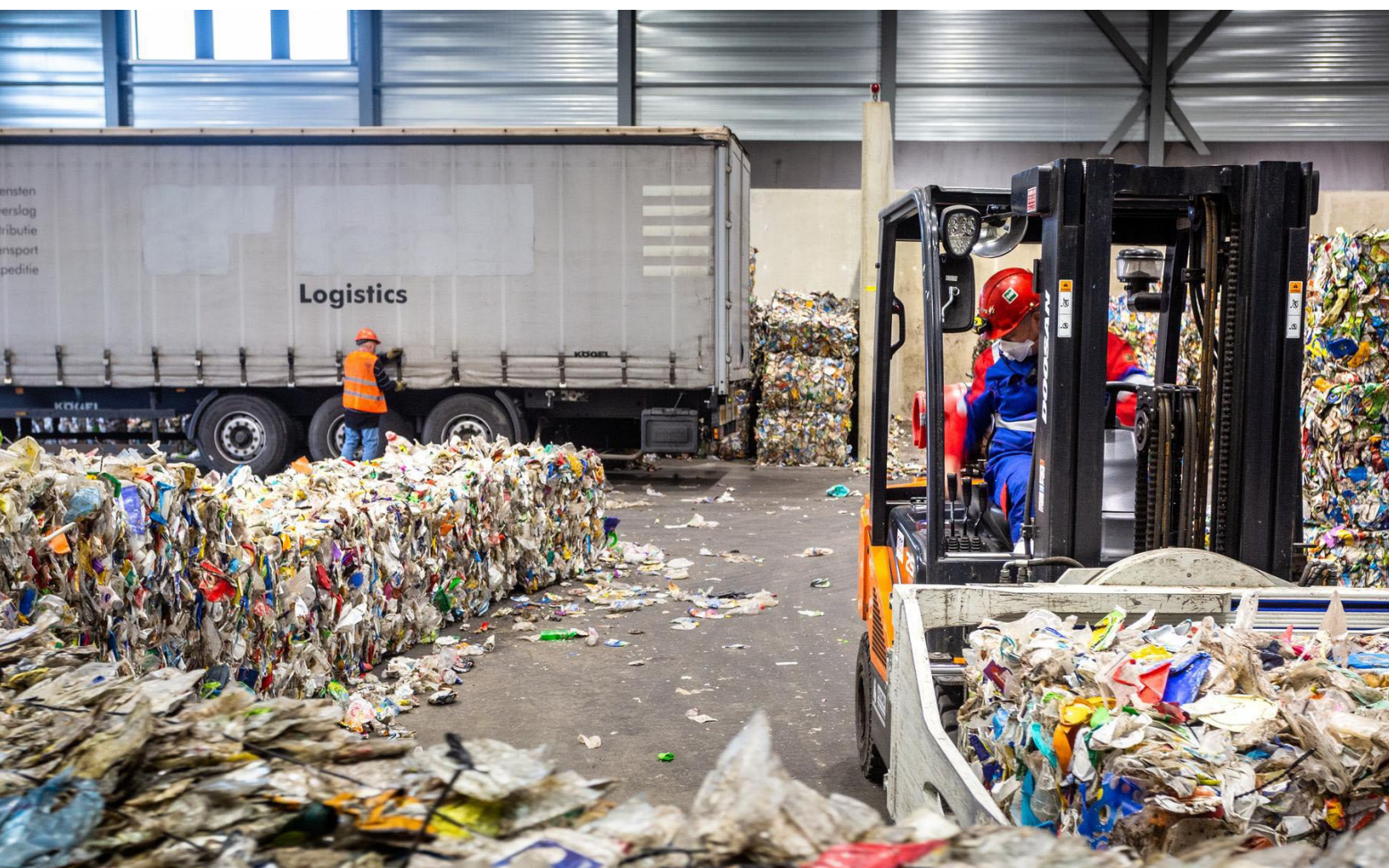
### Waarom werkt de ILT hieraan?

De onjuiste verwerking van afvalstoffen geeft jaarlijks € 2 tot €2,5 miljard aan schade. De risico's hebben te maken met duurzaamheid, zoals onvoldoende recycling, met als gevolg: verlies van energie en schaarse grondstoffen. Ook de onjuiste verwerking van gevaarlijke afvalstromen vormt een gevaar voor de gezondheid en milieu. Een ander risico is 'dump' van afvalstoffen in landen met een minder ontwikkelde verwerkings- en toezichtstructuur.

### Wat wil de ILT bereiken?

Met dit programma wil de ILT bijdragen aan het circulair maken van de economie en het terugdringen van de risico's van afval en afvaltransport. De ILT doet dit langs 3 lijnen:

1. Circulaire economie: het leveren van een bijdrage aan de overheidsbrede doelstellingen: Nederland Circulair in 2050, 50% minder primaire grondstoffen (metalen, mineralen en fossiel) in 2030.
2. Gevaarlijke afvalstromen: het voorkomen van risico's voor mens en milieu vanwege het niet of onjuist verwerken dan wel (diffuus) wegmengen van gevaarlijke afvalstoffen.
3. Logistiek toezicht in de zeehavens op exportstromen naar niet-OESO landen: het voorkomen van dump van afvalstoffen vanuit Nederland in kwetsbare landen door actief EVOA-toezicht (export van afvalstoffen) in de zeehavens als logistiek exportknooppunt aan de Europese buitengrens.



## Afval van kunststoffen verwerken

Manager:

*"Nederland moet zijn afvalprobleem zelf oplossen."*

### **Wat is er in 2019 gebeurd?**

*'In 2018 heeft China aan de hele wereld een soort importban opgelegd voor kunststofafval. Dat houdt in dat geen enkel land meer kunststofafval naar China mag verschepen als het niet aan zeer strikte eisen voldoet. Dat heeft ook consequenties voor de export en doorvoer door Nederland. Want er gaat veel afval via de Nederlandse havens naar andere landen. Van alle containerbewegingen in Rotterdam is 10% afval. En dan is de vraag: waar gaat de afval nu naartoe?'*

### **Wat doet de ILT?**

*'In 2019 hebben we informatie verzameld en geanalyseerd om te achterhalen waar het kunststofafval vanuit Nederland naartoe gaat. Welke landen verwerken het en vooral ook: hoe wordt het verwerkt? Voldoet het aan de regels en aan onze standaard? We willen een zo hoogwaardig mogelijk toepassing. De tijd dat er vooral bermpaaltjes van werden gemaakt, ligt echt wel achter ons. Als afvalverwerkingsbedrijven niet aan de standaard voldoen, spreken we ze daarop aan.'*

### **Waarom is dit belangrijk?**

*'We vinden dat het kunststofafval binnen Europa zo hoogwaardig mogelijk moet worden verwerkt en gerecycled. We vinden ook dat Nederland zoveel mogelijk het eigen afvalprobleem moet oplossen.'*

### **En in 2020?**

*'Ook in 2020 halen we informatie op en gaan we uitzoeken hoe ons afval in die landen wordt verwerkt. We zoomen verder in en gaan dichter op de huid van bedrijven zitten. Dat klinkt eenvoudiger dan het is. Je wilt de illegale handel ertussenuit halen en meer transparantie krijgen dat materiaal goed wordt gerecycled. Door meer informatiegestuurd te werken, kunnen we de focus leggen op die stromen of landen waar de grootste risico's op laagwaardige verwerking of weglekken zijn. We willen ook een beeld krijgen of er geen sprake is van verdringing. Stel bijvoorbeeld dat we vanuit Europa zulk hoogwaardig plasticafval aanbieden dat deze landen zelf niet meer het eigen afval inzamelen? Dat zou ongewenste gevolgen kunnen hebben.'*

### **Wat leer jij hiervan?**

*'Je krijgt inzicht in het mondiale speelveld. Afvalverwerking is een complex materie. Je hebt te maken met een fijn samenspel waarbij je doorlopend moet schakelen. Ik leer elke dag.'*

### **Wat is er in 2019 gebeurd?**

#### *Circulaire economie*

In 2019 werkt de ILT aan projecten over kunststofafval, afgedankte elektrische en elektronische apparatuur, en biomassa. Door gerichte EVOA-audits bij de grote exporteurs van kunststofafval ziet de ILT erop toe dat afval dat niet meer naar China wordt overgebracht, en bovendien niet naar landen gaat die niet over een goede inzamel- en verwerkingsstructuur beschikken. De ILT brengt van de 6 belangrijkste

exporteurs de huidige afvoerkanalen in kaart. Daarbij kijkt de ILT ook naar mogelijkheden om risico's bij verwerking te verminderen.

#### *Plastic*

De ILT monitort of afspraken om 90% van de kleine plastic flessen te recyclen en het zwerfafval met 70% terug te dringen worden nagekomen. De minister heeft dit aan de Tweede Kamer toegezegd.

#### *Elektronische apparatuur*

Nederland zamelt beduidend minder afval van elektronische apparatuur ('e-waste') in dan volgens de Europese wet- en regelgeving zou moeten: 49% in plaats van 65%. Deze ingezamelde elektronica moet hoogwaardig worden gerecycled met scheiding van schadelijke stoffen. Wat doet de ILT om dit doel te bereiken?

- De ILT voert een tactische analyse uit om een goed beeld te krijgen van de risico's in de keten van afgedankte elektronische apparatuur. Dit doet de ILT samen met de Landelijke Eenheid van de politie, DCMR, Omgevingsdienst Gelderland en het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen.
- De ILT voert gesprekken over het oprichten van een gezamenlijke taskforce voor de aanpak van afval van elektrische en elektronische apparatuur. Dit doet de ILT met vertegenwoordigers van provincies, IPO-portefeuillehouders (Interprovinciaal Overleg), de VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) en omgevingsdiensten.
- De ILT voert 250 inspecties uit bij metaalrecyclers. Doel: onderzoeken in hoeverre illegaal (zonder certificaat) en afgedankt elektrische apparatuur is verwerkt. Uit deze inspecties blijkt dat het naleefgedrag verbetert.
- De ILT controleert 10 gecertificeerde recyclers. Bij zes van de tien bedrijven moet een hercontrole worden uitgevoerd. Bij geen van de bedrijven zijn echter grote overtredingen aangetroffen. Van één bedrijf was het Weelabex-certificaat verlopen. Dat is inmiddels vernieuwd. Alle bezochte bedrijven konden aantonen dat de verplichte recyclingspercentages zijn gehaald.
- De ILT brengt de routes van export van gereviseerde elektronische apparatuur in beeld, samen met producentenorganisaties.
- De ILT inspecteert zo'n 200 partijen voor een EVOA controle na een signaal van een toezichtpartner, veelal in een zeehaven. Daarnaast voert de ILT op eigen initiatief ruim 200 EVOA transportcontroles uit bij de binnengrenzen. Van deze 400 controles had een vijftigtal betrekking op (afgedankte) elektrische apparaten. Vijftien partijen met afgedankte elektrische apparatuur, die uit één of meerdere containers bestaan, zijn als illegale overbrenging tegen gehouden door de ILT.

#### *Gevaarlijke afvalstoffen*

De ILT voert 2 projecten uit op het gebied van gevaarlijke afvalstromen:

1. Reststromen in brandstof (blendes van stookolie en African blends).
2. GenX-houdende afvalstromen.

#### *Reststromen*

In vervolg op de rapporten over stookolie en autobrandstoffen voor de West-Afrikaanse markt (2018) maakt de ILT in 2019 nadere afspraken met de Vereniging Onafhankelijke Tankopslagbedrijven (VOTOB) over de naleving van de Europese regels voor chemische stoffen (REACH). De VOTOB heeft voor haar leden een REACH-Guidance en Richtlijn productacceptatie opgesteld en een opleidingstraject ontwikkeld. Afgesproken wordt dat de bij de VOTOB aangesloten terminals in 2020 de guidance en richtlijn productacceptatie in hun kwaliteitssysteem zullen borgen.

De ILT wijst in 2019 een Nederlandse raffinaderij erop dat REACH verplicht tot het rekening houden met schadelijke effecten van verbrandingsuitstoot en tot het gebruik van bunkerolie zoals beoogd, namelijk als brandstof voor zeeschepen. De raffinaderij zet dit principiële punt Europees op de agenda bij de Europese raffinagebranche CONCAWE.



### *Chemours*

De ILT rondt het vervolgonderzoek naar afvalstromen van Chemours af. Conclusie: het delen van informatie bij (mogelijk) zeer zorgwekkende stoffen is gebrekkig. De Tweede Kamer en de bewindspersonen ontvangen het rapport in september met een beleidsreactie.

### *Logistiek toezicht zeehavens*

In 2019 voert de ILT 3 projecten uit over toezicht in de zeehavens op exportstromen naar niet-OESO landen:

1. Logistiek toezicht in de zeehavens.
2. Toezicht op sloopschepen.
3. Verkenning export End-of-Life vehicles.

### *Sloopschepen*

Op 1 januari 2019 treedt de Verordening Scheepsrecycling in werking. De ILT brengt de verhouding tussen deze verordening en de EVOA in kaart. Voor het toezicht op sloopschepen maakt de ILT een inventarisatie van de stakeholders. Ook onderzoekt zij de verschillende signalen over sloopschepen.

### *Biodiesel*

In 2019 doet de ILT strafrechtelijk onderzoek naar verschillende bedrijven en personen in Nederland en het Verenigd Koninkrijk die zich bezighouden met de handel en productie van biodiesel. Het vermoeden is dat partijen biodiesel onterecht van duurzaamheidsdocumenten voorzien. Dit levert illegaal vele miljoenen euro's op. Grote hoeveelheden biodiesel zijn zo frauduleus als 'duurzaam geproduceerd' op de markt gebracht. Hierdoor worden de doelstellingen voor hergebruik en terugdringen van de uitstoot niet gehaald. De ILT stelt in 2019 een signaalrapportage op over deze criminele handelswijze voor de Tweede Kamer.

## Programma 5: Slim en veilig goederenvervoer over de weg

### **Waarom werkt de ILT hieraan?**

In Nederland worden steeds meer goederen over de weg vervoerd. In 2017 ging het om ongeveer 666 miljoen ton aan goederen en die hoeveelheid stijgt nog steeds. De ILT houdt toezicht op de naleving van de diverse regels om schade te voorkomen. In de IBRA (2018) wordt het risico op schade op 773 miljoen euro geschat. De ILT let op schade aan de infrastructuur door overbelading, op ongevallen door het overtreden van rij en-rusttijden, en op oneerlijke concurrentie door overtreding van de arbeidswetgeving en sociale zekerheidswetgeving.

### **Wat wil de ILT bereiken?**

Met dit programma wil de ILT de fysieke en economische schade als gevolg van oneerlijke concurrentie en onveiligheid binnen het goederenvervoer over de weg verminderen. Het gaat om:

- Minder schade aan infrastructuur, door minder overbelading in het goederenvervoer.
- Minder fysieke en economische schade als gevolg van (over)vermoeidheid van chauffeurs door gebrek aan rust.
- Aanpak van een onevenwichtige markt.
- Minder illegale cabotage (vervoer van goederen over de weg in het binnenland voor rekening van buitenlandse vervoerders).
- Minder schijnconstructies.
- Minder parkeeroverlast in combinatie met weekendrust.

De ILT doet dit langs 3 lijnen:

- Het betrekken en beïnvloeden van de omgeving, bijvoorbeeld door de samenwerking te zoeken met kennis- en opleidingsinstituten.
- Het verbeteren van de informatiepositie, bijvoorbeeld door te kijken naar de mogelijkheden van data-koppeling in relatie tot het ontdekken van tachograafmanipulatie.
- Het verbeteren en efficiënter inrichten en effectiever maken van lopende activiteiten, bijvoorbeeld door een gerichte keten- en risicoanalyse uit te voeren en op basis daarvan indicatoren te ontwikkelen voor het sturen van toezicht om op die manier met minder inzet meer effect te bereiken.

## Slimme manipulatie van vrachtwagenritten

Inspecteur tachograaffraude:

*"Overtreders worden steeds slimmer."*

### **Wat is er in 2019 gebeurd?**

*'We onderzoeken de manipulatie van tachografen via computerprogramma's. Een tachograaf is een apparaat in vrachtwagens dat de snelheid vastlegt. Dit apparaat geeft ons als inspectie informatie over de rij- en rusttijden van chauffeurs. Houden ze zich aan de regels? Het onderzoek richt zich specifiek op de manipulatie van software. We zoeken naar een manier om die manipulatie langs de kant van de weg op te sporen. Dat kunnen we nu nog niet.'*

### **Wat doet de ILT?**

*'We hebben een hbo-student forensisch ICT ingeschakeld die hierop afstudeert. We begeleiden haar onderzoek. Ze haalt zoveel mogelijk informatie bij elkaar. Het onderzoek is nog niet afgerond, maar nu al zien we dat dit niet zo eenvoudig is als het klinkt. Vroeger was de fraude vrij makkelijk op te sporen. Dan zag je bijvoorbeeld een apparaatje op de versnellingsbak zitten. Maar de methodes worden steeds geavanceerder. Tegenwoordig zit de manipulatie in de software. En dat is enorm lastig op te sporen. Overtreders worden steeds slimmer. Als inspectie lopen we vaak achter de feiten aan.'*

### **Waarom is dit belangrijk?**

*'Uiteindelijk gaat het om de veiligheid op de weg en de gezondheid van de chauffeurs. De kans dat chauffeurs die te lang op de weg zitten ongelukken veroorzaken is groter. De wetgeving is opgesteld vanuit het oogmerk van marktordening. Dus door het tegengaan van manipulatie zorgen we tevens voor bestrijding van oneerlijke concurrentie. Als we als inspectie niets doen, kunnen chauffeurs veel langer rijden dan is toegestaan. Als we softwarefraude kunnen opsporen, wordt de pakkans groter en wordt het veiliger op de weg.'*

### **En in 2020?**

*'In 2020 gaan we het anders doen. We denken er bijvoorbeeld aan om het lastiger te maken de apparatuur die de rijtijden manipuleert via Internet te kunnen aanschaffen. De pakkans is nu klein. We hebben weinig inspecteurs op de weg als je kijkt naar de hoeveelheid vrachtwagens die op de Nederlandse wegen rijdt. Door de inspectie anders te doen, krijg je met minder inzet meer effect.'*

### **Wat leer jij hiervan?**

*'Toezicht en opsporing kunnen niet zonder elkaar, ze versterken elkaar juist. Stel dat je een vrachtwagen op het spoor komt waarbij de tachograaf is gemanipuleerd. In een bestuurlijk traject kun je die vrachtwagen of tachograaf niet in beslag nemen. In een opsporingstraject kan dat wel. Door toezicht en opsporing te koppelen, kun je meer stappen zetten. Dat geldt ook voor informatie-uitwisseling over en weer.'*

## **Wat is er in 2019 gebeurd?**

### *Overbelading*

In 2019 start de ILT een pilot over datadeling en data-analyse van weegbruggen. De ILT vraagt aan 24 ondernemingen om hun weegbrugdata te delen. Doel: inzicht krijgen in het naleefgedrag van beladingsnormen (totale toegestane massa) en de keten van transporteurs, beladers en opdrachtgevers.

Verder constateert de ILT overbelading in de mestsector. De ILT en de brancheorganisatie werken samen om overbelading tegen te gaan. Op basis van datavergelijking van beide brancheorganisaties en de ILT zijn 5 ondernemingen geselecteerd voor een bedrijfsbezoek.

### *Tachograaffraude*

In 2019 zet de ILT zowel op nationaal als Europees niveau stappen om tachograaffraude aan te pakken. In een signaalrapportage aan de Tweede Kamer wijst de ILT op de risico's van moeilijk te detecteren en aan te pakken fraude met tachografen. De opsporingsdienst van de ILT voert samen met Belgische collega's, Eurojust en Europol een strafrechtelijk onderzoek uit naar vermoedelijke Nederlandse helpers van een internationale criminele organisatie.

### *Deskhandhaving*

Vooruitlopend op het slimmer inspecteren via deskhandhaving voert de ILT in 2019 diverse onderzoeken en testen uit met geüploade tachograafdata van aangeschreven bedrijven. Zo wil de ILT uiteindelijk meer datagestuurd gedrag beïnvloeden. Concreet gaat het om het niet naleven van rij- en rusttijden. De ILT verzorgt een serie presentaties over dit project bij een ledenbijeenkomst van Transport en Logistiek Nederland (TLN).

### *Knooppunt Venlo*

De politie, de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW) en de ILT besluiten in 2019 om samen op te trekken bij het knooppunt Venlo. Dat wil zeggen dat de betrokken partijen informatie in een vroeg stadium delen. Zo verbeteren zij de informatiepositie van alle diensten. Het gaat om informatie over vervoerders en nationaliteiten die Venlo aandoen. In een aantal gevallen treden de partijen handhavend op. De resultaten van deze inspecties analyseren zij gezamenlijk. Vervolgens gebruiken zij deze resultaten voor vervolgacties gericht op 1 specifiek bedrijf, waarvoor een aantal vervoerders werkt. De gekozen methodiek biedt perspectief voor een risicogerichte ketenaanpak.

## **Programma 6: Schoon schip**

### **Waarom werkt de ILT hieraan?**

Sinds jaar en dag zorgen (zee)schepen voor grote hoeveelheden rookgassen in de lucht. De rookgassen van zeeschepen bevatten schadelijke stoffen, zoals SO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en PM (fijn stof). Deze stoffen hebben een grote nadelige invloed op mens en milieu. De scheepvaart levert een aanzienlijke bijdrage aan deze problematiek. De gezondheidsschade die hierdoor ontstaat, is in de IBRA 2018 geschat op € 220 miljoen.

### *Plastic soep*

De scheepvaart draagt bij aan de 'plastic soep' (plastic afval in zee). De ILT weet momenteel te weinig van het aandeel van de scheepvaart in de maatschappelijke schade. Hoeveel wordt op zee verbrand of overboord gegooid? Dit probleem wil de ILT beter analyseren met het oog op scherper toezicht en betere naleving.

### *Afvalresten over boord*

Verder vormen lozingen door de scheepvaart van deels giftige vloeibare afvalresten een probleem. Ook hierover is nog weinig bekend. De risicovolle aard van de stoffen maakt dat ingrijpen gewenst is. Een vorm van het lozen van afvalresten heet 'zeezwaaien'. Een schip gooit het afval stiekem overboord. Hierdoor spoelen (giftige) stoffen aan op Nederlandse stranden, natuur getijdengebieden, havens en riviermondingen. Het betreft hier niet alleen paraffineachtige stoffen die eenmaal aan land stollen, maar ook andere stoffen die schadelijk zijn voor mens, natuur en milieu. Over deze illegale lozingen is de afgelopen jaren veel maatschappelijke en politieke discussie ontstaan en zijn meermaals Kamervragen gesteld.

### **Wat wil de ILT bereiken?**

Met het programma Schoon Schip wil de ILT de schade door transport per zeeschip verminderen. Zo wil de ILT bijdragen aan de vermindering van SO<sub>2</sub> (zwaveldioxide) uitstoot en afvallozingen door de zeevaart. Concrete doelen:

- Vanaf uiterlijk 2020 maximale naleving van de SO<sub>2</sub> norm in de Nederlandse wateren.
- In Nederland geleverde scheepsbrandstoffen zijn conform wet- en regelgeving.
- Een toename van de afgifte van scheepsafval.
- Meer internationale samenwerking.
- Internationaal een voortrekkersrol in toezicht op dit terrein.



## Zwavel-snuffelpaal in Rotterdamse haven

Inspecteur:

*"Dit kunnen we als inspectie niet alleen."*

### **Wat is er in 2019 gebeurd?**

*'In 2019 hebben we de controles op de uitstoot van zwaveldioxide door de scheepvaart verder verbeterd. We hebben de zwavel-snuffelpaal verplaatst naar de Splitsingsdam in de Maasmond van de Rotterdamse haven. Daarmee meten we in de pluim van het schip zowel de hoeveelheid CO<sub>2</sub> als SO<sub>2</sub> en de verhouding daartussen. Dit geeft een goede indicatie van het zwavelgehalte in de gebruikte brandstof. Dat meten we zowel bij inkomende als bij uitgaande schepen. Deze paal stond eerst in Hoek van Holland, maar voor een beter bereik is deze verplaatst.'*

### **Wat doet de ILT?**

*'Het controleren via de snuffelpaal en we werken ook met de Belgische kustwacht om vanuit een vliegtuig(je) zwavelmetingen boven de Noordzee uit te voeren. Daarnaast nemen we brandstofmonsters van zeeschepen. In 2019 ging het om ruim 300 monsters. Dan kijken we hoe hoog het zwavelgehalte daarin is. Op de Noordzee mag er niet meer dan 0,1 % zwavel in de brandstof zitten. Gelukkig gaat het steeds beter. In 2019 zagen we een daling van het aantal overtredingen. Zeker 95 % van de schepen voldeed dit jaar aan de zwavelregelgeving. Het lijkt erop dat het toezicht effect heeft.'*

### **Waarom is dit belangrijk?**

*'Het is ongezond als het zwavelgehalte in de lucht te hoog is.'*

### **En in 2020?**

*'Vanaf 1 januari 2020 is er nieuwe regelgeving voor brandstof van zeeschepen op de wereldzeeën. Wereldwijd wordt de regel dat bunkerolie maximaal 0,5 % zwavel mag bevatten. Omdat op de Noordzee op maximaal 0,1 % zwavel mag worden gevaren, komen we het gebruik van die brandstof daar waarschijnlijk niet tegen. Wel kunnen we nu controleren of de bunkertanks van schepen die op andere zeeën dan de Noordzee varen, geen brandstof van meer dan 0,5% zwavel bevatten. Je mag die hoogzwavelige brandstof namelijk ook niet aan boord hebben. Het is lastig om een monster te nemen uit de bunkertank. Maar we denken een methode te hebben ontwikkeld waardoor we dat toch voor elkaar kunnen boksen.'*

### **Wat leer jij hiervan?**

*'Samenwerken loont! We kunnen dit als inspectie niet alleen. De zwavel-snuffelpaal, ontwikkeld door TNO, is geplaatst op een ideale locatie maar daar kunnen wij niet zomaar terecht. We hebben Rijkswaterstaat nodig om 'm in de Rotterdamse haven te kunnen plaatsen. En als we volgend jaar een grote drone willen inzetten voor toezicht op zee, hebben we een andere partij nodig om die drone dicht bij de kust te kunnen opslaan zodat we vandaaruit veilig kunnen starten en landen.'*

### **Wat is er in 2019 gebeurd?**

*Zwaveluitstoot controleren in Nederlandse wateren*

Het toegestane aandeel zwavel in de scheepsbrandstof mag in SECA (Sulphur Emission Control Area zoals de kanaalzone, Noord- en Oostzee) in de Noordzee niet meer dan 0,1

% bedragen. Alle rederijen kennen deze norm. De ILT heeft de rederijen geïnformeerd wanneer en hoe zij handhavend optreedt. Sinds 2019 maakt de ILT gebruik van diverse remote sensing-technieken om te controleren hoeveel zwavel er zit in de scheepsbrandstof. Dit doet de ILT onder meer met een snuffelpaal en met een kustwacht-vliegtuig. In 2019 haalt de ILT de Europese norm en controleert 800 schepen. De norm is: minimaal 10 % van het aantal unieke zeeschepen dat Nederlandse haven aandoet, inclusief fysieke monsternames (minimaal 40 %% van het aantal geïnspecteerde schepen).

Wat blijkt? Er is een opvallend verschil tussen de op volle zee gemeten waardes en die op het moment dat het schip de haven binnenvaart. De laatste liggen beduidend lager. Dit wordt verder onderzocht.

Het ministerie past het Besluit van de Wet Voorkoming verontreiniging Schepen (WVVS) aan, zodat de ILT de aanscherping van de zwavelregelgeving (die in maart 2020 inwerking treedt) in schepen kan handhaven.

De ILT stelt in 2019 een handhavingsstrategie op voor de Zwavelregelgeving 2020. Deze bespreekt zij in het jaarlijkse overleg van de SECA-landen. In dat kader gaat het meet- en monsternameteam brandstofmonsters nemen aan boord van schepen om het zwavelgehalte van de bunkerolie te controleren.

#### *Remote sensing*

In 2019 maakt de ILT een begin met het gebruik van remote sensing-technieken. De ILT moet schepen met bestemming Nederland tijdens het varen al kunnen screenen. Aan de hand daarvan kunnen inspecties en monsternames veel gerichter plaatsvinden in de haven. Met deze informatiegestuurde inspecties lukt het beter om overtreders op te sporen. Schepen die teveel uitstoten, spoort de ILT vaker op en pakt deze aan. Reders realiseren zich dat hun schepen al op de Noordzee en bij binnenkomst in havens via remote sensing in beeld zijn. Dit dwingt een betere naleving af en heeft een gunstig effect op dereductie van uitstoot.

#### *Welke indicatoren?*

Voorbeelden van deze indicatoren zijn:

- Het aantal inkomende schepen dat snuffelpalen detecteren in relatie tot alle inkomende schepen (dekking).
- Het aantal schepen dat remote sensing-technieken als mogelijk in overtreding bestempelt.
- Het percentage als risicovol gedetecteerde schepen dat aan een inspectie onderworpen is.
- Het percentage inspecties waarbij overtredingen zijn gevonden.
- De hoeveelheid zwaveluitstoot door scheepvaart.

#### *Snuffelpaal verplaatst*

De snuffelpaal in de Rotterdamse haven registreert aanvankelijk weinig overschrijdingen. Uit een controle door TNO blijkt dat de sensor goed functioneert. Om het aantal metingen te verhogen, wordt de sensor verplaatst naar een betere locatie bij de havenmond. Op de nieuwe plek is de snuffelpaal minder afhankelijk van de windrichting en verricht daardoor meer metingen.

#### *Andere vormen?*

In 2019 zoekt de ILT samenwerking op met een vliegtuigbouwer voor de verkenning van een andere vorm van remote sensing op zee. Het bedrijf geeft vooralsnog te kennen zelf tegen hindernissen op te lopen. Daardoor ligt dit project voorlopig stil. Verder zoekt de ILT naar een geschikte locatie voor opslag, start en landing voor een drone die de EMSA (European Maritime Safety Agency) voor metingen beschikbaar heeft gesteld.

#### *Controleren scheepsbrandstoffen*

In 2019 controleert de ILT ook de kwaliteit van de scheepsbrandstoffen. Reders bestellen scheepsbrandstof bij de toeleveranciers. Dit is een soms lange en ingewikkelde keten van bedrijven. Die bedrijven verwerken allerlei fracties uit de oliekolom en chemie om tot een bepaalde scheepsbrandstof te komen. Daarbij kan elke partij scheepsbrandstof een andere samenstelling (specs) hebben. De bunkeringen van de zeeschepen gebeurt op papier volgens de door de reder gewenste specs. In de praktijk is het moeilijk om te bewijzen dat de geleverde scheepsbrandstof niet aan de samenstellingseisen voldoet. Er is een risico van illegaal blenden van restpartijen (zie Programma 'Onjuiste verwerking van afvalstoffen') met kwalijke gevolgen voor uitstoot bij verbranding. Zelfs in zeer kleine hoeveelheden kan de verbranding van (an)organische stoffen zeer giftige uitstoot opleveren, zoals dioxinen.

#### *Samenstelling bunkerolie*

De ILT laat het RIVM in 2018 de samenstelling van bunkerolie bij 50 zeeschepen analyseren. Die analyse wijst uit dat bunkerolie zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) bevat, met regelmatig overschrijdingen van de normen van de zwarte stoffenlijst. Bovendien zitten er vaak chemische stoffen in die niet afkomstig zijn uit aardolie-raffinage. Als een schip brandstof bevat die na inspectie niet voldoet aan de vereisten, kan het zeeschip (of reder/agent) een 'Letter of Protest' in dienen bij de autoriteiten van het land waarin de levering heeft plaatsgevonden. Het protest kan op basis van een verkeerd zwavelgehalte zijn, maar ook vanwege andere gehalten indien deze overschreden worden (ISO 8217). De ILT voert hiervoor een aantal inspecties uit.

#### *Controleren afgifte van scheepsafval*

In 2019 onderzoekt de ILT de afgifte van scheepsafval. Sommige zeeschepen verbranden (een deel van) hun afval aan boord als zij daarvoor over speciale ovens beschikken. De resten die na verbranding overblijven, kunnen zij aan de wal bij speciale inzamelaars afgeven.

De ILT krijgt een betere informatiepositie over de mate en soort vervuiling als gevolg van lozingen van scheepsafval. De ILT zoekt daarvoor ook de verbinding met maatschappelijke spelers en andere toezichthouders.

#### *Internationale samenwerking*

Europese regelgeving schrijft voor dat elk aan zee gelegen EU-land een minimumaantal zwavelinspecties uitvoert. De ILT denkt effectiever te kunnen zijn met een meer kwalitatieve, informatiegestuurde manier van werken. Het succes daarvan is afhankelijk van voldoende beschikbare en betrouwbare data, ook van buitenlandse partners. Het verhogen van de effectiviteit vraagt om investeringen in nieuwe kennis en technieken. In dit kader zoekt de ILT naar samenwerking met internationale partners.

#### *Zwavelhandhaving*

De ILT stemt in 2019 de visie op de zwavelhandhaving van 2020 met andere landen af. Dat gaat bijvoorbeeld over de selectieprocedure bij schepen en de wijze van bemonstering. Ook is harmonisering van de zwavelgehalten nodig: wat doen we bij welke gehalten? De ILT presenteert daarop haar visie in de Expert Sulphur Group.

#### *Subsidie satellietdata*

Met behulp van een goedgekeurde subsidieaanvraag gaat de ILT onderzoeken hoe zij satellietdata kan toepassen voor toezicht en handhaving in het programma.

## Programma 7: Veilig en duurzaam Schiphol

### **Waarom werkt de ILT hieraan?**

Schiphol is na Heathrow (Londen) en Charles de Gaulle (Parijs) de grootste luchthaven van Europa. De luchthaven telt 6 start- en landingsbanen waarop jaarlijks ongeveer 500.000 vliegtuigbewegingen met handels- en personenverkeer plaatsvinden. In 2018 bezoeken 71 miljoen passagiers Schiphol.



In 2017 concludeert de Onderzoekraad voor Veiligheid (OVV) dat de complexiteit van Schiphol op dit moment niet tot directe veiligheidsproblemen leidt, maar dat er maatregelen genomen moeten worden om die veiligheid te blijven garanderen bij een groei van het aantal vluchten. Ook moet er beter zicht komen op de integrale risico's, moet het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) de regie nemen en moet de capaciteit en kunde rond het toezicht door de ILT op adequaat niveau gebracht worden. De minister heeft hierover toezeggingen gedaan aan de Tweede Kamer.

### **Wat wil de ILT bereiken?**

De ILT wil een bijdrage leveren aan een veilig én duurzaam Schiphol. Daarom start de ILT in 2019 een nieuw programma rondom Schiphol. De ILT wil ook de reikwijdte verbreden tot andere, gerelateerde maatschappelijke problemen zoals die rond de leefomgeving. Belangrijkste opgave: de risico's en de samenhang tussen thema's in beeld brengen, zowel die op het gebied van vliegveiligheid als van arbeidsveiligheid, gezondheid en leefbaarheid. Waar het toezicht alleen lag bij de door de ILT gecertificeerde organisaties, vindt een verbreding plaats naar alle op Schiphol actief opererende luchtvaart gerelateerde organisaties. De ILT kijkt daarbij specifiek naar het gevolg van hun activiteiten op de veiligheid en duurzaamheid op en rondom Schiphol.

Het programma kent de volgende lijnen:

1. Veilig vliegen en veilig werken.
2. Gezond en veilig leven.
3. Vertrouwen en betrouwbare feitenbasis.
4. Schiphol als veilig en duurzaam multimodaal knooppunt.

## Betere grondafhandeling op Schiphol

Inspecteur:

*"Het pushback proces heeft onze aandacht."*

### **Wat is er in 2019 gebeurd?**

*'In februari botsen 2 vliegtuigen tijdens een pushbackmanoeuvre op Schiphol. De passagiers en bemanning komen met de schrik vrij, er is flinke schade aan de toestellen. We hebben dit gemeld in de Staat van Schiphol. Voor de ILT is dit reden om een project over pushback te starten. Gaat het om een incident of komt dit vaker voor? Bij een pushback wordt een toestel door een pushbacktruck achteruit naar de taxibaan geduwd. Dat gebeurt omdat een vliegtuig zelf niet achteruit kan rijden.'*

### **Wat doet de ILT?**

*'We hebben het hele proces onderzocht en met alle betrokkenen gesproken. De luchthaven, de verkeersleiding, de chauffeurs die de pushbacks uitvoeren, de piloten van de luchtvaartmaatschappijen. Dit alles is vervolgens besproken met het management van de betreffende partijen. We hebben ook een pushbackoperatie geobserveerd, deels vanaf de zijlijn en deels vanuit de pushbacktruck. Toen zagen we met eigen ogen hoe een vliegtuig plotseling snel achter een vliegtuig langs taxiede terwijl dat vliegtuig net achteruit werd gedrukt. De pushbackchauffeur moest remmen om een botsing te voorkomen. We hebben ontdekt dat dit vaker gebeurt, maar niet wordt gerapporteerd. Als ILT willen we informatiegestuurd werken, maar we weten dus niet alles. Het is belangrijk dat de registratie wel plaatsvindt. We wijzen de betrokken partijen daarop.'*

### **Waarom is dit belangrijk?**

*'Voor de veiligheid van Schiphol. Een pushback lijkt een eenvoudige manoeuvre maar het is een activiteit met een risico op incidenten en ongevallen. De ILT ziet het pushbackproces op Schiphol als een risico voor de veiligheid op het platform. Dat is het gevolg van een al ingewikkelde en drukbezette infrastructuur.'*

### **En in 2020?**

*'We werken nu aan maatregelen om de veiligheid bij pushbacks te vergroten. Het is een complexe handeling waar veel partijen mee te maken hebben.'*

### **Wat leer jij hiervan?**

*'Dat er handelingen zijn op Schiphol die gevolgen hebben voor de veiligheid als we ze niet (onder)kennen. Toen ik hiermee begon, dacht ik: is er wel een risico? Nu weet ik dat hier sprake is van een risico en dat de complexe handeling goed moeten worden uitgevoerd. Incidenten moeten worden gemeld. Ik leer ook dat de nieuwe manier van inspecteren werkt. Vroeger zouden we dit met 2 inspecteurs uitzoeken en er vervolgens een rapport over schrijven. Dat gaat een stuk sneller. Nu pakken we het breed aan. We noemen het 'inspecteren met maatschappelijke waarde' en ik zie dat het effect daarvan groter is.'*

## **Wat is er in 2019 gebeurd?**

### *Staat van Schiphol*

In 2019 werkt de ILT aan de Staat van Schiphol. Hierin staat alle beschikbare informatie rond de thema's: veilig vliegen, veilig en gezond leven en werken. De ILT doet dat op basis van wat zij zelf ziet vanuit haar toezichthoudende rol. En ze vult dat aan met informatie van andere organisaties. De Staat wordt jaarlijks geactualiseerd om beter inzicht te geven in de veiligheid en duurzaamheid op en rond Schiphol.

De Staat van Schiphol is ontwikkeld in reactie op aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) om de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol in kaart te brengen. En om de veiligheid en duurzaamheid van het vliegverkeer te monitoren en trendanalyses uit te voeren. De ILT publiceert in februari 2020 voor de tweede keer een Staat van Schiphol.

### *Veilig vliegen en veilig werken*

De ILT biedt toezicht op het Integral Safety Management System (ISMS) van de samenwerkende sectorpartijen op Schiphol. Het ISMS is ontstaan in navolging van de OvV aanbevelingen. Ook is er aandacht voor het pakket van maatregelen voor de verbetering van de veiligheid, vooral rondom communicatie en andere gegevensuitwisseling tussen die partijen. De voortgang van de roadmap is opgenomen in de Staat van Schiphol 2019.

### *Thema-specifieke inspecties*

De ILT kiest de onderwerpen voor thema-inspecties op basis van signalen, meldingen aan het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen en (bijna) incidenten.

De ILT start in 2019 met 2 thema-inspecties: over het pushback-proces (n.a.v. de botsing met twee vliegtuigen op 13 februari) en de grondafhandeling. De uitkomsten staan beschreven in de Staat van Schiphol. De ILT bespreekt deze uitkomsten ook met de sector, zodat zij zo nodig maatregelen kan nemen. En de ILT ziet vervolgens toe op uitvoering en effect van de maatregelen.

### *Gezond en veilig leven*

Ook in 2019 verschijnen 2 handhavingsrapportages Schiphol. De rapportages geven inzicht in de resultaten van het toezicht op de naleving van de normen voor geluid, uitstoot en externe veiligheid en de regels voor het baan- en routegebruik. Sinds 1 november 2018 geldt voor Schiphol een norm van maximaal 32.000 nachtvluchten handelsverkeer. De ILT verwacht van de luchtvaartsector dat zij gezamenlijk voorzieningen treft om normoverschrijdingen te voorkomen. En dat gebeurt ook; in 2019 overschrijdt de luchtvaartsector de norm voor nachtvluchten handelsverkeer niet.

## Nieuwe programma's in aantocht

In 2019 besluit de ILT van start te gaan met 3 nieuwe programma's:

1. Veiligheid op het spoor.
2. Verstoring marktwerking taxivervoer.
3. Legionella.

Deze programma's zitten nog in een opstartfase. In het jaarverslag van 2020 leest u hier meer over.

## 2. Signaalrapportages: nieuwe risico's

In 2019 stelt de ILT 6 signaalrapportages op. De rapportages bevatten waarschuwingen voor zaken die mis dreigen te gaan of voor ontwikkelingen waarvoor nieuwe regels nodig zijn. De inspecteurs van de ILT zien vaak als eerste of het beleid van een ministerie werkt. De ILT maakt deze rapportages openbaar.



### **Fraude met tachografen staat handhaving rij- en rusttijden in de weg**

In deze signaalrapportage wijst de ILT op de risico's van moeilijk te detecteren en aan te pakken fraude met tachografen. Dit maakt de handhaving van de rij- en rusttijden lastig. Het heeft ook negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en het gelijke speelveld in de sector.

Waarom is dit lastig?

- Nieuwe vormen van tachograaffraude zijn tijdens weginginspecties niet of nauwelijks te ontdekken.
- Installateurs die een gemanipuleerde tachograaf inbouwen en de leveranciers van de tachograaf zijn moeilijk aan te pakken.
- De straffen voor fraude met tachografen staan niet in verhouding tot de winst die criminelen met de manipulaties behalen.

#### *Effect signaalrapportage*

Zowel op nationaal als Europees niveau worden stappen gezet om tachograaffraude effectiever aan te pakken. Zo is de maximumboete bij transportinspecties verhoogd van 4.400 euro naar ruim 10.000 euro. Een andere belangrijke stap is de Regeling tachografen die per 15 juni 2019 van kracht wordt. Deze regeling maakt het mogelijk de bevoegdheidspas van monteurs in te trekken of te schorsen wanneer er een overtreding geconstateerd wordt. Met het oog op effectievere handhaving investeert de ILT continu in training en uitrusting van inspecteurs.

### **Fraude met certificering duurzame biodiesel**

In deze signaalrapportage wijst de ILT op fraude met de certificering van duurzame biodiesel. Door biodiesel ten onrechte te voorzien van het certificaat Proof of Sustainability wordt een grote hoeveelheid biodiesel als duurzaam aangemerkt, terwijl de brandstof niet voldoet aan de wettelijke eisen. Uit het onderzoek komt naar voren dat het nu geldende certificeringssysteem fraudegevoelig is. Dergelijke fraude ondermijnt het vertrouwen van bedrijven en consumenten in (het gebruik van) duurzame brandstoffen.

#### *Effect signaalrapportage*

Naar aanleiding van de signaalrapportage werkt de ILT samen met verschillende instanties aan een ketenanalyse naar kwetsbaarheden en verbeteringen van het systeem. Publicatie van deze ketenanalyse is begin 2020 voorzien. De staatssecretaris van IenW is daarnaast met de Europese Commissie in gesprek om mogelijke handelingsperspectieven te identificeren. Nederland blijft nauw samenwerken met andere lidstaten om in aanloop naar de implementatie van de RED2 (EU Renewable Energy – Recast to 2030) de mogelijkheden voor verbeteringen door te voeren.

### **Toenemend risico op botsing tussen recreatieve drones en bemane luchtvaart**

In deze signaalrapportage wijst de ILT op het toenemend risico op een botsing tussen recreatief gebruikte drones en bemane luchtvaart. In 2018 komen 7 meldingen binnen van bijna-botsingen tussen drones en bemane vliegtuigen. Drones, gebruikt voor recreatieve doeleinden, vliegen steeds hoger, tot ver boven de toegestane grens van 120 meter. Het aantal meldingen van drones bij landingsbanen van onder andere Schiphol groeit.

#### *Effect signaalrapportage:*

De signaalrapportage leidt tot herhaalde communicatie over wat is toegestaan met een drone. Het digitaliseren van de dronekaart (dronezones) is in de maak. Daarnaast zijn partijen die betrokken zijn bij de veiligheid op en rond luchthavens bezig met de aanpak van mogelijke verstoringen door drones.

### **Analyse risico's in de keten van bodemas**

In deze signaalrapportage wijst de ILT op risico's in de keten van bodemas voor gezondheid en milieu. Daarbij baseert de ILT zich op signalen van de omgevingsdiensten over problemen met de import, productie, kwaliteitsverbetering, opslag, toepassing en monitoring van bodemas. Conclusie: de risico's zijn mogelijk het gevolg van de negatieve prikkels die onherroepelijk ontstaan, omdat toepassingen van bodemas (een standaard restproduct van afvalverbranding) kostbaar zijn.

#### *Effect signaalrapportage:*

Mede naar aanleiding van de signaalrapportage onderzoekt het ministerie de mogelijkheden voor een gezamenlijke aanpak voor een veilig en duurzaam gebruik van AVI-bodemassen. Naar verwachting er is begin 2020 duidelijkheid over de wijze waarop huidige praktijk van afvalverbranding waarbij bodemas ontstaat, verbeterd kan worden.

### **Ruimte voor doorontwikkeling vergunningverlening-, toezicht- en handhavingstelsel**

In deze signaalrapportage levert de ILT een bijdrage aan de doorontwikkeling van het VTH-stelsel. VTH staat voor: vergunningverlening-, toezicht- en handhavingstelsel. De inspectie zet daarbij de uitgangspunten van de wet af tegen de praktijk. Conclusies:

- Binnen het huidige VTH-stelsel is de onafhankelijkheid van vergunningverlening en handhaving door omgevingsdiensten nog onvoldoende geborgd.
- De informatieverstrekking en gegevensuitwisseling en daarmee de transparantie kunnen beter.
- Het stelsel is op het punt van samenwerking verbeterd, maar er is nog ruimte voor doorontwikkeling.

#### *Effect signaalrapportage:*

Tegelijkertijd met het verschijnen van de signaalrapportage komt ook een rapport over de kwaliteit van de uitvoering van de VTH-taken 2019 uit. Beiden bevatten aanbevelingen voor de minister en betrokken partijen. Er zijn 6 actiepunten: de onafhankelijkheid van de uitvoering verbeteren, de vergroting van de bestuurlijke urgentie, kennisdeling en kennisopbouw/informatiedeling en borging, uniformering, beleid en uitvoering meer op elkaar laten aansluiten en er toezien op de daadwerkelijke uitvoering van afspraken en wettelijke verplichtingen voor VTH wet- en regelgeving.

### **Signalen Autoriteit Woningcorporaties**

Het betreft hier de signalen over Saneringscorporatie Vestia, de WSW en de signalen in de Staat van de Corporatiesector. Hierover kunt u meer lezen in het hoofdstuk over de Autoriteit Woningcorporaties.

## Wat is er gebeurd met de signaalrapportages uit 2018?

### **Uitzondering emissie-eisen 76 zeer zorgwekkende stoffen**

In deze signaalrapportage wijst de ILT op risico's van zeer zorgwekkende stoffen. Voor 76 van deze stoffen geldt tot 2025 alleen een wettelijke minimalisatieverplichting. De ILT ziet in de praktijk dat bedrijven zich niet inzetten om tot stoppen of een minimale uitstoot van deze stoffen te komen. Daarbij doen bedrijven soms een expliciet beroep op de uitzonderingstermijn. Een mogelijk gevolg is onnodig grote uitstoot van deze zeer zorgwekkende stoffen tot 2025.

#### *Effect signaalrapportage*

De ILT deelt deze signaalrapportage met de overheidsorganisaties met bevoegdheden bij Besluit risico's zware ongevallen (Brzo), zodat zij adequate maatregelen kunnen nemen. De ILT spreekt met de provincies af de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen versterkt aan te pakken. In dit kader doet de ILT een uitvraag naar de vergunde en daadwerkelijke uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen.

### **Stagnerende afzetmarkt thermisch gereinigde grond**

In deze rapportage signaleert de ILT dat de afzetmarkt voor thermisch gereinigde grond (TGG) stagneert terwijl de voorraden groeien. Bij mogelijke afnemers ontbreekt het vertrouwen. Dit is het gevolg van eerdere problemen met toegepaste, gecertificeerde thermisch gereinigde grond. Onder andere in de Westdijk bij Bunschoten.

#### *Effect signaalrapportage:*

In het ontwerp Aanvullingsbesluit bodem Omgevingswet is de meldingstermijn aangepast en verruimd van 5 dagen naar 4 weken. Het bevoegd gezag beschikt dan eerder over de noodzakelijke informatie. Hierdoor kan het toezicht beter worden uitgevoerd wat een gunstige invloed zal hebben op de naleving. Verder hebben de 2 grote producenten van TGG hun productieprocessen zo aangepast dat de kwaliteit van de TGG aan de wettelijke eisen voldoet. Als gevolg daarvan mogen producenten het materiaal 2019 in beginsel weer toepassen.

### **Vervolgonderzoek afvalstromen Chemours**

Deze signaalrapportage geeft vervolg aan het signaal dat er sprake is van mogelijke onbeheerste verspreiding van GenX in de leefomgeving. De ILT signaleert dat het delen van informatie bij (mogelijk) zeer zorgwekkende stoffen gebrekkig is. Verbetering is mogelijk als de hele keten meer aandacht heeft voor deze stoffen: van grondstofproductie tot en met de afvalverwijdering.

Het afvalverwerkende bedrijf Suez treft bij metingen FRD-besmettingen aan in binnenkomende afvalstromen. Omdat Suez geen afvalstromen ontvangt van de enige nu bekende bron van FRD –Chemours- onderzoekt de ILT de oorzaak. De ILT onderzoekt hierbij bedrijven die afval hebben aangeleverd bij Suez en de transporteur van het afval. Daarbij is geen bron van de FRD-besmetting (GenX-stof) gevonden. Omdat FRD wel steeds is gemeten bij Suez, is ook het transport van en naar Suez onder de loep genomen. De bron van deze besmetting is echter niet te vinden, omdat het hier gaat om veel ritten van en naar een groot aantal bedrijven op verschillende locaties waar niet wordt gemeten op FRD. Hierdoor kan de verspreiding ongecontroleerd en ongemerkt plaatsvinden.

## 3. 2019 in vogelvlucht

De ILT heeft een groot aantal taken op het gebied van toezicht en vergunningverlening. Daarnaast komt de ILT specifiek in actie bij incidenten. In dit hoofdstuk leest u de belangrijkste of meest bijzondere gebeurtenissen in 2019.





## Januari

In januari verliest het containerschip de MSC Zoë 342 containers ten noorden van de Waddenzee. Het grootste deel komt terecht in het water en bij de kust. Samen met de maritieme politie werkt de ILT mee aan het strafrechtelijke onderzoek van het Openbaar Ministerie. De ILT geeft vergunningen (certificaten) aan vissers om het afval op te ruimen.

Verder publiceert de ILT een onderzoek naar de mogelijke invloed van (elektro)magnetische straling op de Stint bij de spoorwegovergang in Oss. Hier vond in 2018 een tragisch ongeval plaats. De ILT voert het onderzoek samen uit met de Autoriteit Telecom.

## Februari

In februari krijgt de ILT een bijzondere vergunningaanvraag, namelijk voor ontheffing voor het transport van een ontmantelde Boeing 747 van Corendon. Het toestel is op Schiphol met hijskranen verplaatst. Vervolgens gaat de Boeing 747 dwars over de snelweg en via weilanden naar het Corendon Village Hotel in Badhoevedorp. Bij de beoordeling van de vergunningaanvraag kijkt de ILT vooral naar de hoogtebeperkingen op Schiphol en de mogelijke impact op het vliegverkeer.

Verder voert de ILT deze maand een inspectie uit met een drone in Vlaardingen. Aanleiding: door slecht onderhoud is een bolder aan een steiger in Vlaardingen afgebroken. Daar zit een tanker aan vast. Het gevolg: ernstige schade en verontreiniging van het oppervlaktewater.

## Maart

De minister van Infrastructuur en Waterstaat sluit in maart het Nederlandse luchtruim voor Boeing 737 MAX toestellen om de veiligheid van passagiers te kunnen garanderen. Nadat de Europese luchtvaartautoriteit EASA een sluiting van het Europese luchtruim verordent, trekt de minister de nationale sluiting in. Het Nederlandse luchtruim is gesloten voor 737 MAX toestellen zolang de EASA de Europese sluiting handhaaft.

De Raad van State komt met een uitspraak over het schorsen van de vergunningen van luchtvaartmaatschappij Solid aiR. De zaak kwam in 2011 aan het rollen na een tip van een klokkenluider. De ILT voerde vervolgens inspecties uit bij de luchtvaartmaatschappij. Solid aiR werd onder verscherpt toezicht geplaatst. Een schorsing van de vergunningen volgde. Na 7 jaar procederen, oordeelt de Raad van State dat de schorsing terecht is.

## April

In april oordeelt de Raad van State dat de ILT terecht een dwangsom van € 7.500 int na onbetrouwbare keuringen van vervuilde grond. Wat is er aan de hand? De ILT legde in 2016 een last onder dwangsom op aan een bedrijf na een onbetrouwbare keuring van een partij vervuilde grond. In 2017 vorderde de ILT de dwangsom toen bleek dat er opnieuw sprake was van een overtreding. Het bedrijf verweert zich door erop te wijzen dat de fout al vóór de tweede inspectie door het bedrijf is opgemerkt en later is hersteld. De Raad van State oordeelt desondanks dat de ILT de dwangsom mag innen.

De ILT levert een bijdrage aan de door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) ontwikkelde viewer hoogtebeperkingen luchtvaart. Deze viewer biedt bij bouwplannen in de hoogte snel inzicht in de geldende hoogtebeperkingen vanwege militaire luchtvaart en burgerluchtvaart.

## Mei

De ILT brengt een rapport uit op basis van onderzoek in 2018 en 2019 naar de spoorweginfrastructuur (o.a. spoortunnels, wissels, overwegen en treinbeveiligingsinstallaties) in 5 contractgebieden. Conclusie: de kwaliteit van het spoor voldoet steeds beter (96,3% ten opzicht van 85% in 2013 nulmetingsjaar) aan de onderhoudsnormen van ProRail.

Deze maand verschijnt ook de signaalrapportage 'Fraude met certificering duurzame biodiesel'.

In de Tweede Kamer wordt de beleidsdoorlichting van begrotingsartikel 24: Handhaving en Toezicht van hoofdstuk XII, Infrastructuur en Waterstaat behandeld. Naar aanleiding hiervan worden er binnen de ILT diverse acties opgestart, waaronder een project om te bepalen hoe de effecten van de toezichtprogramma's kunnen worden gemeten, om de toezeggingen van de minister aan de Tweede Kamer verder uit te werken.

## Juni

De ILT stapt in juni naar de bestuursrechter om de provincie Noord-Holland te bewegen om de milieuvergunning van Tata Steel in IJmuiden aan te passen. Eerder al adviseerde de ILT de provincie om in de milieuvergunning de voorwaarde op te nemen, dat Tata Steel onderzoekt hoe zij de uitstoot van stikstofoxiden door de pelletfabriek omlaag brengt. De provincie legde dit advies naast zich neer en de ILT ging daarom in beroep. In 2018 stapte de ILT ook al naar de bestuursrechter om in beroep te gaan toen de provincie besloot dat Tata Steel geen aanvullende maatregelen hoefde te nemen om bij het (wind-)verhitten aan de Europese uitstootnormen van stikstofoxiden te voldoen.

In juni treedt nieuwe wet- en regelgeving in werking onder het Vierde Spoorwegpakket. Daarmee wijzigt de taakverdeling tussen de ILT en de European Railway Agency (ERA) voor het vergunningverleningsproces voor internationaal opererende spoorwegondernemingen. Dit krijgt onder meer vorm met de introductie van een digitaal loket (One Stop Shop). Dit loket moet de kwaliteit en de efficiëntie van de Europese spoorwegsector verbeteren.

In juni publiceert de ILT resultaten van onderzoek eerder dit jaar naar spoorweginfrastructuur op het rangeerterrein Kijfhoek in een informatieblad. Het onderzoek brengt geen acuut onveilige situaties aan het licht. Wel is het aantal wissels dat aan de norm voldoet lager (87,2%) dan het landelijk gemiddelde (97%). Op termijn leidt dit tot versnelde slijtage van spoorobjecten.

## Juli

In juli start de ILT met inspecties van sauna's op legionella. De ILT checkt welke voorzorgsmaatregelen sauna's nemen om legionellabesmetting te voorkomen. De warmte in sauna's gecombineerd met de aanwezigheid van water maken sauna's tot een mogelijke voedingsbodem voor legionellabacteriën. Deze bacteriën vormen vooral een risico bij inademing, bijvoorbeeld door verneveling van water in de douche of het bubbelbad.

Na een melding van de NVWA komt het gebruik van de illegale biocide DutriRock Bedding Powder aan het licht. Deze biocide wordt door pluimveebedrijven gebruikt voor salmonellabestrijding in kippenstallen. De ILT haalt het middel van de markt en let de importeur en de leverancier sancties op. Zo voorkomen de NVWA en de ILT dat deze biocide uiteindelijk in kuikens en in kuikenvlees terechtkomt.

## Augustus

De Inlichtingen- en Opsporingsdienst (IOD) van de ILT doet huiszoeken en vordert gegevens in het kader van een strafrechtelijk onderzoek naar de mogelijk illegale export van afval. Het gaat om verdenking van het illegaal exporteren van ongeveer 12 miljoen kilo afval naar Afrika en Azië, waarbij de opbrengst vermoedelijk witgewassen wordt. Door het verlenen van vergunningen voor afvaltransporten kan de ILT toezien op een juiste verwerking van afval en kan schade aan het milieu worden voorkomen.

## September

In september wijst de ILT verkopers van koplampen op de naleving van producteisen. De boodschap is dat voertuigverlichting op de openbare weg een E-merk moet hebben. Dit geeft aan dat de verlichting volgens de geldende normen getest is. Hiermee wil de ILT de verkoop van verlichting zonder keurmerk stoppen. Ook wil de ILT oneerlijke concurrentie voorkomen. Om de communicatie kracht bij te zetten, kondigt de ILT voor eind 2019 inspecties aan.

## Oktober

In oktober wordt de Hoekse Lijn in gebruik genomen: de metroverbinding tussen Schiedam en Hoek van Holland. De ILT is hier al in een vroeg stadium bij betrokken. Als toezichthouder kijkt de ILT of de veiligheid van de voormalige spoorverbinding geborgd is. Na deze toetsing kan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag de vergunning verlenen.

Verder voert de ILT verkennende toezichtacties uit op het varend ontgassen van restladingen door binnenvaartschepen. Varend ontgassen van een aantal stoffen is verboden. Na het lozen van vloeibare lading blijft altijd een geringe hoeveelheid restlading achter. Voor het vervoeren van andere lading moeten de ladingtanks met ventilatoren worden doorgeblazen. De ILT voert de acties verspreid door het land uit in samenwerking met Rijkswaterstaat en omgevingsdiensten. Bij deze acties zetten we een drone in en maken we gebruik van een netwerk van snuffelpalen (e-noses) om overtredingen op te sporen. Het resultaat: 5 van de 70 passerende schepen zijn in overtreding, één schip brengt mogelijk ook schadelijke stoffen in de lucht, nader onderzoek hiernaar loopt nog.

## November

Steeds vaker komen er meldingen van lastige passagiers aan boord van vliegtuigen. Dat blijkt in 2019 uit de jaarlijkse inventarisatie van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen van de ILT. Door het verstoren van de orde, kan de veiligheid aan boord in het geding komen. De meeste incidenten gebeuren op middellange en langeafstandsvluchten.

## December

De Uithoflijn, de nieuwe tramverbinding tussen Utrecht Centraal en de Uithof, wordt na goedkeuring van de ILT in gebruik genomen. De ILT is sinds 2016 betrokken bij de realisatie van de tramverbinding. Evenals bij de Hoekse Lijn verleent de ILT de verklaring van veiligheid van de infrastructuur en van de nieuwe trams. Daarna volgt de gemeente Utrecht met een vergunning voor de ingebruikname van het traject.

Drinkwaterbedrijven leven de wettelijke controlevoorschriften goed na. Het drinkwater voldoet ook vrijwel altijd aan de gestelde norm. Dat blijkt uit het jaarverslag Drinkwaterkwaliteit 2018.

De ILT biedt in december het jaarverslag spoorveiligheid 2018 aan de Tweede Kamer aan. Daaruit blijkt dat het Nederlandse spoor veilig is en dat het aantal slachtoffers de afgelopen tien jaar geleidelijk is gedaald. Tegelijkertijd blijven spoorwegovergangen een punt van zorg. Verder reden vooral rangeertreinen vaker door rood, wat niet tot gevaarlijke situaties leidde.

Nadat uit herkeuringen blijkt dat de kwaliteit van thermisch gereinigde grond (TGG) van de bedrijven Theo Pouw en ATM aan de eisen voldoet, mag het materiaal in beginsel weer worden toegepast. Door dit besluit raakt de afzetmarkt voor TGG uit zijn impasse.

In december stuurt de ILT 2 rapporten naar de minister over de inrichting van de zorgplicht op dijken, duinen en stormvloedkeringen door Rijkswaterstaat en de waterschappen. Het merendeel van de waterschappen en regio's van Rijkswaterstaat blijkt de (werk)processen en organisatie voldoende geborgd te hebben om hun zorgplicht bij het beheer en onderhoud van deze primaire waterkeringen uit te voeren.

December is ook de maand van het vuurwerk. De ILT keurt het knalvuurwerk type Cobra 3 BP23 af. Dit vuurwerk voldoet niet aan de veiligheidseisen. De vuurwerkbranche informeert vuurwerkhandelaren dat zij dit product niet langer aan consumenten mogen verkopen.

## 4. Dienst- en vergunningverlening in 2019

De ILT werkt aan optimale dienst- en vergunningverlening. Wat bereikt de ILT in 2019?



## Wat is optimale dienstverlening?

Optimale dienstverlening houdt in dat burgers en bedrijven duidelijkheid, eenvoud, gemak, inzicht en overzicht hebben in de contacten met de ILT. Zij kunnen bijvoorbeeld op ieder moment een melding doen of een vraag stellen. Burgers en bedrijven hebben contact met de ILT via het klantcontactcentrum, via informatie op de website, Twitter, persvoorlichting of bijeenkomsten met sectoren en branches. De ILT herkent en vangt signalen op uit de omgeving en zet deze door naar de juiste plek binnen de organisatie. De tevredenheid van klanten meet de ILT via klanttevredenheidsonderzoeken.

## MijnILT

In 2019 neemt de ILT het webportaal 'MijnILT' in gebruik. Via dit portaal kunnen ondernemers meldingen indienen en vergunningen aanvragen (<https://e-loket.ilent.nl/>). Ook hebben indieners altijd overzicht over hun vergunningaanvragen (inclusief de status) en meldingen. Daarnaast verkleint digitaal werken de kans op fouten en zijn dossiers sneller op orde. De ILT gaat het portaal voor meerdere vergunningaanvragen en meldingen beschikbaar stellen.

## Vergunningen

De verdere digitalisering van onderdelen van het EVOA-proces start in de tweede helft van 2019. Een deel van de transportmeldingen worden vanaf september direct ingelezen en vanaf december is 'MijnILT' beschikbaar voor EVOA-vergunningaanvragen en de buitenlandheffing op export van afval.

## Doelgroep betrekken

De sector denkt ook in 2019 actief mee over het makkelijker maken van vergunningverleningsprocessen bij de ILT. Dat gebeurt via paneldiscussies, rondetafelgesprekken en werksessies. In het najaar van 2018 start de ILT een pilot om blockchaintechnologie toe te passen op het gebied van internationaal afvaltransport (EVOA). De ILT zet deze pilot in 2019 voort. Met deze pilot wil de ILT de efficiëntie verbeteren en de regeldruk binnen de EVOA-keten verminderen.

De ILT breidt de regelhulp uit die de aanvrager helpen bij het indienen van een aanvraag. Ook zorgt de ILT ervoor dat zij beter kan anticiperen op grotere hoeveelheden aanvragen, bijvoorbeeld als gevolg van de inwerkingtreding van nieuwe wet- en regelgeving. Dit doet zij door het klantcontactcentrum hierop in te richten. Op die manier kan de ILT op tijd capaciteit vrijmaken voor de afhandeling van deze aanvragen.

## 5. Autoriteit woningcorporaties

De ILT houdt namens de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties het toezicht op de woningcorporaties. Lees hier de belangrijkste resultaten van 2019.



## Waar staat de Autoriteit woningcorporaties voor?

De Autoriteit woningcorporaties (Aw) ziet erop toe dat woningcorporaties hun beleid en beheer maximaal dienend inzetten aan de beschikbaarheid, betaalbaarheid en kwaliteit van woonruimte voor mensen met lagere inkomens. Kwaliteit is een breed begrip dat aspecten als duurzaamheid, leefbaarheid en bijdragen aan een inclusieve samenleving omvat. Kort gezegd is het werk van de Aw gericht op het behouden en versterken van het vertrouwen in het corporatiestelsel.

Ook in 2019 bestaat het dagelijkse werk van de Autoriteit woningcorporaties uit:

- Het verlenen van vergunningen uiteenlopend van relatief eenvoudige procedures tot heel gecompliceerde aanvragen met grote maatschappelijke gevolgen.
- Het continu volgen van de ontwikkeling van corporaties binnen hun dynamische omgeving.
- Het verwerken van data tot informatie.

## Gezamenlijk beoordelingskader

De afgelopen jaren werken de Aw en het Waarborgfonds Sociale Woningbouw (WSW) intensiever samen om het toezicht op de corporatiesector effectiever en efficiënter te maken. Opbrengst: een gezamenlijk en eenduidig toepasbaar beoordelingskader dat de Autoriteit woningcorporaties en het Waarborgfonds sinds 2019 toepassen.

Het gezamenlijk beoordelingskader voorkomt dubbel werk. Dat vermindert de administratieve lasten voor corporaties. De Aw richt zich op de governance van de corporaties en het Waarborgfonds op het bedrijfsmodel. Samen richten ze zich op de financiële continuïteit. Iedere corporatie krijgt jaarlijks een basisonderzoek waarbij wordt gekeken naar de aspecten governance, financiële positie en portefeuillestrategie. Afhankelijk van de uitkomsten hiervan kan een verdiepend onderzoek plaatsvinden. In 2019 lukt het niet om voor alle corporaties een basisonderzoek uit te voeren. Dit heeft te maken met een groot aantal vacatures bij de afdeling Toezicht, nieuwe werkwijze gezamenlijk beoordelingskader en overige werkzaamheden die tijd opeisen (zoals de evaluatie van de Woningwet). De verrichte onderzoeken zijn risicogericht geselecteerd op het professioneel oordeel van de inspectieteams.

## Programma Governance

Een goede governance is een belangrijke waarborg, zodat corporaties hun volkshuisvestelijke taken kunnen blijven realiseren. Nu en in de toekomst. Doel van het programma 'Governance': het doorontwikkelen van het toezicht op governance, gedrag en cultuur en op de daarbij behorende methodiek. Tijdens de governance-inspecties voert de Aw in ieder geval gesprekken met zowel het bestuur als met de Raad van Commissarissen. Het gaat hier om reflectief en responsief toezicht met als doel: betere kwaliteit van de governance.

### *Leertraject*

De governance-inspecties vragen het nodige van de competenties van de medewerkers en van de audit- en inspectiemethodiek. In 2019 en 2020 volgen alle inspecteurs toezicht en geschiktheid en betrouwbaarheid een leertraject governance, gedrag en cultuur. In dit leertraject worden de inspecteurs getraind op de benodigde vaardigheden voor groepsdynamiek, boardroom dynamics, gedragsobservaties en verslaglegging.

### *Onafhankelijke controller*

In 2019 wordt de methodiek van de governance-inspecties uitgebreid met een onderzoek naar de inbedding van de onafhankelijke controller binnen de corporatie. Doel: meer zicht krijgen op de governance van de organisatie en de kwaliteit van de tegenkracht op het bestuur.



*Pilot volkshuisvestelijk belang*

Tot slot start de Aw binnen het programma governance met het uitwerken van een pilot volkshuisvestelijk belang. In deze pilot wordt onderzocht wat het volkshuisvestelijk belang betekent voor het toezicht. Hiermee volgt de Aw een aanbeveling op uit het evaluatierapport 'In regels kun je niet wonen'. Het rapport pleit ervoor om het volkshuisvestelijk belang een meer prominente plaats te geven in het toezicht.

## Evaluatie Woningwet

In 2018 is de Woningwet geëvalueerd, inclusief het functioneren van de Aw. De evaluatie stelt vast dat het optreden van de Aw gekarakteriseerd wordt als regelgericht. In de brief van 3 oktober 2019 herkent de directeur Aw zich in deze constatering. Door de beperkte discretionaire ruimte voor de autoriteit in de huidige wet zijn initiatieven voor meer op principes gebaseerd en risicogericht toezicht niet of slechts beperkt mogelijk. Het toezicht krijgt dan als vanzelf een sterke focus op rechtmatigheid, wat het doelmatig en doeltreffend functioneren van corporaties niet vergroot. Meer op principes gebaseerd toezicht kan worden bereikt door in de wet of in de onderliggende regelgeving het beoogde doel centraal te stellen en de uitvoering en de wijze van toezicht daarop aan de Aw over te laten.

## Proef Verkorte Procedure

In maart 2019 start de Aw met de Proef Verkorte Procedure. De proef gaat over de geschiktheid van commissarissen: voorzitter en leden, benoeming en herbenoemingen. De Aw toetst de betrouwbaarheid van kandidaten aan de hand van een betrouwbaarheidsformulier, een check bij de belastingdienst en via de Verklaring Omtrent Gedrag (VOG). Op het gebied van de geschiktheid van commissarissen vertrouwt de Autoriteit woningcorporaties op het oordeel van de Raad van Commissarissen. Met behulp van dit meldingsformulier geeft de corporatie aan welke strategie zij hanteert en hoe de voorgedragen kandidaat hieraan kan bijdragen. Het is niet verplicht om voor de verkorte procedure te kiezen. Een corporatie kan ook kiezen voor de reguliere procedure. Corporaties die onder verscherpt toezicht staan of onder bijzonder beheer van het WSW staan, kunnen niet deelnemen aan de pilot. De pilot duurt 2 jaar en de Aw zal deze tussentijds evalueren.

## Toezicht op Waarborgfonds Sociale Woningbouw

De Aw houdt ook in 2019 toezicht op het WSW. Het Waarborgfonds borgt de leningen van woningcorporaties. Zij hebben daardoor toegang tot de kapitaalmarkt tegen optimale voorwaarden. Belangrijk doel van het toezicht: vaststellen of het risicokapitaal van het WSW toereikend is om mogelijke verliezen van het fonds te dekken. De kans dat het Rijk en de gemeenten financieel worden aangesproken als achtervangers is dan heel klein.

*Uitkomst*

In het rapport 'Toezicht op Waarborgfonds Sociale Woningbouw 2018' concludeert de Aw dat het onzeker is of het risicokapitaal van het WSW toereikend is om mogelijke verliezen van het fonds te dekken. Deze onzekerheid wordt voornamelijk veroorzaakt door de wijze waarop het Waarborgfonds het vereiste risicokapitaal voor woningcorporatie Vestia bepaalt. De maatregel die het WSW heeft voorgesteld om het risicokapitaal weer toereikend te maken, beoordelen de achtervangers als niet proportioneel omdat deze de investeringscapaciteit van woningcorporaties onnodig zou beperken.

Het WSW krijgt tijd van het Rijk en de VNG om de huidige onzekerheid over de toereikendheid van het risicokapitaal op te lossen. Daarom ziet de Aw op dit moment geen aanleiding om zelf maatregelen op te leggen aan het WSW. De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties heeft de Tweede Kamer hierover geïnformeerd. De toereikendheid van het risicokapitaal van het Waarborgfonds blijft daarom voorlopig onzeker. Het Rijk en de gemeenten lopen daardoor volgens de Aw momenteel een hoger risico dat ze als achtervangers financieel worden aangesproken.

## Themarapportage Kracht en Tegenkracht

In september 2019 verschijnt het themarapport 'Kracht en Tegenkracht'. Falend optreden door bestuurders en het ontbreken van een tegenkracht zijn volgens de Parlementaire Enquêtecommissie Woningcorporaties belangrijke oorzaken voor de debacles binnen de corporatiesector. Opvallend: veel bestuurders zijn al lange tijd in dienst. Eind 2017 is een kwart van alle bestuurders niet door de Aw getoetst op geschiktheid en betrouwbaarheid. Dit geeft bij velen een ongemakkelijk gevoel.

### *Uitkomst*

Het onderzoek toont aan dat niet de zittingsduur van de bestuurder bepalend is, maar de mate van tegenkracht die de omgeving van een bestuurder uitoefent. In het onderzoek ligt de focus op de relatie tussen de bestuurder en de Raad van Commissarissen. Houdt een bestuurder te veel vast aan zijn of haar eigen werkwijze, denkpatronen en overtuigingen, dan kan dit leiden tot verkeerde beslissingen. Het onderzoek beschrijft 5 fasen in de ontwikkeling van een bestuurder aan de hand van een aantal variabelen. Door samenspel van deze variabelen kan in het ergste geval een situatie ontstaan waarin een bestuurder niet meer leert, vasthoudt aan eigen overtuigingen, geen tegenspraak meer duldt en gelijkgestemden om zich heen verzamelt.

Het onderzoek biedt oplossingen voor de Raad van Commissarissen om tegenspraak te organiseren. In de kern dient de Raad van Commissarissen collectief stil te staan bij het functioneren van de bestuurder en actief in gesprek te gaan over diens werkwijzen, denkbeelden en drijfveren. Zo'n gesprek vergt een open houding van alle partijen. Immers: als ook de leden van de Raad van Commissarissen stug vasthouden aan eigen overtuigingen, verzandt het gesprek meestal in een zoektocht naar het ongelijk van de ander.

De inzichten van het onderzoek bieden een spiegel voor iedereen. Om er mee aan de slag te gaan is allereerst herkenning en erkenning nodig. Daarom organiseert de Aw begin 2020 een bijeenkomst. Doel daarvan is om met de sector in gesprek te gaan en bewustwording te stimuleren. Door je bewust te worden van de eigen stellingname en daar open over te spreken, nodig je anderen uit daarop te reflecteren en ook hun eigen positie te onderzoeken.

## Staat van de Corporatiesector

In 2019 brengt de Aw voor het eerst de Staat van de Corporatiesector uit, de opvolger van het Sectorbeeld. De Staat presenteert de belangrijkste ontwikkelingen in de sector en de hoofdlijnen van de toezichtbevindingen van de Aw op de corporaties. Daarnaast signaleert de Staat een aantal zaken die volgens de Aw extra aandacht behoeven van de minister, de Tweede Kamer en beleid. De Staat van de woningcorporatiesector belicht nu ook het volkshuisvestelijk functioneren van de corporatiesector en de prestatieafspraken tussen corporaties, gemeenten en huurdersorganisaties.

### *Belangrijkste bevindingen*

Door de introductie van de beleidswaarde in 2018 is het inzicht in de waarde van het vastgoed op lange termijn verbeterd. Daartegenover staat dat de verdien capaciteit van

het vastgoed afneemt. Dit wordt veroorzaakt door beperkte groeimogelijkheden van de huurinkomsten en de stijgende uitgaven aan vennootschapsbelasting, verhuurderheffing en onderhoud. Door de afnemende verdien capaciteit is het onzeker of corporaties op de lange termijn kunnen blijven voldoen aan hun publieke taak: huisvesting bieden aan huishoudens met een laag inkomen.

De betaalbaarheid van de sociale huurwoningvoorraad neemt licht af. Deze daling geldt vooral voor huurwoningen met een zeer lage huur. Dit is vooral voor huishoudens met zeer lage inkomens een nadeel. In 2018 bouwt de sector ongeveer 14.350 nieuwe woonegelegenheden. Dit is iets minder dan het aantal in 2017. De realisatie van nieuwbouw blijft elk jaar achter bij de voornemens van de sector voor het eerstvolgende jaar.

In buurten met veel corporatiewoningen is de leefbaarheid gemiddeld lager dan in andere buurten. Ook heeft de leefbaarheid zich hier minder goed ontwikkeld sinds 2012. Verschillen tussen goede en slechte wijken nemen hierbij toe. De groei van het aandeel kwetsbare huurders in corporatiewoningen versterkt de leefbaarheidsproblemen.

Een grote opgave voor de sector is de verduurzaming. Het betrekken van huurders bij de verduurzaming van hun woningen vergt aandacht. Woonlastenneutraliteit is een gangbaar uitgangspunt bij het maken van afspraken over huurverhoging of andere vergoedingen. In de praktijk maken corporaties ook geregeld afspraken waardoor woonlasten van huurders dalen door verduurzaming. De investeringen in verduurzaming zijn grotendeels onrendabel en hebben weinig effect op de beleidswaarde.

## Verscherpt toezicht

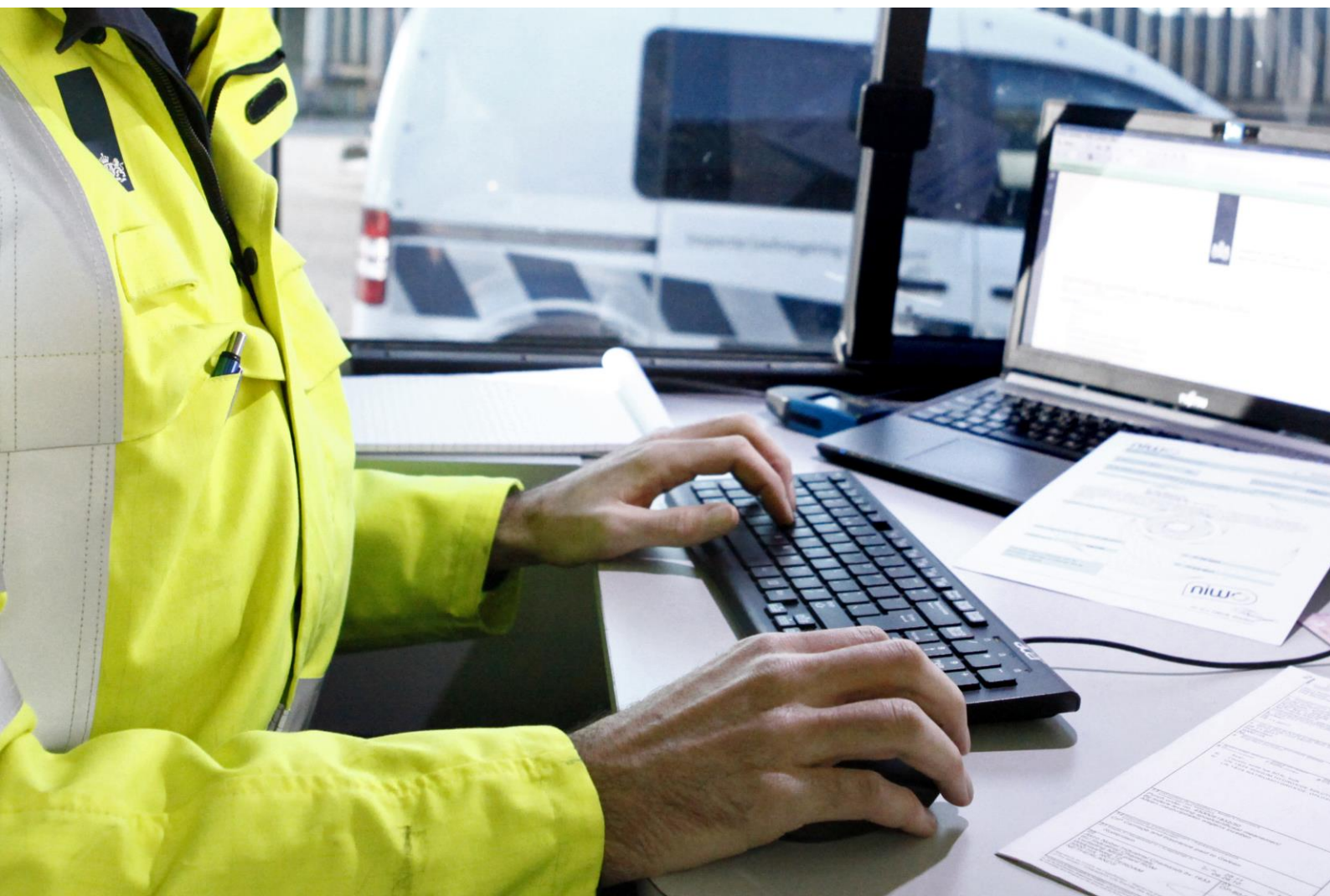
Corporaties met een verhoogd risico staan onder verscherpt toezicht van de Aw. Bij verscherpt toezicht moeten corporaties een herstelplan uitvoeren. De Aw doet jaarlijks verslag van de voortgang in de uitvoering van de herstelplannen. Het aantal corporaties dat onder verscherpt toezicht staat bedraagt eind 2019 vijf.

## Vestia

Eind 2019 biedt de Aw de Minister een beleidssignaal over het Herijkt Verbeterplan Vestia aan. Daarin vraagt zij aandacht voor een dilemma dat verbonden is aan de saneringsoperatie. Enerzijds is strakke financiële sturing noodzakelijk voor het bereiken van de doelstellingen. Anderzijds zet het herstelbeleid het volkshuisvestelijk presteren van de corporatie onder druk.

## 6. De ILT intern

In 2019 rondt de ILT de reorganisatie af. Met de nieuwe organisatiestructuur is de ILT beter ingericht om binnen haar wettelijke taken de grootste risico's aan te pakken.



## Reorganisatie

In 2019 komt een ingrijpende structuurverandering van de ILT tot stand. Deze wijziging is nodig om beter tegemoet te komen van de vele taken van de ILT en aan de verwachtingen van de samenleving over de rol van de ILT. De structuurverandering is een belangrijke stap in een veranderproces dat in 2016 is ingezet. Hierdoor zijn de voorwaarden geschapen om verdere stappen te zetten in de implementatie van de Koers waarin de ILT meer risicogericht, flexibeler, transparanter en effectiever gaat werken.

De ILT wil haar inzet focussen op die taken waar de maatschappelijke risico's het grootst zijn. De ILT-brede risicoanalyse (IBRA), waarvan in 2019 de derde versie verscheen, is daarbij een belangrijk keuze-instrument. Analisten en inspecteurs onderzoeken vervolgens op welke wijze de ILT deze risico's het best kan aanpakken. Interventies, benodigde mensen en middelen op de grootste maatschappelijke risico's staan beschreven in programma's. De ILT kiest voor programmatisch werken. Ze doet dat in nauwe verbinding met de omgeving: beleid en politiek, handhavingpartners, sectoren, samenleving, wetenschap en media. Nieuwe risico's worden tijdig gesignaleerd. De vergunningverlening is klantgericht en kostenefficiënt.

Bij het risicogericht werken, hoort een sterke informatiepositie. De veelheid aan regels, betrokken partijen en informatiebronnen vraagt om een stevige inspanning, zowel bij het vinden van kwalitatief goede informatie als bij het ontwikkelen van de benodigde ICT-ondersteuning. Elk programma werkt daarom voortdurend aan de verbetering van zijn informatiepositie. Dit is bovendien essentieel effecten van programma's zichtbaar te maken.

In de inrichting van de ILT komt deze werkwijze terug. Het nieuwe IG-team, bestaande uit de Inspecteur-Generaal en vier directeuren, is integraal verantwoordelijk voor de gehele ILT. Alle toezichttaken zijn ondergebracht binnen één portefeuille, van waaruit de capaciteit beschikbaar wordt gesteld voor de uitvoering van de programma's die gericht zijn op de aanpak van de grootste maatschappelijke risico's. De portefeuillehouder Informatiepositie en Programmamanagement is verantwoordelijk voor het leveren van de informatie op basis waarvan de toezichttaken worden uitgevoerd. De portefeuille Communicatie, klantcontact en netwerken draagt zorg voor de contacten met de omgeving en voor een optimale dienst- en vergunningverlening. Binnen de portefeuille Publieke instellingen en Control zijn zowel de ondersteunende functies als de juridische functie en de controlfunctie ondergebracht.

### *Autoriteit woningcorporaties*

De Autoriteit woningcorporaties maakt deel uit van de ILT. De taken van de Autoriteit woningcorporaties worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties op basis van de Woningwet. Ook de financiering van het personeel van de Autoriteit woningcorporaties wijkt af van de rest van de ILT. De Autoriteit woningcorporaties wordt gefinancierd door een heffing die door de woningcorporaties wordt opgebracht. Dit brengt met zich mee dat de Autoriteit woningcorporaties organisatorisch anders is ingericht dan de rest van de ILT en dat de functies van analyse, toezicht en vergunningverlening alle binnen de Autoriteit woningcorporaties zijn geplaatst.

### *Bureau Inspectieraad*

Per 1 januari 2019 wordt het bureau Inspectieraad organisatorisch binnen de ILT geplaatst. Voor bureau Inspectieraad geldt hetzelfde als voor Paris MOU (internationale afspraken over inspecties van buitenlandse zeeschepen): beide maken organisatorisch deel uit van de ILT, maar vallen buiten de governance en verantwoording van de ILT.

## Verplichtingeninventarisatie

Het takenpakket van de ILT bestrijkt veel beleidsterreinen en uiteenlopende type van werkzaamheden. Een overzicht van alle verplichtingen waarop de ILT haar toezichtcapaciteit inzet, staat in het Meerjarenplan 2020-2024 dat de Minister in september 2019 aan de Tweede Kamer aanbiedt. Tegen het licht van de variatie, reikwijdte en complexiteit van alle verplichtingen maakt de ILT keuzes hoe zij haar taken zo goed mogelijk uitvoert. Daarbij geeft zij prioriteit aan programma's die enerzijds gericht zijn op de grootste maatschappelijke risico's en waarop de ILT anderzijds het meeste effect kan bereiken. Met de extra middelen die aan de ILT ter beschikking zijn gesteld, is het mogelijk dat de ILT ook capaciteit kan inzetten op taken met een lager risico.

## Budget

De ILT krijgt in de voorjaarsnota voor 2019 € 10 miljoen extra om de handhaving te versterken. Dit geld is vooral bedoeld voor extra capaciteit om de programma's uit te voeren. Zo komen de extra middelen de grootste risico's ten goede. Ook is het geld bedoeld voor het verbeteren van het opleidingsniveau en de kennis van de huidige medewerkers. Vanaf 2021 is hiervoor structureel € 15 miljoen extra beschikbaar.

## Werving nieuwe medewerkers

Eind 2022 moeten er 280 nieuwe medewerkers bij de ILT werken. Deels gaat het om nieuwe functies, deels om vervanging van natuurlijk uitstroom. Dit is een omvangrijke operatie, die ook eisen stelt aan het aanpassingsvermogen van de organisatie. Daarom richt de ILT de activiteiten op het werven, plaatsen en opleiden van de nieuwe medewerkers onder in een apart programma: Merkbaar Meer. In de huidige arbeidsmarkt is het een uitdaging om geschikte mensen aan de inspectie te binden. In 2019 worden voor nieuwe functies 18 nieuwe medewerkers geworven die begin 2020 starten. Het betreffen onderzoekers, inspecteurs en projectleiders. Zij worden ingezet op de prioritaire onderwerpen, vooral bij de programma's. Tot slot huurt de ILT tijdelijk capaciteit in, vooruitlopend op de werving van nieuwe vaste medewerkers.

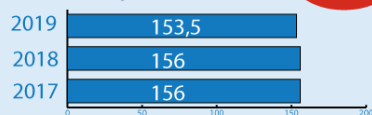
In 2019 gaan 25 medewerkers met pensioen.

# BIJLAGE A De ILT in cijfers

## Financiën



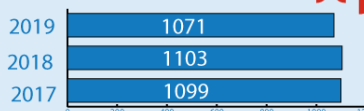
Lasten in miljoenen Euro



## Personeel



In FTE

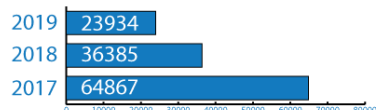


## Operatie



### Toezicht

Inspectie/Onderzoeken/Audits/Incidenten



### Dienstverlening

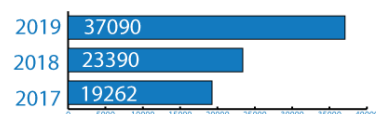
Meldingen

790.467x EVOA  
24.734x overige

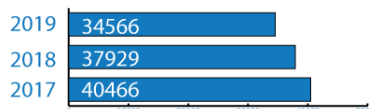


### Vergunningen

Aantal



Aantal vragen



### Overig

#### WOB-verzoeken

68x in 2019



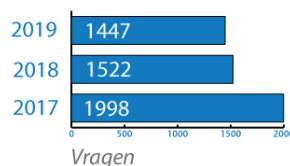
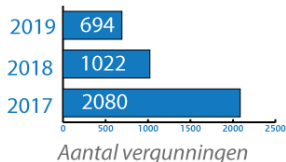
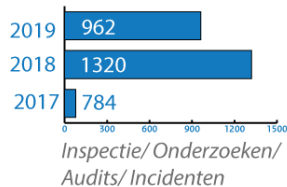
#### Juridisch

380x bezwaar en beroep in 2019

38x klachten in 2019



### Autoriteit woningcorporaties



In bovenstaande grafieken zijn de belangrijkste kengetallen voor het jaar 2019 opgenomen. Het gaat om de financiële gegevens (lasten, opbrengsten en bedrijfsresultaat (\*)) en de bezettingsgegevens voor zover het de bedrijfsvoering van de ILT betreft, en de productieaantallen voor zover het de belangrijkste processen van de ILT betreft: toezicht, vergunningverlening, dienstverlening (meldingen en vragen), WOB-verzoeken, bezwaar- en beroepschriften en klachten. Voor de Autoriteit Woningcorporaties zijn de cijfers apart vermeld.

Bij vergunningverlening is er sprake van een toename van het aantal afgegeven vergunningen ten opzichte van eerdere jaren. Bij toezicht is er sprake van een afname van het aantal uitgevoerde inspecties, onderzoeken, audits en incidentafhandelingen ten opzichte van eerdere jaren. Dit laatste is te verklaren uit de programmatische aanpak waarvoor de ILT heeft gekozen, waarbij het accent meer ligt op het maatschappelijk effect dat we willen bereiken. Om dat te bereiken heeft de ILT in 2019 ingezet op het gebruik van (nieuwe) innovatieve toezichtsmethoden, met als gevolg dat het aantal 'reguliere' inspecties is afgenomen.

(\*) toevoegen zodra de definitieve cijfers bekend zijn.



# BIJLAGE B HUF-toetsen 2019

Bij nieuwe wetgeving en wijzigingen in bestaande wetgeving voert de ILT een Handhaafbaarheids-, Uitvoerbaarheids- en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) uit. Hierna zijn de HUF-toetsen die de ILT in 2019 heeft uitgevoerd vermeld.

DGMI	Besluit beheer verpakkingen
DGMI	Zoute veren
DGMI	Vuurwerkbesluit
DGMI	ROHS
DGMI	Aanvullingsbesluit geluid Omgevingswet
DGMI	Min. Regeling Antarctica
DGMI	vervroegde invoering EU-eisen (pellet)kachels
DGMI	impl. EU-kaderrichtlijn afvalstoffen (KRA)
DGMI	Wet elektriciteit en drinkwater BES (Wedb)
DGMI	Besluit vrijstelling stortverbod buiten inrichtingen
DGMI	verzamel AMVB KRA (Kaderrichtlijn afvalstoffen)
DGMI	Besluit Reg. Uitgebreide producentverantwoordelijkheid (UPV)
DGMI	wijziging Activiteitenregeling (Ar) en Mor
DGWB	wijziging drinkwaterregeling
DGWB	beoordelingsrichtlijnen (BRL-en) Reg. Bodemkwaliteit
DGMo	Wetsvoorstel publiekr. Omvorming ProRail
DGMo	Regeling tachografen
DGMo	wijzigingsregeling spoorverkeer
DGMo	R. besluit personenvervoer
DGMo	markttoezicht BR bijzondere bromfiets (deel1)
DGMo	vrachtwagenheffing
DGMo	Reg. Specificaties en typegoedkeuring
DGLM	Notices of Proposed Amendment (NPA)-2018-15
DGLM	Regelgeving luchtruim
DGLM	R. Groot baanonderhoud
DGLM	Notices of Proposed Amendment (NPA) 2018-14
DGLM	MED-richtlijn
DGLM	wijziging slotallocatie
DGLM	Scheepsafvalstoffenbesluit en -regeling
DGLM	Notices of Proposed Amendment (NPA) 2019-01
DGLM	PAL-V gyroplane
DGLM	wijziging Binnenvaartregeling
DGLM	inschrijving NL burgerluchtvaartuigen
DGLM	EU-verordening Drones
DGLM	havenstaatcontrole (EU)nr. 2017/2110 passagiersschepen op ferrydiensten
DGLM	aaNotices of Proposed Amendment (NPA)ssingen i.v.m. introductie gyrokopter

DGLM	Notices of Proposed Amendment (NPA) 2019-03
DGLM	MSW impl. (EU)2017/2109 (meldingen scheepvaart)
DGLM	impl. Vedrag werk in de visserijsector
DGLM	melden voorvallen burgerluchtvaart 2019
DGLM	Notices of Proposed Amendment (NPA) 2019-06
DGLM	Notices of Proposed Amendment (NPA) 2019-04
DGLM	R. veilig gebruik luchthavens en andere terreinen
DGLM	Notices of Proposed Amendment (NPA) 2019-02
DGLM	RVZ vrachtschepen vervoer >12 industrieel personeel
DGLM	R. veiligheid luchtvaartuigen
DGLM	diverse regelingen t.b.v. Lelystad Airport
DGLM	stelselmatig drenkelingen aan boord nemen
DGLM	Tussenbericht impl. Scheepsafvalstoffenbesluit (varend ontgassen)
DGLM	Notices of Proposed Amendment (NPA) 2019-08
DGLM	luchtvaartregelgeving (boorduitrusting)
DGLM	VFR buiten UDP (luchtvaart)
DGLM	Notices of Proposed Amendment (NPA) 2019-07
DGLM	RVZ impl. Van Richtlijn (EU)2017/21078 e.a.
DGLM	Bunkerolieverdrag voor BES-eilanden
DGLM	Regeling milieu-informatie (RMI) Schiphol
DGLM	Reg. Luchtvaartmeteorologische inlichtingen 2006 en - BES 2010
DGLM	wetsvoorstel bestuurlijke boete (slotallocatie Schiphol)
DGLM	Notices of Proposed Amendment (NPA) 2019-09
DGLM	Verkeersverdelingsregeling Schiphol- Lelystad Airport
DGLM	Notices of Proposed Amendment (NPA) 2019-11
DGLM	Notices of Proposed Amendment (NPA) 2019-12
DGLM	wijziging scheepsafvalstoffenbesluit (varend ontgassen) 2
BZK	exp. Verkoopreg. Wooncorp.
BZK	Omgevingsregeling
BZK	B. toegelaten instellingen vereenv. Markttoetsen erfpacht
BZK	wetsvoorstel huur- en inkomensgrenzen
BUZA	Conflictmineralen

Dit is een uitgave van de

**Inspectie Leefomgeving en Transport**

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag  
088 489 00 00

[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)

@inspectieLenT  
Mei 2020