

Vergaderjaar 2020–2021

**35 570 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2021**

**Nr. 8**

### **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 12 november 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 15 januari 2020 over de Stand van zaken herinrichting van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 89), over de brief van 20 mei 2020 over het Jaarverslag 2019 van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 96), over de brief van 25 juni 2020 over instelling Bestuurlijke Commissie Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH) in het milieudomein (Kamerstuk 33 118, nr. 149), over de brief van 13 juli 2020 over samenstelling commissie Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH) (Kamerstuk 33 118, nr. 152), over de brief van 1 juli 2020 over de Staat van de Veiligheid Brzo-bedrijven 2019 (Kamerstuk 26 956, nr. 214), over de brief van 15 september 2020 over het Meerjarenplan 2020–2024 Actualisering 2021 (MJP) (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 4) en over de brief van 5 oktober 2020 over informatie over de motie van de leden Kröger en Paternotte over de toezichthoudende taken van de ILT op het gebied van luchtvaart (Kamerstuk 22 343, nr. 290), de motie van de leden Laçin en Paternotte over controles bij niet-Nederlandse luchtvaartmaatschappijen (Kamerstuk 31 936, nr. 536) en toelichting emissiecijfers stikstof in de ILT-brede risicoanalyse 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 812).

De vragen en opmerkingen zijn op 15 oktober 2020 aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat] voorgelegd. Bij brief van 5 november 2020 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,  
Schuurkamp

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

### Inhoudsopgave

Inleiding	2
VVD-fractie	2
PVV-fractie	3
CDA-fractie	3
D66-fractie	4
GroenLinks-fractie	6
SP-fractie	9

### Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de stukken die geagendeerd zijn voor het schriftelijk overleg Toezicht en handhaving en hebben desondanks nog enkele vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de betreffende beleidsbrieven en willen nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de stukken op de agenda van het schriftelijk overleg Toezicht en Handhaving op 14 oktober 2020 en willen nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brieven horende bij het schriftelijk overleg Toezicht en Handhaving op 14 oktober 2020. Zij willen hierover de Minister en Staatssecretaris nog enkele vragen stellen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de punten op de agenda. Hierover hebben zij nog een aantal vragen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de agenda van het schriftelijk overleg Toezicht en handhaving en constateren dat jarenlange bezuinigingen op de Inspectie Leefomgeving en Transport en het huidige vergunning- toezicht- en handhavingstelsel ervoor hebben gezorgd dat onze milieu en leefomgeving, ondanks de inzet van inspectie- en omgevingsdiensten, onvoldoende beschermd worden.

### VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie lezen dat er een commissie Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH) is aangesteld en vragen wanneer deze commissie haar werkzaamheden aanvangt en beëindigt. Welke tijdsplanning van de werkzaamheden is beoogd? En met welk resultaat?

De leden van de VVD-fractie zijn tevreden dat er geen meldingen zijn gekomen van situaties bij bedrijven, die onder het Besluit risico's zware ongevallen vallen (hierna: Brzo-bedrijven), waar sprake is van een langdurig onbeheerste veiligheidssituatie. Deze leden zijn daar tevreden over, maar constateren ook een trend dat sommige cijfers minder gunstig zijn en dit sterkt hen in het idee dat een goed VTH-systeem nodig blijkt, want zowel de toename als de aard van de overtredingen is in 2019 slechter dan in 2018. Deze leden vragen of dit een bevestiging is voor de noodzaak tot risicogestuurd controleren, ondanks dat er 350 meer inspecties in 2019 zijn uitgevoerd.

De leden van de VVD-fractie nemen met interesse kennis van de ingrijpende herinrichting van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Zij lezen dat deze herinrichting in goed overleg met onder meer de Ondernemingsraad en vakbonden heeft plaatsgevonden. Welke extra kosten zijn hiermee gemoeid of juist voorkomen? Valt daar iets over te zeggen? Deze leden steunen de verlegging naar het centraal stellen van toezicht en handhaving naar risico's voor mens en milieu. Hoe loopt het met het aannemen van extra medewerkers? Kunnen er cijfers geven worden van het aantal fte dat ingevuld is en nog openstaat?

De leden van de VVD-fractie juichen de inzet van innovatie toe, zoals drones en remote sensing. Deze leden vragen welke nieuwe (digitale) toepassingen verder ingezet kunnen gaan worden om de effectiviteit van de medewerkers te verhogen.

### **PVV-fractie**

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of de ILT de extra werkdruk, die dossiers als de PFAS-crisis en de granulietproblematiek met zich meebrengen, nog wel aankan met de beperkte middelen die er zijn. Ook vragen deze leden om de precieze en huidige aantallen van de werving van «Merkbaar Meer» die de Minister is begonnen. Kan, gebaseerd op die aantallen, met zekerheid worden gesteld dat de 150 vertrekkende medewerkers ook echt zullen worden vervangen in deze twee jaar? En kan een update geven worden van hoe de huidige taken zich momenteel verhouden tot het beschikbare budget?

### **CDA-fractie**

#### *Brzo-bedrijven*

De leden van de CDA-fractie lezen dat de Staatssecretaris bezig is om met betrokken partijen indicatoren te ontwikkelen die een breder inzicht geven in de veiligheid van Brzo-bedrijven. Heeft de Staatssecretaris al een beeld om welke indicatoren het gaat? En kan de Staatssecretaris een voorbeeld geven van een indicator en hoe dat een bijdrage levert aan een breder beeld van de veiligheid van Brzo-bedrijven?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de Staatssecretaris de Kamer begin 2021 informeert over de indicatoren die uiteindelijk samen met betrokken partijen zijn geselecteerd. Deze leden vragen welke partijen hierbij betrokken worden. Kan de Staatssecretaris dit toelichten?

De leden van de CDA-fractie vragen wat de rol van de Kamer is met betrekking tot de «Staat van de Veiligheid». Zorgt het uiteindelijk verkregen bredere beeld ervoor dat de rol van de Kamer verandert?

#### *Vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH)*

De leden van de CDA-fractie zien in de brief van de Staatssecretaris dat zij een onafhankelijke commissie vraagt om advies te geven over het functioneren van het VTH-stelsel. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe de onafhankelijke commissie gekoppeld wordt aan de Nationale Omgevingsvisie (NOVI)? En hoe vindt deze uitwerking plaats in de uitvoeringsagenda van de NOVI en wat is de rol van de Minister van Binnenlandse Zaken hierin, aangezien zij verantwoordelijk is voor de NOVI?

## **D66-fractie**

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het programma «Merkbaar Meer». Deze leden delen de zorgen van de Minister dat bij een uitstroom van 150 medewerkers ook veel kennis verloren gaat. Deze leden vragen daarom hoe binnen het Merkbaar Meer-programma naast werving van nieuwe medewerkers ook kennis-waarborging en goed inwerken wordt vormgegeven.

De leden van de D66-fractie benadrukken de signalerende functie van de ILT. Deze leden zijn zich ervan bewust dat inspecteurs soms problemen signaleren waar niet reeds wetgeving voor is. Deze leden vragen daarom hoe signalen van problemen die buiten de huidige wettelijke kaders vallen preventief kunnen worden aangepakt.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de innovaties bij de ILT, zoals het inzetten van drones, e-noses en een webportaal. Deze leden vragen naar de (verwachte) resultaten van het inzetten van deze technieken in werkdruk, signaleren van problemen en doorlooptijd. Tevens vragen deze leden welke technologische innovaties nog meer overwogen worden om het toezicht en de handhaving te versterken.

De leden van de D66-fractie onderschrijven de noodzaak voor een goed werkend VTH-stelsel en delen de zorgen van de Staatssecretaris over de problemen met het huidige stelsel. Deze leden kijken daarom met belangstelling uit naar de aanbevelingen van de onafhankelijke commissie. Deze leden vragen de Staatssecretaris om de hoofdvraag aan de commissie in meer detail toe te lichten. Hoe is een «effectiever en slagvaardiger stelsel» gedefinieerd? Is de opdracht voor de commissie om de huidige rollen inzichtelijk te maken of ook om aanbevelingen te doen voor een nieuwe rolverdeling?

De leden van de D66-fractie begrijpen heel goed dat COVID-19 inspecteurs tijdelijk minder inspecties ter plaatse hebben kunnen uitvoeren en onderschrijven dat de veiligheid van de inspecteurs voorop moet staan. Sinds dinsdag 13 oktober jl. is een routekaart beschikbaar voor coronamaatregelen. Kan de Staatssecretaris nu een inschatting geven van de gevolgen van corona-maatregelen voor inspecties in de verschillende fases? Ook hebben deze voorgenoemde leden zorgen dat door het tekort aan inspecties overtredingen gemist zijn. Deze leden vragen de Minister daarom of er een inhaalslag wordt gemaakt in inspecties nu deze – met de nodige beschermingsmiddelen – weer doorgang vinden.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de update van ILT-brede risicoanalyse (IBRA). Deze leden vragen of de Staatssecretaris voorbeelden kan geven waar de IBRA heeft geleid tot veranderingen in werkwijze van de ILT. Heeft bijvoorbeeld de opvallende stijging van inschatting van geur- en geluidsoverlast van de luchtvaart geleid tot een andere werkwijze? De IBRA is natuurlijk in ontwikkeling. Is het mogelijk om de jaarlijkse voortgang van de IBRA te kwantificeren? De leden van de D66-fractie ontvangen over de Autoriteit woningcorporaties (Aw) signalen dat de Aw erg volgens de letters van de wet opereert en minder in de geest van de wet. De Aw geeft soms geen toestemming voor zaken die niet in de wet staan. Deze leden vragen de Minister of zij deze signalen herkent. Is hier aandacht voor? Wie houdt hierop toezicht? Hoe worden degelijke wetgevingslacunes in de wet opgevuld?

De leden van de D66-fractie maken zich grote zorgen over de toename van overtredingen bij Brzo-bedrijven. Deze leden vragen de Staatssecretaris of de toezichthouders of de sector zelf oorzaken hebben geïdentificeerd voor deze toename. Deze voorgenoemde leden hebben kennisgenomen van genoemde acties, maar missen een beoordeling of de Staatssecretaris van mening is dat deze acties gaan leiden tot een significante daling in overtredingen bij Brzo-bedrijven op de korte termijn. Kan de Staatssecretaris toelichten of meer maatregelen nodig zijn?

De leden van de D66-fractie begrijpen dat de toename van overtredingen bij Brzo-bedrijven in absolute getallen ook komt door meer inspecties. Dit geeft de zorg dat in 2018 te weinig inspecties werden gedaan, waardoor niet alle overtredingen zichtbaar waren. Deze leden vragen daarom of de Staatssecretaris van mening is dat er nu voldoende inspecties worden gedaan. Kan zij een inschatting geven van de hoeveelheid overtredingen die in 2018 gemist zijn? Zijn er genoeg inspecteurs om te voorkomen dat overtredingen gemist worden in de toekomst? Hoeveel inspecties verwacht de Staatssecretaris uit te voeren in 2020? Hoeveel van de inspecties in 2018, 2019 en 2020 (verwacht) zijn onaangekondigd?

De leden van de D66-fractie zijn verheugd dat er met de uitbreiding van de inspectiecapaciteit meer capaciteit vrijkomt voor controles op het programma «Veilig en Duurzaam Schiphol». Deze leden begrijpen dat door het risicogestuurde karakter van de handhavingsactiviteiten bij de ILT de capaciteitsbenodigdheden per jaar zullen verschillen. Wel zouden deze leden graag vernemen hoeveel capaciteit de ILT gemiddeld tekortkomt, zodat de Kamer in elk geval een beeld heeft van waar verdere intensivering mogelijk nog nodig is. Ook zouden deze leden graag vernemen wat de gemiddelde verdeling is tussen de verschillende activiteiten binnen het programma «Veilig en Duurzaam Schiphol». Deze leden vragen ten slotte nog of, gezien het onderzoek van de Inspectie SZW, binnen of buiten het programma ook voldoende toezicht- en handhavingsaandacht bestaat voor de naleving van de veiligheidseisen van de Search and Rescue (SAR)-helikopters?

De leden van de D66-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van de brief waarin de Minister toelicht hoe invulling is gegeven aan de motie van de leden Laçin en Paternotte over controles bij niet-Nederlandse luchtvaartmaatschappijen (Kamerstuk 31 936, nr. 536). Deze leden zijn verheugd dat binnen de Ramp Inspection Programmes (SAFA/SACA) ook op nationaal niveau wordt gecontroleerd op omstandigheden die moeten bijdragen aan de vliegveiligheid. De Minister gaf aan dat deze controles met name plaatsvinden als er signalen bestaan dat de regels worden overtreden. Alhoewel deze keuze, gezien de capaciteitsbeperkingen bij de ILT, op begrip kunnen rekenen van deze leden, vragen zij zich nog wel af hoe gewaarborgd kan worden dat de ILT ook wel voldoende signalen binnenkrijgt als er iets misgaat bij luchtvaartmaatschappijen. Bestaat er bijvoorbeeld een anoniem meldingspunt bij het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) of bij de ILT waar signalen dat er iets misgaat kunnen worden afgegeven door de crew van luchtvaartmaatschappijen?

De leden van de D66-fractie zijn bovendien benieuwd hoe vaak er de afgelopen twee jaar SAFA/SACA-controles hebben plaatsgevonden? Aanvullend zouden deze leden graag vernemen of de Minister van mening is dat met het SAFA/SACA-instrument, zoals het nu is ingericht, het voldoende mogelijk is voor een inspecteur om een goed beeld te krijgen van arbeidsomstandigheden. Deze leden zouden graag een toelichting krijgen op hoe dit aan bod komt tijdens dergelijke inspecties.

Welke middelen hebben inspecteurs bijvoorbeeld om eventuele (over)vermoeidheid te detecteren tijdens dergelijke controles?

### **GroenLinks-fractie**

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in het jaarverslag, het meerjarenplan, de Kamerbrieven evenals de meest recente begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) telkens over de schaarse capaciteit en middelen bij de ILT. Is de verhoging van het budget en het extra personeel nog niet voldoende geweest om de capaciteit op te schroeven? Zo nee, waarom is er dan niet voor gekozen om het budget voor 2021 op te schroeven? Delen de Minister en Staatssecretaris de mening dat het milieubeleid zo goed is als het gehandhaafd wordt en dat voldoende capaciteit bij zowel de ILT als bij de omgevingsdiensten zeer belangrijk is om een goed milieubeleid te waarborgen? Deze leden lezen in januari 2020 dat er bij de herinrichting van de ILT met «Koers 2021» aandacht is voor het versterken van de reflectieve- en signalerende functie van de ILT. Kan de Minister toelichten op welke wijze die signalerende functie zal worden versterkt en of de ILT in 2021 dan wel voldoende capaciteit heeft om die functie effectief te gaan vervullen?

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in de bijgaande brief over de actualisering van het Meerjarenplan (MJP) ILT dat het aantal inspecties vanwege de coronacrisis fors lager is geweest. Is er zicht op de hoeveelheid inspecties die niet hebben kunnen plaatsvinden en binnen welke programma's de grootste uitval is geweest? Bestaan er vermoedens dat milieuregels mogelijk opzettelijk zijn overtreden in die periode vanwege het gebrek aan handhaving? Kan de Minister een overzicht geven van het type inspecties in kleine ruimtes, die momenteel niet kan plaatsvinden omdat de 1,5 meter dan niet kan worden gewaarborgd? Welke maatregelen worden er genomen om ervoor te zorgen dat er in die gevallen toch geen milieuregels worden overtreden?

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in het jaarverslag van de ILT dat eraan is gewerkt om de milieubelasting van duurzame producten te verminderen door betere controle van eisen. Dat juichen deze leden zeer toe. Deze leden lezen in het MJP dat de ILT met betrekking tot duurzame producten vooral aandacht zal besteden aan bepaalde, met name elektrische, productgroepen. In hoeverre wordt er in 2021 meer in het algemeen gecontroleerd of de eisen voor consumentenproducten, van bijvoorbeeld kunststof of textiel, werden nageleefd?

De leden van de GroenLinks-fractie lezen tevens in het jaarverslag van de ILT dat er een programma is besteed aan de onjuiste verwerking van afvalstoffen. Deze leden ondersteunen dit van harte en vinden het goed dat de ILT wil bijdragen aan het circulair maken van de economie. De ILT besteedt hierbij aandacht aan verschillende grondstoffenketens en productgroepen. Deze leden zijn meer in het algemeen benieuwd op welke manier er wordt gecontroleerd of er bij de verwerking van alle soorten afvalstromen altijd voor de meest hoogwaardige optie wordt gekozen. Kan de Staatssecretaris toelichten op welke wijze de ILT die controle uitvoert? Wordt hergebruik wel altijd als de meest hoogwaardige optie gezien, indien dit mogelijk is? Deze leden lezen in het jaarverslag van 2019 niets over het controleren van de essentiële eisen van verpakkingen. In hoeverre is dat wel gebeurd in 2019? Stond dat toen wel op de radar van de ILT? Deze leden zijn blij dat de Staatssecretaris vorig jaar heeft toegezegd dat zij over de beperkte handhaving op dit vlak in gesprek zou gaan met de ILT en dat zij dat nu terugzien in het MJP ILT. Tegelijkertijd lezen deze leden alleen dat er controles worden uitgevoerd bij

producenten van wasverzachterverpakkingen. Worden ook andere kunststofverpakkingen gecontroleerd?

De leden van de GroenLinks-fractie valt het op dat er veel problemen zijn (geweest) met betrekking tot het actief delen van informatie tussen overheden en handhavende diensten. Eerder is toegezegd dat het informatiesysteem Inspectieview hiervoor een uitkomst zou moeten bieden. Deze leden lezen in juni 2020 dat er nog acht van de 29 omgevingsdiensten moesten worden aangesloten op Inspectieview om een landelijke dekking te realiseren. Waarom gaat dit proces zo traag en is dat inmiddels gebeurd? Op welke termijn verwacht de Staatssecretaris dat Inspectieview bij alle relevante instanties is geïmplementeerd? Is er zicht op of al die relevante instanties (optimaal) gebruikmaken van het systeem?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben enkele vragen over de voortgang met betrekking tot de verplichte financiële zekerheidsstelling. Het lid Kröger heeft hier recent vragen over gesteld, maar helaas hebben deze leden hier nog geen antwoord op ontvangen<sup>1</sup>. Bovendien hebben deze leden nog aanvullende vragen. Deze leden maken zich ernstig zorgen over het feit dat er zoveel kleine afvalbedrijven zijn die de milieuregels niet goed naleven en dat de grote hoeveelheid faillissementen in de afvalsector gigantische kosten opleveren voor decentrale overheden. Deze leden maken zich ook grote zorgen over de opvatting van criminologen dat het huidige businessmodel op de afvalmarkt milieucriminaliteit bevordert. Daarom vragen deze leden hier nogmaals welke acties de Staatssecretaris onderneemt om de perverse prikkel om zo goedkoop mogelijk van afval af te komen weg te nemen? De verplichte financiële zekerheidsstelling is een goed instrument voor overheden om afvalbedrijven te verplichten om reserves aan te houden voor het geval zij milieuschade veroorzaken. Deze leden herinneren de Staatssecretaris eraan dat dit probleem al sinds 2017 wordt aangekaart door onder andere het Interprovinciaal Overleg (IPO) en het Openbaar Ministerie (OM). In januari 2019 schreef<sup>2</sup> de Staatssecretaris dat zij een verkenning zou doen naar het instrument financiële zekerheid en dat zij voor de zomer van 2019 regelgeving in procedure zou brengen. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe dat proces sindsdien is verlopen en waarom dergelijke regelgeving nog niet naar de Kamer is gekomen? Is de Staatssecretaris bereid om, vooruitlopend op de Omgevingswet, voor gemeenten en provincies de mogelijkheid te creëren dat zij het hebben van een verzekering als criterium kunnen stellen voor het verlenen van een vergunning? Deze leden vernemen bovendien dat er bij dergelijke praktijken een gebrek is aan coördinatie tussen overheidsdiensten die de subsidie verlenen en overheidsdiensten die handhaven. Hoe kan dat worden verbeterd? Het is hierbij van belang dat de integriteit van een subsidievragend-bedrijf getoetst wordt. Deze leden vragen de Staatssecretaris daarom naar de mogelijkheden om voorwaarden op te nemen in de subsidievoorwaarden voor circulaire economie (cross compliance) zodat malafide partijen geen toegang krijgen tot subsidie.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat een toekomstbestendig VHT-stelsel van groot belang is en vinden het goed dat er een commissie is aangesteld om het functioneren van het stelsel te onderzoeken. Het is van belang dat het stelsel effectiever en slagvaardiger wordt. Deze leden denken dat het daarvoor noodzakelijk is om

<sup>1</sup> Het bericht «Tovenaars met rommel: fraude en criminaliteit bij afvalbedrijven», d.d. 26 augustus 2020

<sup>2</sup> Brief regering; Quickscan financiële zekerheidsstelling van het IPO – Gezondheid en milieu (Kamerstuk 28 089, nr. 107)

omgevingsdiensten beter te equiperen en ruimte te geven. Daarom zijn deze leden blij dat de Staatssecretaris de adviescommissie gevraagd heeft om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de onafhankelijkheid en deskundigheid van toezichthouders – waaronder in het bijzonder omgevingsdiensten – te versterken. Wordt er naast de herziening van het stelsel ook gekeken naar de mogelijkheden en effecten van meer capaciteit bij de toezichthouders? Deze leden denken bovendien dat het nodig is om de ILT een grotere rol te geven bij grote bedrijvenclusters, zoals Tata Steel of Chemelot. Neemt de adviescommissie dit ook mee in het onderzoek naar het functioneren van het stelsel?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben enkele vragen over de motie van de leden Kröger en Postma die op 28 januari 2020 is aangenomen (Kamerstuk 22 343, nr. 289). Hierin werd de regering verzocht om met de ILT en bevoegde gezagen te onderzoeken hoe met de inzet van beste beschikbare technieken (BBT) bij het verlenen en reviseren van vergunningen de stikstofuitstoot van de industrie verder valt te reduceren, en hierover binnen twee maanden te rapporteren aan de Kamer. Nadat het toezenden van een reactie werd uitgesteld in maart 2020, is er pas veel later een reactie gekomen. De motie was gebaseerd op de conclusie uit de IBRA 2019-rapportage van de ILT waaruit bleek dat er door een ILT-interventie van 2012 tot 2015 in totaal 26% meer stikstofreductie bereikt had kunnen worden bij de 700 bedrijven uit scenario 2. Tijdens het algemeen overleg Externe veiligheid in juni 2020 ontstond verwarring over de manier waarop deze emissiecijfers zouden moeten worden geïnterpreteerd. Deze leden lezen in de recente brief hierover dat het er niet om ging dat er 26% meer stikstofreductie bereikt had kunnen worden, maar dat de ILT in 26% van de gecontroleerde vergunningsaanvragen afwijkingen met betrekking tot stikstofoxiden heeft gevonden. In de nieuwe IBRA 2020-rapportage is de term «te vermijden afwijking» daarom vervangen door «invloedgebied ILT, vergunning niet op orde». Op welke manier waren die afwijkingen dan precies te vermijden, zoals het eerst werd omschreven? Deelt de Staatssecretaris de mening dat een percentage van 26% voor het aantal vergunningen dat met betrekking tot stikstof niet op orde is alsnog te hoog is gezien de ernst van dit probleem? Deze leden lezen dat het grootste deel van deze afwijkingen is gecorrigeerd na ingrijpen en dat 96% van de vergunningen op het gebied van stikstof op orde was op het moment van vaststelling. Op basis waarvan baseert de Staatssecretaris dat die vergunningen in de jaren daarna nog steeds op orde waren als jaarlijks slechts een kwart van de vergunningen wordt gecontroleerd? Op basis van welk onderzoek, waar eerdergenoemde motie om vroeg, baseert de Staatssecretaris dat een goede toepassing van de BBT nauwelijks extra reductie van stikstof oplevert? De Staatssecretaris schrijft dat «het overgrote deel van de vergunningen BBT-conform is voor stikstof». De motie vroeg echter naar een onderzoek naar *hoe* de inzet van BBT bij het verlenen en reviseren van vergunningen de stikstofuitstoot van de industrie *verder* kan reduceren. Deelt de Staatssecretaris de mening dat er met een goede inzet van BBT de stikstofuitstoot van de industrie mogelijk alsnog zou kunnen terugdringen? Zo nee, waarop baseert de Staatssecretaris die conclusie als het dictum uit bovengenoemde niet volledig is uitgevoerd? Zegt de Staatssecretaris hierbij toe om de motie alsnog uit te voeren?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben deze week de antwoorden ontvangen op de vragen Kröger c.s. over dat er onnodig veel gevaarlijke stoffen in rivieren zitten, omdat waterlozingsvergunningen flink verouderd zijn. Daarin lezen deze leden dat Rijkswaterstaat investeert in een vervolgaanpak om alle vergunningen te gaan bezien en indien nodig te actualiseren, nadat daar het laatste decennium weinig prioriteit aan is

gegeven<sup>3</sup>. Er wordt voorspeld dat de inhaalslag op de meest prioritaire vergunningen drie jaar in beslag zal nemen. Deze leden vragen de Minister wat de mogelijkheden zijn om dat proces sneller te laten verlopen aangezien sommige van deze vergunningen al tien jaar niet zijn gecontroleerd? Verder lezen deze leden dat de meest prioritaire vergunningen elke vier jaar en de overige vergunningen elke zes tot acht jaar herzien zullen worden daarna. Aangezien het gaat om zeer zorgwekkende stoffen, vinden deze leden de termijn van herziening wel erg lang. Kan de Minister toelichten op basis van welke overwegingen deze termijnen zijn gekozen en of het mogelijk is om de termijn uit te breiden?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben naar aanleiding van de brief van 5 oktober jl. met betrekking tot de ILT en luchtvaart nog enkele vragen en opmerkingen. Deze leden constateren dat de luchtvaart met 26% van alle vergunningaanvragen wel een heel groot beslag legt op de capaciteit en de middelen van de ILT. Rekent de ILT leges voor het verlenen van die vergunningen? En zo ja, zijn die kostendekkend voor die 40 fte en bijkomende kosten? En in de afweging tussen de risico's en de hoeveelheid mensen en middelen die aan een bedrijf of sector worden besteed, zit daar de vergunningverlening ook bij of staat deze tak los van deze rekensom?

### **SP-fractie**

#### *Stand van zaken herinrichting van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)*

De leden van de SP-fractie hechten veel waarde aan de kennis en kunde van de werknemers bij de ILT. Daarom willen deze leden graag weten welk effect de vergrijzing heeft op het functioneren en de doelmatigheid van het ILT. Hoe wordt de kennis behouden als grote aantallen ervaren werknemers vertrekken en nieuwe werknemers worden aangenomen?

De leden van de SP-fractie constateren dat door het risicogestuurd werken ook inspecties blijven liggen. Kan de Minister aangeven welke inspecties, door de nieuwe manier van werken, nu niet of alleen administratief worden uitgevoerd en welke risico's dit oplevert? Ook de inspectiediensten hebben te maken met de gevolgen van de coronacrisis. Kan de Minister aangeven welk effect de huidige crisis heeft op de fysieke inspecties van de ILT en welke risico's de samenleving en onze leefomgeving hierbij lopen?

#### *Jaarverslag 2019 van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)*

Het valt de leden van de SP-fractie op dat er vaak wordt gesproken over «de schaarse middelen van de ILT». Kan de Minister uitleggen wat hiermee bedoeld wordt? Zijn er, ondanks de verhoging van het budget voor de ILT, onvoldoende middelen beschikbaar of is de omvang van de ILT te klein om meer dan uitsluitend de grootste maatschappelijke risico's aan te pakken? Kan de Minister aangeven welke «kleine» maatschappelijke risico's blijven liggen?

De leden van de SP-fractie hebben bewondering voor de vele programma's waarop de ILT werkzaam is en zich inzet voor de kwaliteit van onze leefomgeving, maar vragen of de bevoegdheid van de ILT om in te grijpen in voldoende mate aansluit bij het toenemende aantal overtredingen, die eerder structureel dan incidenteel van aard lijken te zijn. Deelt de Minister de mening dat in het geval dat gedragsverbetering (het zich

<sup>3</sup> Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 423

aan de norm houden) vrijwel uitsluitend afhankelijk is van de mate van toezicht, de strafmaat of boete ontoereikend is en fors naar boven zou moeten worden bijgesteld?

De leden van de SP-fractie vragen of de Minister kan aangeven welke stappen er zijn gezet om ervoor te zorgen dat dit jaar wel alle corporaties door de Autoriteit woningcorporaties worden onderzocht. Deze leden vragen of de Minister de mening van de ILT deelt als het gaat om de beperkte discretionaire ruimte voor de Autoriteit woningcorporaties. Zo ja, is de Minister bereid de wet aan te passen? Zo nee, waarom niet? Kan de Minister aangeven hoe het er op dit moment voor staat met het Waarborgfonds Sociale Woningbouw?

*Instelling en samenstelling Bestuurlijke Commissie Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH)*

De leden van de SP-fractie hebben zich vaker kritisch geuit over het huidige VTH-stelsel en de rolverdeling tussen verschillende lagen van de overheid. Deze leden vinden het daarom goed dat de Staatssecretaris samen met decentrale overheden kijkt naar verbeteringen. Wanneer kunnen deze leden de bevindingen en de conclusies van dit traject verwachten? Waarom kiest de Staatssecretaris bovenop dit traject voor een commissie die hetzelfde gaat onderzoeken? Kan de Staatssecretaris dit toelichten en de precieze vraagstelling aan deze commissie met de Kamer delen? Daarnaast hebben deze leden moeite met de samenstelling van deze commissie. Kan de Staatssecretaris aangeven waarom voor deze commissie geen personen op persoonlijke titel zijn gevraagd uit omgevingsdiensten, milieubewegingen of waterschappen? Deelt de Staatssecretaris de mening dat de reeks incidenten die de afgelopen jaren door toedoen van Shell wereldwijd hebben plaatsvonden, waarna Shell zelfs onder verscherpt toezicht heeft gestaan, op zijn minst de schijn van belangenverstrengeling met zich meebrengt bij het lidmaatschap van deze commissie door de president-directeur van Shell?

*Staat van de Veiligheid Brzo-bedrijven 2019*

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de staat van de veiligheid bij de Brzo-bedrijven in 2019 en hebben hierover de volgende vragen. Kan de Staatssecretaris verklaren waarom twee derde van de Brzo-bedrijven zo goed als jaarlijks een overtreding begaat? Kan de Staatssecretaris aangeven waarom zij van mening is dat een nadere analyse en het beter begrijpen van zogenaamde Brzo-bedrijven gaat helpen bij het afdwingen van de veiligheid bij deze bedrijven? Deelt de Staatssecretaris de mening dat het aantal bedrijven dat melding doet van ongewone voorvallen bij het bevoegde gezag, met 51% fors te laag is? Is de Staatssecretaris bereid te onderzoeken of het mogelijk is de mate van vrijblijvendheid bij het melden van ongewone voorvallen te beperken. En is zij bereid om te onderzoeken of het opleggen van boetes bij niet melden een positief effect zou hebben op de bereidheid zaken te melden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke termijn kunnen deze leden een dergelijk onderzoek verwachten? Kan de Staatssecretaris aangeven of bij de acht zware en 102 middelzware overtredingen in 2019 op enig moment de volksgezondheid of het milieu in gevaar is geweest? Zo ja, kan de Staatssecretaris een overzicht van deze incidenten geven?

De leden van de SP-fractie vragen zich af waaruit zware- en middelzware sancties, naast het afdwingen van herstelmaatregelen, bestaan en of deze maatregelen voldoende prikkels geven tot significante verbeteringen bij het bedrijf in kwestie. Is de Staatssecretaris bereid een overzicht te leveren

van de opgelegde sancties en maatregelen per bedrijf en de als gevolg daarvan behaalde verbeteringen bij deze bedrijven?

#### *Meerjarenplan 2020–2024 Actualisering 2021 (MJP)*

De leden van de SP-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het meerjarenplan van de ILT en hebben hierover de volgende vragen. Kan de Minister aangeven of de uitbreiding van de taken van de ILT in voldoende mate meelopen in de financiering van de ILT? Is hierbij ook rekening gehouden met de enorme toename in het aantal vergunningaanvragen?

*Informatie over de motie van de leden Kröger en Paternotte over de toezichthoudende taken van de ILT op het gebied van luchtvaart (Kamerstuk 22 343, nr. 290), de motie van de leden Laçin en Paternotte over controles bij niet-Nederlandse luchtvaartmaatschappijen (Kamerstuk 31 936, nr. 536) en toelichting emissiecijfers stikstof in de ILT-brede risicoanalyse 2019*

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de reactie die de Minister heeft gegeven op de aangenomen motie van de leden Laçin en Paternotte over controles bij niet-Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. De Minister geeft aan dat Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (International Civil Aviation Organization/ ICAO) elke lidstaat verplicht om veiligheidsinspecties uit te voeren bij luchtvaartmaatschappijen uit andere lidstaten die wel aanwezig zijn op Nederlands grondgebied. Dit gebeurt op gecoördineerde wijze volgens het «EU ramp inspection programma». Deze leden willen van de Minister weten hoeveel inspecties in dit kader hebben plaatsgevonden in 2018 en 2019, bij welke luchtvaartmaatschappijen dit is gebeurd, op welke veiligheidsaspecten is gecontroleerd, welke misstanden zijn opgemerkt en welke maatregelen zijn getroffen.

De leden van de SP-fractie hebben de Minister vaak gevraagd om samen met haar collega van SZW actie te ondernemen tegen Ryanair. Kan de Minister aangeven welke acties tegen dit bedrijf zijn ondernomen en hoe de arbeidsomstandigheden daarin zijn meegenomen, aangezien dat volgens het «EU ramp inspection programma» niet meegenomen hoeft te worden?

De leden van de SP-fractie hebben de Minister vaker aangespoord om zowel nationaal als internationaal stappen te ondernemen om bedrijven als Ryanair te weren op Nederlandse vliegvelden. Dat kan bijvoorbeeld door sociale vestigingseisen. Welke vorderingen heeft de Minister inmiddels afgedwongen op dit vlak en welke mogelijkheden ziet zij om luchtvaartmaatschappijen die wetten en regels structureel overtreden en werknemers uitbuiten te weren van onze luchthavens?

## **II Reactie van de bewindspersoon**

### **Inleiding**

Op 15 oktober 2020 ontvingen wij van uw Kamer de inbreng voor het schriftelijk overleg Toezicht en handhaving van 14 oktober 2020. Met belangstelling hebben we kennisgenomen van het verslag. Met deze brief ontvangt u onze inbreng op het verslag. Ook gaan wij namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in op een aantal vragen over de Autoriteit woningcorporaties.

Wij gaan in deze brief eerst in op uw vragen over de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Vervolgens komen achtereenvolgens uw vragen over de instelling van de Bestuurlijke Commissie Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH) in het milieudomein, de Staat van de

## **Inspectie Leefomgeving en Transport**

### Meerjarenplan ILT

**De leden van de PVV-fractie vragen naar een update over de verhouding van de huidige taken tot het huidige budget. Specifiek vragen deze leden ook of de ILT de extra werkdruk door een aantal actueel spelende dossiers aankan. Ook de leden van de GL-fractie vragen of de extra toegekende middelen voldoende zijn; en zo nee waarom het budget voor 2021 niet is verhoogd. De leden van de SP-fractie vragen om een toelichting op «schaarse middelen». Deze leden vragen ook of ondanks de verhoging van het budget voor de ILT er voldoende middelen beschikbaar zijn of is de omvang van de ILT te klein om meer dan uitsluitend de grootste maatschappelijke risico's aan te pakken?**

De ILT moet altijd blijven prioriteren waar de middelen worden ingezet; de capaciteit is nooit toereikend om op alle onderwerpen 100% te handhaven. Het zou zelfs maatschappelijk onwenselijk zijn om bijvoorbeeld iedere taxi of vrachtwagen aan de kant te zetten.

Daarom spreekt het MJP per definitie over «schaarse middelen».

De ILT kiest haar prioriteiten vooral op basis van de grootste maatschappelijke risico's uit de ILT-brede risicoanalyse (IBRA). Naast de IBRA wordt ook rekening gehouden met wettelijke- en verdragsrechtelijke verplichtingen, politieke en maatschappelijke verwachtingen en nieuwe ontwikkelingen. Inspelen op urgente maatschappelijke dossiers hoort daar bij. De ILT wil mensen en middelen op een zinvolle manier inzetten op basis van het gestelde budget. Het antwoord op de vraag of de capaciteit van de ILT toereikend is, is daarmee een subjectieve beoordeling en geen uitkomst van een objectieve rekensom.

**De leden van de SP-fractie vragen of de financiering van de ILT in voldoende mate meeloopt met uitbreiding van de taken en of hierbij ook rekening wordt gehouden met de enorme toename in het aantal vergunningaanvragen.**

De mate waarin het ILT-budget meegroeit met de taken van de ILT is een belangrijk aandachtspunt in deze kabinetsperiode. De ophoging van het jaarlijkse ILT-budget met 15 miljoen euro heeft het mogelijk gemaakt om de ILT-capaciteit voor handhaving en toezicht structureel uit te breiden. Bovendien wordt voor specifieke onderwerpen, waaronder voor nieuwe taken, het budget verhoogd. Bijvoorbeeld voor het toezicht op drones, de wet ter bescherming koopvaardij of bijzondere bromfietsen. Jaarlijkse bij de begrotingsvoorbereiding kijken wij steeds kritisch of het budget in evenwicht is met de ontwikkeling van taken. De groei van vergunningaanvragen wordt budgettair deels opgevangen door een evenredig grotere opbrengst uit de tarieven. Daarnaast gaat de kostendekkendheid van de tarieven omhoog door het proces van vergunningverlening doelmatiger in te richten.

**De leden van de SP-fractie constateren dat door het risicogestuurd werken ook inspecties blijven liggen. Deze leden vragen of de Minister kan aangeven welke inspecties, door de nieuwe manier van werken, nu niet of alleen administratief worden uitgevoerd en welke risico's dit oplevert. Daarnaast vragen de leden van de SP-fractie ook welke «kleine» maatschappelijke risico's blijven liggen.**

De prioriteiten worden vooral gekozen op basis van de grootste maatschappelijke risico's uit de ILT-brede risicoanalyse (IBRA). Het is hierbij niet zo dat de ILT onderwerpen die niet hoog scoren in de IBRA afstoot. De ILT blijft toezichthouder op alle taken die haar zijn toebedeeld. Daarbinnen maakt zij een afweging waar meer of minder capaciteit op wordt ingezet.

**De leden van de SP-fractie vragen of de bevoegdheid van de ILT om in te grijpen in voldoende mate aansluit bij het volgens de SP toenemende aantal overtredingen die eerder structureel dan incidenteel van aard lijken te zijn. Deelt de Minister de mening dat in het geval dat gedragsverbetering (het zich aan de norm houden) vrijwel uitsluitend afhankelijk is van de mate van toezicht, de strafmaat of boete ontoereikend is en fors naar boven zou moeten worden bijgesteld? De leden van de GL-fractie vragen of de Minister en Staatssecretaris de mening delen dat het milieubeleid zo goed is als het gehandhaafd wordt en dat voldoende capaciteit bij zowel de ILT als bij de omgevingsdiensten zeer belangrijk is om een goed milieubeleid te waarborgen.**

Allereerst hechten wij belang aan de eigen verantwoordelijkheid van de bedrijven of burgers, om de regels na te leven. Veel bedrijven en burgers hebben ook de intentie om dat zo goed mogelijk te doen. Andere normadressanten kunnen daartoe verleid worden. Bijvoorbeeld door gerichte communicatie over de inhoud en toepassing van regels. Wij zien toezicht en handhaving als het sluitstuk gericht op bedrijven die de regels niet willen naleven. De pakkans en de zwaarte van de mogelijke interventies spelen hierbij beide een rol. Per sector zal het verschillend zijn in welke mate de pakkans en de zwaarte van de beschikbare interventies effect hebben op het nalevingsgedrag.

De toezichthouders, zowel de omgevingsdiensten als de ILT, zullen altijd de keuze moeten maken, op welke taken capaciteit wordt ingezet en op welke wijze aan de verplichtingen wordt voldaan. Zo is het vrijwel onmogelijk en maatschappelijk niet gewenst om 100% controles uit te voeren. Door de manier van handhaven kunnen inspecties ook preventief succes boeken.

**De leden van de VVD-fractie vragen naar de opbrengsten en kosten van de herinrichting van de ILT.**

De ILT is stapsgewijs haar koers gaan verleggen en anders gaan werken. Het te bereiken maatschappelijk effect, de risico's voor mens en milieu, staan daarbij centraal. De nieuwe organisatiestructuur is ondersteunend aan de doelen en ambities van de Koers ILT. De maatschappelijke opbrengsten laat de ILT zien in haar meerjarenplannen en jaarverslagen. De ILT richt haar aandacht en capaciteit meer en meer op de grootste maatschappelijke risico's en waar de inspectie een reëel handelingsperspectief heeft. Dit doet zij voor de grootste risico's in programma's. De ILT investeert in haar informatiepositie en in innovatie van het toezicht. Zij communiceert meer over haar resultaten en versterkt haar signalerende functie. De nieuwe organisatiestructuur stelt de ILT ook in staat haar medewerkers breder en flexibeler in te zetten. De herinrichting is niet het sluitstuk van de nieuwe koers. De ILT zal zich continu moeten aanpassen aan de veranderende omgeving en steeds blijven werken aan effectief toezicht en goede dienst- en vergunningverlening.

**De leden van de D66-fractie vragen of het mogelijk is om de jaarlijkse voortgang van de ILT-brede risicoanalyse (IBRA) te kwantificeren.**

De jaarlijkse ontwikkeling van de IBRA is het gevolg van een update van de beschikbare bronnen en het beschikbaar komen van nieuwe, beter bruikbare bronnen. De vergelijking t.o.v. vorige jaren is geen onderdeel van de IBRA, maar over de jaren kan wel geconstateerd worden dat de resultaten van de risicoanalyse stabiel zijn. De berekende maatschappelijke schade per onderwerp is slechts beperkt gewijzigd. De ILT scherpt de komende jaren de huidige methodiek van de IBRA verder aan. Dit leidt tot een doorontwikkeling waarin dieper op ongewenste gebeurtenissen ingegaan wordt en per type schade naar risico's kan worden gekeken. Naast een verdiepingsslag brengt de ILT zo ook apart de maatschappelijke relevantie van thema's in beeld en hoe de ILT hierin is gepositioneerd.

**De leden van de D66-fractie vragen naar voorbeelden van andere werkwijzen van de ILT naar aanleiding van de inzichten uit de ILT-brede risicoanalyse.**

De ILT-brede risicoanalyse blijft het belangrijkste uitgangspunt om keuze mogelijk te maken. Bij de prioriteitstelling houdt de ILT naast uitkomsten van de risicoanalyse rekening met de verplichtingen, politieke wensen en nieuwe ontwikkelingen en effectiviteit van het ILT-optreden. In het Meerjarenplan 2020–2024 Actualisering 2021 wordt ingegaan op de programma's waar de ILT aan werkt. Werken met programma's voor de aanpak van de grootste risico's op basis van de IBRA is een andere werkwijze.

Een voorbeeld van een andere werkwijze binnen een programma is het toezicht op zwavelemissies in het programma Schoon Schip. Dit toezicht op zwavelemissies is internationaal strak gereguleerd en kent «quota» voor het minimaal aantal uit te voeren inspecties. Dat quotum is 10% van het aantal unieke scheepsbezoeken in een land. Voor land ligt dit aantal rond 800 inspecties. Vanuit het toezicht zoeken wij ruimte om deze internationale verplichting anders in te richten. De ILT gebruikt «remote sensing» technieken, zoals een snuffelpaal bij Rotterdam en af en toe inzet van een vliegtuig met meetapparatuur voor metingen van zwavelemissies boven zee. Deze metingen op afstand vormen een goede indicatie of sprake is van overschrijdingen van grenswaarden of niet. Op basis van deze indicatieve waarden wordt het toezicht afgestemd. Daarmee kan de ILT gericht toezicht inzetten zonder daarvoor altijd fysiek aan boord te moeten gaan.

**De ILT heeft in 26% van de gecontroleerde vergunningaanvragen afwijkingen met betrekking tot stikstofoxiden gevonden. De leden van de GL-fractie vragen op welke manier die afwijkingen dan precies te vermijden waren? De leden vragen ook of de Staatssecretaris de mening van de GL-fractie deelt dat een percentage van 26% voor het aantal vergunningen dat met betrekking tot stikstof niet op orde is te hoog is gezien de ernst van dit probleem.**

Wij zijn het met u eens dat vergunningen zoveel mogelijk moeten voldoen aan de regelgeving. Het is goed om te zien dat in de periode 2012–2015 96% van de vergunningen op het gebied van stikstof op orde was op het moment van vaststelling. De ILT levert hier een bijdrage aan door vergunningaanvragen en ontwerpvergunningen te controleren. Als de ILT afwijkingen constateert van wet- en regelgeving, neemt ze over haar

bevindingen contact op met het bevoegd gezag en dient zo nodig een zienswijze in. Meestal leidt dit ertoe dat het bevoegd gezag de afwijkingen in de vergunning corrigeert. Zo niet, dan kan de ILT tegen de vergunningverlening in bezwaar en beroep.

Wij willen natuurlijk het liefst dat het bevoegd gezag zelf zorgt voor goede vergunningen. Vandaar dat wij hierover in het Schone Luchtakkoord afspraken hebben gemaakt met medeoverheden.

Het grootste deel van de afwijkingen is gecorrigeerd na ingrijpen en dat 96% van de vergunningen op het gebied van stikstof op orde was op het moment van vaststelling. De leden van de GL-fractie vragen op basis waarvan de Staatssecretaris stelt dat die vergunningen op het gebied van stikstof in de jaren na 2015 nog steeds op orde waren als jaarlijks slechts een kwart van de vergunningen wordt gecontroleerd.

De ILT adviseert het bevoegd gezag bij het verlenen van nieuwe vergunningen of het wijzigen van bestaande vergunningen. Bedrijven vragen gemiddeld eens in de vier jaar een (revisie)vergunning aan. De ILT ziet op die manier alle vergunningen eens in de vier jaar, op het moment dat er sprake is van het (opnieuw) afgeven van een vergunning, en dus per jaar gemiddeld een kwart van de vergunningen. Voor de volledigheid vermelden wij hierbij dat het gaat om alle vergunningen aan bedrijven met een stikstofemissie van meer dan 0,5% van de landelijke stikstofemissie door de industrie. Van de bedrijven met een kleinere uitstoot dan 0,5% toetst de ILT alleen de belangrijkste vergunningen (oprichting en revisie). Na opvolging van het advies van de ILT voldeed in de periode 2012–2015 96% van de afgegeven vergunningen op het gebied van stikstof aan de regelgeving. Dat blijft zo tot de volgende (revisie)vergunning, die meestal volgt binnen vier jaar. Als er in de tussenliggende periode sprake is van wijziging van de regelgeving, kan een bedrijf een veranderingsvergunning aanvragen of kan het bevoegd gezag een ambtshalve wijziging van de vergunning doorvoeren. Mocht het bevoegd gezag dat niet doen, dan kan de ILT een actualisatieverzoek doen.

**De leden van de GL-fractie vragen op basis van welk onderzoek geconcludeerd wordt dat een goede toepassing van BBT nauwelijks extra reductie van stikstof oplevert. Deze leden vragen of de Staatssecretaris de mening deelt dat er met een goede inzet van BBT de stikstofuitstoot van de industrie mogelijk alsnog zou kunnen terugdringen? Zo nee, waarop baseert de Staatssecretaris die conclusie als het dictum uit bovengenoemde niet volledig is uitgevoerd? Zegt de Staatssecretaris hierbij toe om de motie alsnog uit te voeren?**

Vergunningen voor de industrie moeten volgens Europese regelgeving voldoen aan BBT-niveau. De ILT controleert of dat zo is. Op basis van de informatie die wij van de ILT hebben gekregen, concluderen wij dat in de periode 2012–2015 96% van de vergunningen waarin sprake was van stikstofuitstoot op orde was. Extra inzet op BBT-conformiteit zou dus weinig reductie in de stikstofuitstoot opleveren.

De BBT-conclusies zijn een belangrijke richtwijzer, maar bevatten een bandbreedte (BBT-range) waarop emissie-eisen worden gebaseerd. Het is aan de vergunningverlener om de emissie-eisen af te stemmen op de specifieke situatie. Wij hebben in het Schone Luchtakkoord met deelnemende provincies en gemeenten afgesproken dat zij in nieuwe of geactualiseerde vergunningen emissie-eisen opnemen die zo dicht mogelijk aan de onderkant van de BBT-range liggen. Het Rijk zal het bevoegd gezag hierbij faciliteren. Dit kan leiden tot reductie van de stikstofuitstoot.

**De leden van de VVD-fractie en van de PVV-fractie vragen naar de voortgang van het aannemen van de nieuwe medewerkers.**

Het kabinet heeft in het voorjaar van 2019 extra geld vrijgemaakt voor de ILT. 10 miljoen euro in 2019, 12 miljoen euro in 2020 en 15 miljoen euro structureel. De ILT werft met dit budget 130 extra nieuwe medewerkers. Op dit moment zijn 89 nieuwe medewerkers ingestroomd. De verwachting is dat de resterende 41 nieuwe medewerkers ook eind 2020 zijn geworven. De werving is daarmee een jaar eerder afgerond dan gepland.

**De leden van de PVV-fractie vragen of de medewerkers die de komende twee jaar vertrekken ook daadwerkelijk in deze twee jaar zullen worden vervangen.**

In 2020–2021 wordt naast 130 extra fte ongeveer 190 fte aan nieuwe collega's geworven om uitstroom te vervangen, 90 in verband met pensionering en 110 in verband met reguliere uitstroom van gemiddeld 5% per jaar. De ILT werft hiervoor anticiperend op de uitstroom. De wervingsopgave bestaande uit het totaal aan vacatures als gevolg van extra middelen, pensionering van medewerkers en overige uitstroom is groot. Daar komt bij dat er op verschillende vakgebieden sprake is van een krappe arbeidsmarkt. Voor de werving zet de ILT de recruiters van Rijkswaterstaat in. Zij hebben met hun expertise laten zien in staat te zijn om ook voor moeilijk vervulbare vacatures bij de ILT geschikte kandidaten te vinden. Dit geeft vertrouwen ten aanzien van de vervulling van de overige vacatures.

**In aansluiting hierop vragen de leden van de D66-fractie hoe naast de werving van nieuwe medewerkers ook aandacht wordt geven aan inwerken en kennisborging. Ook de leden van de SP-fractie vragen naar de effecten van de vergrijzing en kennisbehoud.**

De ILT is het programma «Merkbaar Meer» gestart om nieuwe medewerkers te werven, zowel voor het extra budget als vroegtijdig werven voor de vervanging van uitstroom. Binnen de ILT wordt het belang van de kennis en het vakmanschap van de medewerkers als essentieel gezien. Dat doet de ILT op verschillende manieren: door het opdoen en bijhouden van kennis door het volgen van trainingen en opleidingen, het inzetten van inwerkcoaches, het delen en overdragen van kennis en ervaring tussen medewerkers en door het aantrekken van nieuwe medewerkers met (nieuwe) expertise. In het geval van vertrek door pensionering kan vroegtijdig een nieuwe collega worden gezocht, zodat deze nog tijdig door de vertrekkende medewerker kan worden in gewerkt.

Innovatie

**De leden van de VVD-fractie en de D66-fractie vragen ook naar nieuwe (digitale) toepassingsmogelijkheden om de effectiviteit van de ILT verder te vergroten.**

De ILT heeft een goede informatiepositie nodig en moet zich blijven vernieuwen op het gebied van toezicht en handhaving. Met de inzet van verschillende data- gedreven technieken vergroot zij de reikwijdte en efficiëntie op haar werkgebied. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met universiteiten om gebruik te maken van hun specialistische expertise en

het verhogen van de kwaliteitsborging. Wij laten u graag kennismaken met vier nieuwe ontwikkelingen bij de ILT.

1. In het AO toezicht en handhaving van 16 januari (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 91) dit jaar meldde de Minister dat ILT een project was gestart om met de TROPOMI satelliet de vervuiling van zeeschepen te monitoren. De ILT is inmiddels in staat om onder een aantal omstandigheden de uitstoot van stikstofoxides van individuele schepen te kunnen waarnemen. De volgende stap is om deze waarnemingen te vertalen naar een uitspraak over het wettelijk voldoen aan geldende uitstootnormen. Een doel overigens waar we niet alleen als Nederland profijt hebben, maar ook onze Europese partners.
2. De ILT maakt gebruik van voorspellende algoritmes. Een algoritme «adviseert» een inspecteur bij het selecteren van de juiste objecten en bedrijven. Het doet mij deugd om u te vertellen dat het Innovatie en Data lab is genomineerd voor de landelijke verkiezingen Handhaving en Toezicht 2020 (een verkiezing georganiseerd door het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid, de Inspectieraad en VIDE waarbij succesvolle projecten in het zonnetje worden gezet) vanwege de combinatie van het ontwikkelen van voorspellende algoritmes met een kwaliteitskader om een gedegen inzet te borgen. Dit wordt toegepast bij het toezicht op de binnenvaart.
3. De ILT werkt aan het drie dimensionaal visualiseren van (potentiele) inspectielocaties. Dit helpt bij het selecteren en voorbereiden van inspecties. Bovendien kan de situatie van dat moment er later nog eens bijgehaald worden als er meer vragen zijn. Op termijn brengt dit «toezicht op afstand» dichterbij. «Dit wordt toegepast bij afvalbedrijven en spoorwegovergangen.
4. COVID heeft ook impact op de innovaties bij ILT. Door de nijpende situatie rond ontsmettingsmiddelen zijn vrijstellingen in de Biocide wetgeving aangebracht. Daardoor konden meer bedrijven deze middelen produceren en ILT ziet toe op ongewenste situaties rond toelevering en productie. Daarvoor hebben zij met webscraping de internethandel afgezocht naar leveranciers en met textmining orde gebracht in de grote hoeveelheid gevonden bedrijven om zo de inspecteurs te helpen bij het selecteren van de beste bedrijven voor nader onderzoek.
5. De ILT is gestart met besturingstoezicht. Dit doet zij naar voorbeeld van de ILT Autoriteit woningcorporaties waar al langere tijd naar de governance of besturing van woningcorporaties wordt gekeken. Met besturingstoezicht toont de ILT haar maatschappelijke meerwaarde als toezichthouder door náást het toezicht op de naleving van de regels ook te kijken naar de risico's in de besturing van organisaties.

### **De leden van de D66-fractie vragen naar de effecten van innovatie zoals drones, e-noses en het webportaal op de werkdruk, signaleren van problemen en doorlooptijden.**

Door de inzet van nieuwe technieken kan de ILT slimmer en beter toezichthouden dan voorheen. Het bereiken van meer maatschappelijk effect door beter toezicht staat voorop. Afhankelijk van het type innovatie zijn er ook effecten op doorlooptijden, werkdruk en signaleren van problemen.

Een voorbeeld is het gebruik van het webportaal «Mijn ILT». Dit leidt samen met het verbeteren van de werkprocessen tot lagere administratieve lasten voor de aanvragers van vergunningen en korte doorlooptijden. De ILT stelt daarbij ook als doel een hogere waardering van de aanvragers van vergunningen en van diegenen die een melding doen.

**De leden van de D66-fractie vragen hoe de ILT signalen waarvoor geen wettelijke kaders zijn preventief oppakt.**

De inspecteurs van de ILT zijn oren en ogen van het departement. De inspecteurs zien in de praktijk zaken die goed gaan en wat er misloopt. Bijvoorbeeld fraude en nieuwe risico's, maar ook hoe wetgeving in de praktijk uitwerkt. Inspecteurs kijken daarbij primair naar wat schadelijk is. De ILT kan op basis hiervan ongevraagd informeren door middel van een signaalrapportage.

**De leden van de GL-fractie vragen op welke wijze de ILT de signalerende functie versterkt en of de ILT hiervoor voldoende capaciteit heeft.**

Met de signalerende functie legt de ILT waarnemingen in de vorm van een signaal voor aan de politiek, het ministerie of de omgeving. Signalering is onderdeel van ieders werk. Door de uitbreiding van de capaciteit bij de ILT wordt dus ook de signalerende functie versterkt.

ILT en COVID-19

**De leden van de GL-fractie vragen naar hoeveel inspecties niet hebben plaatsgevonden en binnen welke programma's de grootste uitval is geweest. Deze leden vragen ook of er vermoedens bestaan dat in de periode van minder inspecties milieuregels opzettelijk zijn overtreden. Ook de leden van de SP-fractie vragen naar de effecten van de pandemie op de fysieke inspecties van de ILT en welke risico's de samenleving en de leefomgeving hierbij lopen. De leden van de D66-fractie uitten in aanvulling hierop hun zorgen over het missen van overtredingen doordat er de afgelopen maanden door de pandemie minder inspecties zijn uitgevoerd. Deze leden vragen of er een inhaalslag wordt gemaakt.**

Het Coronavirus heeft er toe geleid dat er in het voorjaar minder fysieke inspecties konden worden uitgevoerd. Tegelijkertijd waren veel sectoren op dit moment ook minder actief. Tijdens de intelligente lockdown waren alle inspecties «buiten» geannuleerd met uitzondering van inspectiewerkzaamheden bij noodzakelijke situaties zoals calamiteiten, ongevallen of meldingen. Tussen medio juni en medio augustus zijn in drie fases vrijwel alle fysieke inspecties weer opgestart, waarbij wordt gewerkt volgens de richtlijn «veilig en gezond werken». Met deze richtlijn is het grootschalig stilleggen van fysieke inspecties niet meer nodig. Tijdens de intelligente lockdown is veel inspectiewerk op afstand doorgegaan, waarbij de ontwikkeling van nieuwe, veelal digitale manieren van inspecteren in een stroomversnelling is geraakt. Het tijdelijk stilleggen van fysieke inspecties heeft effect gehad op de voortgang van verschillende programma's, maar omdat fysieke inspecties slechts een onderdeel zijn van een bredere interventiemix om de doelen van de Inspectie te realiseren is het beeld per programma verschillend. Voor het toezicht dat binnen de programma's plaatsvindt, geldt dat er veel werk heeft kunnen doorgaan door digitale «deskhandhaving» aan de hand van documenten. Ook kunnen controles in veel gevallen op een later moment «met terugwerkende kracht» plaatsvinden, omdat bedrijven door het thuiswerken digitaal zijn gaan werken en veel data langdurig wordt bewaard. De ILT heeft geen signalen dat opzettelijk (milieu)regels zijn overtreden als gevolg van het uitvoeren van minder fysieke inspecties. Urgente zaken en calamiteiten zijn ook in deze periode altijd opgepakt. De ILT heeft de

systematiek van de IBRA ook tijdens de Coronatijd aangehouden. Bij het opstarten van inspecties zijn de maatschappelijke risico's leidend geweest.

**De leden van de D66-fractie vragen naar een inschatting van de gevolgen van de op 13 oktober jl. beschikbaar gekomen routekaart met coronamaatregelen in de verschillende fases voor de ILT.**

De ILT heeft in de afgelopen maanden toegewerkt naar een goede richtlijn «veilig en gezond werken» om verantwoord fysieke inspecties uit te kunnen voeren. In alle fases van de routekaart van het kabinet kunnen daardoor vrijwel alle inspecties worden uitgevoerd. Een uitzondering wordt daarbij nog gemaakt voor werkzaamheden waarbij de 1,5 meter niet kan worden gewaarborgd. Een afschaling van bijna alle fysieke inspecties, zoals tijdens de intelligente lockdown in het voorjaar, is daarom nu niet meer nodig.

**De leden van de GL-fractie vragen naar een overzicht van het type inspecties in kleine ruimtes, die momenteel niet plaatsvinden omdat de 1,5 meter dan niet kan worden gewaarborgd? Welke maatregelen worden er genomen om ervoor te zorgen dat er in die gevallen toch geen milieuregels worden overtreden?**

De ILT voert alle fysieke inspecties weer uit mits kan worden voldaan aan de voorwaarden uit de richtlijn «veilig en gezond werken», waarin de veiligheid en gezondheid van de medewerkers voorop staat. Een uitzondering wordt daarbij nog gemaakt voor werkzaamheden waarbij de 1,5 meter niet kan worden gewaarborgd. Denk aan inspecties in kleine ruimten, bijvoorbeeld machinekamers. De ILT werkt aan een richtlijn zodat ook deze laatste categorie inspecties kan worden opgestart, onder aanvullende condities en met beschermingsmiddelen conform de arboreggeving. De ILT heeft geen signalen dat opzettelijk (milieu)regels worden overtreden als gevolg van het uitvoeren van minder fysieke inspecties. Urgente zaken en calamiteiten zijn ook in deze periode altijd opgepakt.

Specifieke thema's n.a.v. MJP, IBRA en Jaarverslag

**De leden van de GL-fractie vragen in hoeverre er in 2021 meer in het algemeen wordt gecontroleerd of de eisen voor consumentenproducten, van bijvoorbeeld kunststof of textiel, worden nageleefd?**

In Nederland zijn vijf inspectiediensten<sup>4</sup> actief op het gebied van het markttoezicht op producten. De ILT houdt toezicht op twee Europese richtlijnen. Beide onderwerpen scoren hoog in de ILT-brede risicoanalyse. Ten eerste de Europese kaderrichtlijn Ecodesign (en de daaronder liggende verordeningen) met eisen ten aanzien van het ontwerp van elektrische en elektronische producten. De richtlijn ecodesign is beperkt tot energie-gerelateerde producten en de handhaafbare eisen hebben voornamelijk betrekking op de minimale eisen aan energie efficiëntie. De uitfasering van de gloeilamp is daar een voorbeeld van. Ten tweede houdt de ILT toezicht op de Europese richtlijn RoHS (Restriction of Hazardous Substances). gericht op Beperking van het gebruik van bepaalde gevaarlijke stoffen in elektrische en elektronische apparatuur. De ILT pakt het toezicht op beide richtlijnen aan in het programma Duurzame producten.

<sup>4</sup> Agentschap Telecom (AT), Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd (IGJ), Inspectie SZW, Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) en Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

De NVWA houdt meer in algemene zin toezicht op consumentenproducten zoals de Europese richtlijn voor speelgoed en de Europese verordening voor textielproducten.

**De leden van de GL-fractie vragen op welke manier er wordt gecontroleerd of er bij de verwerking van alle soorten afvalstromen altijd voor de meest hoogwaardige optie wordt gekozen en hoe de ILT hierop controles uitvoert. Wordt hergebruik wel altijd als de meest hoogwaardige optie gezien, indien dit mogelijk is?**

In het landelijk afvalbeheerplan wordt per type afvalstof aangegeven wat de minimum standaard van verwerking is. Dit is opgenomen in de omgevingsvergunningen van de desbetreffende bedrijven. Toetsing hieraan vindt plaats door de omgevingsdiensten bij binnenlandse overbrengingen van afval. De ILT controleert dit als afval vanuit het buitenland naar Nederland wordt overgebracht. Voor afval waar een afvalimport-vergunning (EVOA-kennisgeving) voor nodig is toetst de ILT de aanvraag, bij ander afval dat wordt overgebracht controleert de ILT steekproefsgewijs en risicogericht afvaltransporten bij bedrijfsinspecties en logistieke controles.

**De leden van de GL-fractie vragen in hoeverre het controleren van de essentiële eisen van verpakkingen in 2019 heeft plaatsgevonden. Deze leden zijn blij dat de Staatssecretaris vorig jaar heeft toegezegd dat zij over de beperkte handhaving op dit vlak in gesprek zou gaan met de ILT en dat zij het resultaat nu terugzien in het MJP ILT. In het MJP leest de GL-fractie dat er controles worden uitgevoerd bij producenten van wasverzachterverpakkingen en zij vragen daarover of er ook andere kunststofverpakkingen worden gecontroleerd?**

In 2019 heeft de ILT de voorbereidingen getroffen om het toezicht op de naleving van de essentiële eisen van kunststof verpakkingen vorm te geven. De ILT richt zich op basis van een eigen risicoanalyse als eerste op verpakkingen van wasverzachters en op glazen flessen voor whisky en andere gedestilleerde dranken. Op dit moment is een onderzoek naar de glazen flessen in afronding en is het toezicht op de producenten en importeurs die de wasverzachter op de markt aanbieden gestart. De ILT zet in op betere handhaving van de essentiële eisen, als onderdeel van het project «circulariteit verpakkingen». Om te bepalen welke verpakkingen daarvoor het meest relevant is een keuzemodel ontwikkeld. Het gestarte toezicht op plastic flacons draagt bij aan het opdoen van de nodige kennis en ervaring bij het toezicht en handhaving van de essentiële eisen. Daarna hoopt de ILT op basis van het keuzemodel het toezicht op andere relevante plastic verpakkingen te kunnen uitvoeren.

**De leden van de GL-fractie constateren dat de luchtvaart met 26% van alle vergunningaanvragen wel een heel groot beslag legt op de capaciteit en de middelen van de ILT. Rekent de ILT leges voor het verlenen van die vergunningen? En zo ja, zijn die kostendekkend voor die 40 fte en bijkomende kosten? Deze leden vragen ook of in de afweging tussen de risico's en de hoeveelheid mensen en middelen die aan een bedrijf of sector worden besteed ook de vergunningverlening wordt meegenomen; of staat deze tak los van deze rekensom?**

Ja, de ILT rekent tarieven voor vergunningen o.m. op het gebied van de luchtvaart. De Minister stelt de tarieven vast. Op dit moment zijn niet al onze tarieven kostendekkend, met een grote variëteit over de sectoren

heen en ook binnen de sectoren (zoals luchtvaart). De ILT baseert de tarieven op een realistische inschatting van het aantal uren dat gemiddeld aan een specifieke aanvraag wordt besteed. Deze taak staat los van de rekensom, omdat de ILT de wettelijke verplichting heeft om de aanvraag in behandeling te nemen en hierover te besluiten. Als de aanvrager van een vergunning voldoet aan de gestelde (wettelijke) voorwaarden dan geeft de ILT deze vergunning af.

**De leden van de D66-fractie vragen naar hoeveel capaciteit de ILT inzet op de verschillende activiteiten binnenin het programma «Veilig en Duurzaam Schiphol» en hoeveel capaciteit de ILT in dit programma tekort komt.**

Aan de hand van programmaplannen wordt de capaciteit flexibel ingezet waar de ILT het meeste maatschappelijk effect verwacht te kunnen halen. De programmatische aanpak van de ILT bestaat uit een flexibele manier van werken, inzet van de juiste middelen, een efficiënte inzet van multidisciplinaire teams en uit samenwerking met de omgeving. Hoeveel capaciteit voor onderdelen van bijvoorbeeld het programma «Veilig en duurzaam Schiphol» wordt ingezet is steeds afhankelijk van de actuele programmaplannen en tussentijdse bijstellingen van de programma's.

**Deze leden van de D66-fractie vragen of, gezien het onderzoek van de Inspectie SZW, binnen of buiten het programma «Veilig en duurzaam Schiphol» ook voldoende toezicht- en handhavings-aandacht bestaat voor de naleving van de veiligheidseisen van de Search and Rescue (SAR)-helikopters?**

Met de brief van 12 oktober 2020<sup>5</sup> bent u geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek naar het operationele toezicht op de vliegende eenheden (vliegtuigen en helikopters) van de Kustwacht. In deze brief wordt aangegeven dat in de huidige situatie het voor wat betreft de burgerluchtvaart het ontbreekt aan een Nederlandse wettelijke basis voor het reguleren van de operatie van de vliegende eenheden ten behoeve van de Kustwacht. Er worden nu militaire operationele eisen of buitenlandse eisen toegepast. Er wordt op dit moment geen toezicht gehouden op de operatie van de SAR helikopters in Nederland, omdat deze onder de verantwoordelijkheid van de Belgische Luchtvaartautoriteit vallen en die autoriteit geen toezicht houdt op staats operaties. Dit is een onwenselijke situatie.

Met in de brief beschreven keuze voor de opt-in voorziening wordt de afhankelijkheid van buitenlandse luchtvaartautoriteiten bij het toezicht op de luchtvaartuigen die worden ingezet voor Kustwachttaken beperkt. De activiteiten komen daarmee binnen de reikwijdte van de Nederlandse luchtvaartautoriteit, de ILT. De ILT wordt, overeenkomstig normale civiele luchtvaartoperaties, verantwoordelijk voor de vergunningverlening voor deze activiteiten, alsmede voor het toezicht daarop.

**De leden van de GL-fractie vragen hoeveel omgevingsdiensten inmiddels zijn aangesloten op Inspectieview. Deze leden vragen ook op welke termijn Inspectieview bij alle relevante instanties is geïmplementeerd? En of er zicht is of al die relevante instanties (optimaal) gebruikmaken van het systeem.**

Voor omgevingsdiensten geldt een wettelijke verplichting om onderling milieugegevens uit te wisselen. Er geldt geen wettelijke verplichting voor de wijze waarop deze gegevensuitwisseling moet plaatsvinden; wel is het

---

<sup>5</sup> 2020Z18531

zo dat wettelijk is geregeld dat partijen die milieugegevens uitwisselen via Inspectievew automatisch voldoen aan de wettelijk verplichte gegevensuitwisseling. Inspectievew is het enige systeem dat een landelijke dekking voor deze gegevensuitwisseling ondersteunt. Het uitwisselen van de gegevens via één systeem met een landelijke dekking bevordert een effectieve en efficiënte handhaving. Daarom is de Staatssecretaris met betrokken partijen in overleg getreden om de acht omgevingsdiensten die nog niet via Inspectievew gegevens uitwisselen ook aan te sluiten. Recent heeft de Staatssecretaris met betrokken partijen afgesproken om in te zetten op aansluiting op Inspectievew in 2021. Daarnaast zal de ILT, als beheerder van Inspectievew, met alle betrokkenen kijken hoe het systeem nog beter kan aansluiten bij de wensen van de gebruikers en hoe zij optimaal gebruik kunnen maken van de mogelijkheden die de Inspectievew biedt.

#### Motie Laçin-Paternotte – controles bij niet-Nederlandse luchtvaartmaatschappijen

**De leden van de D66-fractie vragen hoeveel SAFA/SACA-controles de afgelopen twee jaar hebben plaatsgevonden. Deze leden vragen in aanvulling hierop hoe een inspecteur deze inspecties uitvoert en of een inspecteur voldoende mogelijkheden heeft om een goed beeld te krijgen van arbeidsomstandigheden.**

De meerwaarde van het *EU Ramp Inspection Programme* specifiek ten aanzien van het vaststellen van overtreding van de arbeids- en rusttijden is beperkt. De on-board inspecties in dit programma richten zich op een groot aantal aspecten van vliegveiligheid die in korte tijd moeten worden bekeken. Toepassing van de voorgeschreven arbeids- en rusttijden is een van vele aspecten. Gerichte controle vindt met name plaats als er signalen zijn dat de regels worden overtreden. Bij het uitvoeren van een gerichte controle naar arbeids- en rusttijden kijkt de inspectie naar de gestelde rusttijden die beschreven staan in het handboek van de operator (en is goedgekeurd door haar autoriteit) en aan de hand van vluchtgegevens om vast te kunnen stellen of er sprake is van een overtreding. In het uiterste geval kan een toestel dan aan de grond worden gehouden totdat een oververmoeide crew vervangen is. De ILT heeft vanaf 2018 788 inspecties in het kader het *EU Ramp Inspection Programme* uitgevoerd. Voor wat betreft de uitkomsten mogen wij conform de Europese regelgeving<sup>6</sup> deze vertrouwelijke informatie alleen gebruiken voor het doel (informatieuitwisseling tussen verschillende nationale luchtvaartautoriteiten wereldwijd ten behoeve van het risicogestuurd toezicht) waarvoor deze informatie beschikbaar is gesteld en zijn wij wettelijk verplicht deze te beschermen.

**Ook de leden van de SP-fractie vragen hoeveel SAFA/SACA-controles de afgelopen twee jaar hebben plaatsgevonden Deze leden vragen in aanvulling hierop bij welke luchtvaartmaatschappijen de inspecties in 2018 en 2019 zijn uitgevoerd, op welke veiligheidsaspecten is gecontroleerd, welke misstanden zijn opgemerkt en welke maatregelen zijn getroffen.**

De ILT heeft vanaf 2018 788 inspecties in het kader van het *EU Ramp Inspection Programme* uitgevoerd. Voor wat betreft de uitkomsten mag ik conform de Europese regelgeving deze vertrouwelijke informatie alleen gebruiken voor het doel (informatieuitwisseling tussen verschillende nationale luchtvaartautoriteiten wereldwijd ten behoeve van het risicoges-

<sup>6</sup> ARO.RAMP.160

tuurd toezicht) waarvoor deze informatie beschikbaar is gesteld en zijn wij wettelijk verplicht deze te beschermen.

De inspecties uitgevoerd door de autoriteiten bij het toezicht op buitenlandse toestellen wordt door EASA risico-gestuurd vastgesteld op basis van een aantal wettelijk vastgelegde criteria. Zo kan het zijn dat een luchtvaartmaatschappij die in Nederland relatief weinig wordt gecontroleerd in andere Europese landen juist vaker wordt gecontroleerd. De data van de uitgevoerde inspecties zijn vertrouwelijk, maar het is zeker niet zo dat budgetmaatschappijen binnen Europa minder vaak worden gecontroleerd dan andere soorten vliegmaatschappijen.

**De leden van de D66-fractie vragen of en hoe er bij EASA en de ILT er voldoende signalen binnenkomen als er iets misgaat bij luchtvaartmaatschappijen.**

Binnen het *EU Ramp Inspection Programme* kunnen autoriteiten binnen de lidstaten middels een *standard report* dergelijke signalen met elkaar delen. Dit is wettelijk geregeld<sup>7</sup>. Ook EASA deelt dergelijke signalen met de participerende landen in het *EU Ramp Inspection Programme* om *fact finding* te doen. Het programma geeft op dit moment geen aanleiding voor een nader onderzoek naar overtredingen van de arbeidsomstandigheden. Een (mogelijke) overtreding kan ook bij het Meld- en informatiecentrum (MIC) van de ILT gemeld worden.

**De leden van de SP-fractie hebben de Minister eerder gevraagd om samen met haar collega van SZW actie te ondernemen tegen Ryanair. Deze leden vragen welke acties tegen dit bedrijf zijn ondernomen en hoe de arbeidsomstandigheden daarin zijn meegenomen.**

Naast deze secundaire verantwoordelijkheid voor het toezicht op de buitenlandse luchtvaartmaatschappijen binnen het *EU Ramp Inspection Programme* ligt de primaire verantwoordelijkheid van het toezicht op Ryanair bij de Ierse autoriteit. Zij is bevoegd om te kijken naar de arbeids- en rusttijden van de werknemers van Ryanair en hierop actie te ondernemen. Informatie omtrent het toezicht uitgevoerd door buitenlandse autoriteiten mogen wij vanwege het vertrouwelijke karakter niet bekend maken.

**De leden van de SP-fractie vragen hebben de Minister vaker gevraagd om zowel nationaal als internationaal stappen te ondernemen om bedrijven als Ryanair te weren op Nederlandse vliegvelden. Deze leden vragen welke vorderingen de Minister heeft afgedwongen op dit vlak en welke mogelijkheden ziet zij om luchtvaartmaatschappijen die wetten en regels structureel overtreden en werknemers uitbuiten te weren van onze luchthavens.**

Zoals in de brief aan uw Kamer d.d. 28 november 2018 over diverse onderwerpen luchtvaart aangegeven valt markttoegang van EU luchtvaartmaatschappijen op routes binnen de EU onder de exclusieve competentie van de Europese Unie. Alle luchtvaartmaatschappijen die beschikken over een exploitatievergunning afgegeven door één van de EU lidstaten, hebben toegang tot de gehele interne markt. De lidstaten mogen de exploitatie van deze vervoersrechten niet afhankelijk stellen van enige vergunning of toelating. De regels voor markttoegang van EU luchtvaart-

---

<sup>7</sup> ARO.RAMP.145

maatschappijen tot de interne markt is vastgelegd in Verordening (EU) 1008/2008.

In de overwegingen van Verordening (EU) 1008/2008 wordt het belang onderstreept van het naar behoren toepassen van communautaire en nationale sociale wetgeving. De verordening biedt echter geen concrete gronden om EU luchtvaartmaatschappijen markttoegang te ontzeggen wanneer deze wetgeving niet naar behoren wordt toegepast. Hierdoor kan Nederland geen luchtvaartmaatschappijen weren die de randen opzoeken van de sociale wetgeving of overschrijden.

De vestigingseisen die Nederland kan stellen zijn marginaal. Bij de herziening van Verordening (EU) 1008/2008 – die is voorzien voor 2021 – zal Nederland ervoor pleiten om het stellen van sociale eisen aan vestiging aan EU luchtvaartmaatschappijen mogelijk te maken.

### **VTH-stelsel**

#### **De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de commissie Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH) haar werkzaamheden aanvangt en beëindigt. Welke tijdsplanning van de werkzaamheden is beoogd? En met welk resultaat?**

De Staatssecretaris heeft de Kamer voor de zomer geïnformeerd over de taakopdracht van de adviescommissie VTH<sup>8</sup>. Het resultaat dat ik van de commissie verwacht is een advies over de mogelijkheden om het VTH-stelsel effectiever en slagvaardiger te maken. De opdracht aan de commissie is om uiterlijk op 31 januari 2021 met een advies te komen.

#### **De leden van de D66-fractie vragen een nadere toelichting op de hoofdvraag aan de commissie. Hoe is een «effectiever en slagvaardiger stelsel» gedefinieerd? Is de opdracht voor de commissie om de huidige rollen inzichtelijk te maken of ook om aanbevelingen te doen voor een nieuwe rolverdeling?**

De beoogde meerwaarde van de commissie is om, met enige afstand, een kritische analyse te maken en een advies te geven over uitvoering van het beleid en over de mogelijkheden die de commissie ziet om milieuhandhaving, -toezicht en vergunningverlening in Nederland te versterken met als doel het stelsel effectiever en slagvaardiger te maken. Daarmee wordt bedoeld dat de commissie advies kan geven over – bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend – de mogelijkheden die zij ziet om de onafhankelijkheid en deskundigheid van toezichthouders te versterken en aan te geven wat er voor nodig is om die versterking daadwerkelijk te realiseren. Ook de rol die de rijksoverheid in het stelsel speelt, bijvoorbeeld in de vorm van interbestuurlijk toezicht, valt hieronder. Hoe de commissie inzicht verkrijgt in de huidige rolverdeling is aan de commissie zelf. Op basis van de bevindingen van de commissie kan de commissieaanbevelingen geven over de verdeling van rollen, taken en bevoegdheden in het stelsel.

#### **De leden van de GroenLinks-fractie vragen of er naast de herziening van het stelsel ook wordt gekeken naar de mogelijkheden en effecten van meer capaciteit bij de toezichthouders. Deze leden denken dat het nodig is om de ILT een grotere rol te geven bij grote bedrijvenclusters, zoals Tata Steel of Chemelot. Deze leden vragen of de adviescommissie dit ook mee neemt in het onderzoek.**

<sup>8</sup> Kamerstuk 33 118, nr. 149

De Staatssecretaris heeft de commissie gevraagd om te bezien wat er nodig is om milieuhandhaving te versterken en om het VTH-stelsel effectiever en slagvaardiger te maken. Het is aan de commissie zelf om tot een oordeel te komen over welke maatregelen daaraan bijdragen.

**De leden van de CDA-fractie vragen een toelichting hoe de onafhankelijke commissie aan de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt gekoppeld. Hoe vindt deze uitwerking plaats in de uitvoeringsagenda van de NOVI? Wat is de rol van de Minister van Binnenlandse Zaken hierin, aangezien zij verantwoordelijk is voor de NOVI?**

De NOVI verwoordt een duurzaam perspectief voor onze leefomgeving. In het dichtbevolkte Nederland is het passen en meten om functies, zoals wonen, werken en economische bedrijvigheid op een goede manier samen te brengen. Daarbij hebben we in ieder geval een goed functionerend en toekomstbestendig stelsel voor vergunningverlening, toezicht en handhaving in het milieudomein (VTH-stelsel) nodig. Zo'n goed functionerend stelsel is immers een essentiële bouwsteen voor een hoge kwaliteit van onze leefomgeving en het voorkomen van milieuschade. De Staatssecretaris heeft de commissie dan ook gevraagd welke mogelijkheden zij ziet om het stelsel toekomstbestendig te maken. Op het moment dat de commissie haar advies gegeven heeft, begin 2021, kan beoordeeld worden of nadere uitwerking in de NOVI aan de orde is.

**De leden van de SP-fractie hebben een aantal vragen gesteld over de lopende acties en de verhouding met Adviescommissie VTH. We gaan onderstaand op deze vragen in.**

Het is goed om beiden, zowel de lopende acties als de Adviescommissie VTH naar hun doel te onderscheiden. In november 2019 en juni 2020 heeft de Staatssecretaris u bericht over de eerder gestarte acties, het actieplan Milieucriminaliteit en de Uitvoeringsagenda VTH<sup>9</sup>, en de voortgang daarvan. Deze acties zijn erop gericht om op de korte en middellange termijn concrete verbeteringen te geven in de uitvoering van milieutoezicht en handhaving. De Staatssecretaris heeft de Adviescommissie VTH gevraagd om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om dit stelsel op de langere termijn effectiever en slagvaardiger te maken. Daarbij is de commissie ook gevraagd om in te gaan op de bevoegdheidsverdeling tussen de verschillende overheden, of hier wijzigingen in nodig zijn en of in er voor de rijksoverheid nu voldoende mogelijkheden zijn om de regierol waar te maken.

**De leden van de SP-fractie vragen naar de vraagstelling die de commissie heeft meegekregen.**

De vraagstelling is opgenomen in het instellingsbesluit dat in de Staatscourant is gepubliceerd<sup>10</sup>. Korthedshalve verwijzen wij naar dit instellingsbesluit.

**De leden van de SP-fractie hebben vervolgens enkele vragen over de samenstelling van de commissie.**

In de brief van 13 juli 2020 heeft de Staatssecretaris een nadere toelichting gegeven op de samenstelling<sup>11</sup>. Wij willen nogmaals onderstrepen dat alle commissieleden op persoonlijke titel in deze commissie plaatsnemen.

<sup>9</sup> Kamerstuk 22 343, nr. 287 en Kamerstuk 33 118, nr. 147

<sup>10</sup> Stcrt. 2020, nr. 37768

<sup>11</sup> Kamerstuk 33 118, nr. 152

Zij brengen allen hun persoonlijke expertise in die ze hebben opgedaan in het maatschappelijk veld en het openbaar bestuur. Wij zijn van mening dat de commissie in haar huidige samenstelling voldoende breed is om zicht te hebben op de diverse organisaties die bij het VTH-stelsel betrokken zijn. Het staat de commissie uiteraard vrij om andere betrokkenen te horen, om zo tot een afgewogen advies te komen. Daarna is het aan mij, en aan u, om te wegen of dat advies opvolging verdient. Wij zien daarmee geen bezwaren tegen de samenstelling van de commissie

### **Staat van de Veiligheid majeure Brzo-bedrijven 2019**

**De leden van de VVD-fractie vragen of de trend dat sommige cijfers minder gunstig zijn een bevestiging is voor de noodzaak tot risicogestuurd controleren, ondanks dat er 350 meer inspecties in 2019 zijn uitgevoerd.**

BRZO+ heeft in haar aanbiedingsbrief bij de monitor BRZO+ 2019 aangegeven dat de toename van overtredingen in 2019 niet persé wil zeggen dat de veiligheidssituatie bij de Brzo-bedrijven is verslechterd. Door betere risicosturing en een meer thematische aanpak controleren toezichthouders gericht en diepgaander. Daarbij geeft BRZO+ ook aan dat in lijn met het advies van de Onderzoeksraad voor Veiligheid meer op fysieke maatregelen gerichte(thema) inspecties zijn uitgevoerd. Dit leidt doorgaans tot het constateren van meer afzonderlijke overtredingen dan wanneer voornamelijk op het veiligheidsbeheersysteem wordt gecontroleerd. Dat neemt niet weg dat zowel de toename als de aard van de overtredingen in 2019 onze aandacht heeft. Het bevestigt de noodzaak dat de Brzo-toezichthouders zo gericht mogelijk controles uit voeren en de Brzo-bedrijven waar nodig tot verbeteringen bewegen met de gecombineerde inzet van inspectie- en handhavingsinstrumenten. Dit doen de BRZO+ partners onder meer door verdere doorontwikkeling van het risico- en informatiegestuurd toezicht, gerichte aanpak op thema's waar achterstanden worden geconstateerd of verwacht en de aanpak van achterblijvende bedrijven.

**De leden van de CDA-fractie vragen naar een beeld van de in ontwikkeling zijnde indicatoren die een breder inzicht geven in de veiligheid van Brzo-bedrijven. Deze leden vragen ook naar een voorbeeld van een indicator en hoe dat een bijdrage levert aan een breder beeld van de veiligheid van Brzo-bedrijven?**

Op dit moment worden mogelijke indicatoren geïnventariseerd. Denk hierbij aan meer aandacht voor cultuur, bedrijfsvoering of de omgeving. Daarbij moet het mogelijk zijn trends weer te geven, actuele thema's mee te nemen en de Staat van de Veiligheid ook een meer signalerende functie te laten krijgen. Wij verwachten in enkele jaren stapsgewijs toe te groeien naar een volledig nieuwe doorontwikkelde Staat van de Veiligheid. De ambitie is om dit voor de Staat van de Veiligheid over 2022 te hebben afgerond. Zoals de Staatssecretaris in haar brief van 1 juli 2020 over de Staat van de Veiligheid 2020 al aankondigde zullen wij u hier begin 2021 over informeren.

**De leden van de CDA-fractie vragen welke partijen betrokken worden bij het selecteren van indicatoren.**

Wij betrekken hierbij de partijen die betrokken zijn bij het opstellen van de Staat van de Veiligheid, bedrijfsleven en bevoegd gezag. U kunt hierbij onder andere denken aan BRZO+, Veiligheid Voorop, Omgevingsdiensten, IPO, veiligheidsregio's, Rijksinspecties en onze collega's van JenV en SZW.

**De leden van de CDA-fractie vragen wat de rol van de Kamer is met betrekking tot de «Staat van de Veiligheid». Zorgt het uiteindelijk verkregen bredere beeld ervoor dat de rol van de Kamer verandert?**

Wij laten aan de Kamer hoe u uw rol invult. De Staatssecretaris zal de Kamer – net als nu – op frequente basis blijven informeren over de staat van de veiligheid bij Brzo-bedrijven. Door een breder pallet aan indicatoren willen wij u in de gelegenheid stellen om een uitgebreider en hierdoor beter beeld te krijgen van de veiligheid bij deze bedrijven en de inspanningen van bedrijfsleven en overheden om de borging van de beheersing van de risico's van zware ongevallen te controleren en te verbeteren.

**De leden van de D66-fractie vragen of de toezichthouders of de sector zelf oorzaken hebben geïdentificeerd voor deze toename.**

Zoals de Staatssecretaris in haar brief van 1 juli 2020 heb aangegeven hebben deze cijfers mijn aandacht, maar tegelijkertijd betekent de toename van het aantal overtredingen niet persé dat de veiligheidssituatie bij bedrijven is verslechterd. De toezichthouders zijn namelijk ook gericht gaan controleren.

Zoals in genoemde brief aangegeven is, meldt BRZO+ in de BRZO+ monitor dat met name op het thema van explosieveiligheid en het thema ageing een toename van het aantal overtredingen is geconstateerd. Het BRZO+ samenwerkingsverband heeft inmiddels over het themaproject ageing in 2020 een nadere analyse uitgevoerd en daarover gerapporteerd. U vindt dit rapport op de website <https://brzoplus.nl/actueel/nieuwsberichten/nieuwsberichten/nieuwsberichten-2020/project-ageing-2019/>

BRZO+ geeft aan nader overleg te voeren met de industrie over de bevindingen en de wijze waarop de industrie tot een betere beheersing van ageingaspecten kan komen. Ageing blijft vooralsnog de komende jaren een aandachtspunt bij de Brzo-inspecties. De inspectieresultaten geven verder een indicatie dat bedrijven de veiligheidsmaatregelen binnen explosieve zones serieuzer moeten nemen. In 2019 is hier incidenteel naar gekeken tijdens de Brzo-inspecties. In 2020 zal Inspectie SZW hier door middel van thema-inspecties extra aandacht aan besteden

Wij benadrukken nogmaals dat met name de bedrijven aan zet zijn om te zorgen dat de veiligheid op orde is en dat de regelgeving wordt nageleefd. Hierover zijn afspraken gemaakt in de Safety Delta Nederland. Veiligheid Voorop heeft aangegeven dat zij met brancheorganisaties en regionale veiligheidsnetwerken in gesprek gaat om te bepalen welke acties nodig zijn om de prestaties van het bedrijfsleven (Lost Time Injury en Procesveiligheidsincidenten) te verbeteren. De Staatssecretaris SZW heeft de Inspectie SZW verzocht om een nadere analyse van het aantal arbeidsongevallen bij Brzo-bedrijven; de resultaten hiervan worden opgenomen in de Staat van de Veiligheid over 2020. IPO heeft BRZO+ gevraagd een verkenning uit te voeren naar de stijging van het aantal middelzware overtredingen gerelateerd aan de Wabo-aspecten. Daarnaast wil IPO samen met de partners in overleg met het bedrijfsleven over de toename van het aantal bedrijven met zware en middelzware overtredingen. Deze analyse wordt in 2021 uitgevoerd en de resultaten ervan worden in 2022 in de Monitor BRZO+ gepubliceerd.

**De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van genoemde acties, maar missen een beoordeling of de Staatssecretaris van mening is dat deze acties gaan leiden tot een significante daling in overtredingen bij Brzo-bedrijven op de korte termijn. Zijn er meer maatregelen nodig zijn?**

Wij hebben vertrouwen in de maatregelen die zijn geformuleerd naar aanleiding van de Staat van de Veiligheid 2019. Een aantal van deze maatregelen bestaat voornamelijk uit nadere analyses van de cijfers. Op basis hiervan zullen waar nodig aanvullende maatregelen worden genomen. Het vervolgens implementeren van maatregelen kost tijd. Het is daarom te vroeg om nu al met zekerheid te zeggen dat deze maatregelen tot een significante daling van overtredingen gaan leiden op de korte termijn. Mocht uit voortschrijdend inzicht blijken dat er meer maatregelen nodig zijn, dan hebben wij er ook alle vertrouwen in dat wij samen met onze collega's ons daarvoor zullen inzetten.

**De leden van de D66-fractie vragen of de Staatssecretaris van mening is dat er nu voldoende inspecties worden gedaan. Kan zij een inschatting geven van de hoeveelheid overtredingen die in 2018 gemist zijn? Zijn er genoeg inspecteurs om te voorkomen dat overtredingen gemist worden in de toekomst? Hoeveel inspecties verwacht de Staatssecretaris uit te voeren in 2020? Hoeveel van de inspecties in 2018, 2019 en 2020 (verwacht) zijn onaangekondigd?**

Het is niet goed mogelijk om een (zinvolle) inschatting te maken van het aantal overtredingen dat in een jaar is «gemist». Een Brzo inspectie is altijd een momentopname en tijdens een inspectie worden periodiek verschillende aspecten van het veiligheid beheersysteem gecontroleerd. Van aspecten waarop in een specifieke controle niet wordt gecontroleerd kan vanzelfsprekend niet worden aangegeven of overtredingen worden gemist. Een inspectie is de praktijk dus altijd een zo goed mogelijk gerichte steekproef (risico- en informatiegestuurd) om de naleving te controleren en waar nodig af te dwingen. Ik heb op dit moment geen aanwijzingen dat er een knelpunt is met het aantal Brzo inspecteurs. Het Brzo 2015 betreft de implementatie van de Europese Seveso III richtlijn waarin onder andere eisen worden gesteld aan de inspectiefrequentie via een inspectieplan; mede hierop wordt het aantal inspecteurs gebaseerd. In de BRZO+ monitor zijn de Nederlandse cijfers opgenomen. Hoge-drempelbedrijven moeten elk jaar worden geïnspecteerd; in 2019 zijn 254 van de 261 hoge-drempelbedrijven zijn geïnspecteerd. In de Monitor van Bureau BRZO+ wordt toegelicht waarom zeven hoge-drempelbedrijven (geoorloofd) niet zijn geïnspecteerd. Lage-drempelbedrijven moeten eens per drie jaar worden geïnspecteerd; er is in 2019 bij 127 van de 144 lage-drempelbedrijven een inspectie uitgevoerd. Nederland heeft daarmee een hoge inspectiefrequentie in vergelijking met andere Europese landen. De verwachting is dat in 2020 het aantal inspecties ongeveer gelijk zal zijn, maar Covid-19 zorgt dat inspecteren complexer is. In de BRZO+ monitor 2019 is aangegeven dat 32% van de inspecties onaangekondigd waren in 2019 en dit was 29% in 2018.

**De leden van de SP-fractie vragen of de Staatssecretaris kan verklaren waarom twee derde van de Brzo-bedrijven zo goed als jaarlijks een overtreding begaat. Kan de Staatssecretaris aangeven waarom zij van mening is dat een nadere analyse en het beter begrijpen van zogenaamde Brzo-bedrijven gaat helpen bij het afdwingen van de veiligheid bij deze bedrijven?**

De Brzo-bedrijven die overtredingen begaan zijn niet elk jaar dezelfde bedrijven; het zijn dus elk jaar deels andere bedrijven die overtredingen begaan. Uit de cijfers van de monitor blijkt dat aantal bedrijven met geen overtreding, in 2018 43% was en in 2019 33%. Het begaan van een overtreding door twee derde van de Brzo bedrijven geldt daarmee alleen voor 2019. Hierbij gaat het voor 38% van de bedrijven om een lichte overtreding. Dit zijn lichtere tekortkomingen met een zeer geringe dreiging voor de veiligheid. Hierbij moet u denken aan het onvoldoende beschrijven van de effectiviteit van bepaalde maatregelen of het onvoldoende beschrijven van de gevaren en beoordeling van risico's tijdens onderhoudswerkzaamheden. Zoals de Staatssecretaris in antwoord op een van de eerdere vragen heeft aangegeven is een aantal acties geformuleerd om meer zicht te krijgen op (de stijging van) het aantal overtredingen. Wel is uit onderzoek door de Universiteit Leiden en de Vrije Universiteit Amsterdam gebleken dat er een kleine groep bedrijven is die over een langere periode, herhaaldelijk en met een hoge frequentie de regels overtreden. Zij hebben een relatief groot aandeel in het jaarlijkse aantal overtredingen. De toezichthouders geven aan deze bedrijven in het vizier te hebben en hier intensief toezicht op te houden. Desondanks overtreden deze bedrijven over een langere periode herhaaldelijk en veel de regels. Wij willen weten wat de oorzaak hiervan is zodat hier andere of aanvullende acties op geformuleerd kunnen worden. Hiertoe heeft de Staatssecretaris de Universiteit Leiden en de Vrije Universiteit Amsterdam gevraagd aanvullend onderzoek te doen naar oorzaken en patronen met betrekking tot deze groep Brzo-bedrijven die de regels niet naleven. Met als doel handvatten voor beleid en/of uitvoering te ontwikkelen om hier op te kunnen sturen.

**De leden van de SP-fractie vragen of de Staatssecretaris de mening deelt dat het aantal bedrijven dat melding doet van ongewone voorvallen bij het bevoegde gezag, met 51% fors te laag is? Is de Staatssecretaris bereid te onderzoeken of het mogelijk is de mate van vrijblijvendheid bij het melden van ongewone voorvallen te beperken. En is zij bereid om te onderzoeken of het opleggen van boetes bij niet melden een positief effect zou hebben op de bereidheid zaken te melden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke termijn kunnen deze leden een dergelijk onderzoek verwachten?**

Wij zijn het met u eens dat te weinig bedrijven melding doen van ongewone voorvallen, terwijl ze hiertoe wettelijk verplicht zijn. De melding is dan ook niet vrijblijvend. Bevoegd gezag kan bij niet-melding overgaan tot het opleggen van een last onder dwangsom. De afgelopen jaren hebben de Brzo-omgevingsdiensten, met ondersteuning van de ILT, bedrijven actief gestimuleerd om incidenten te melden. Dit heeft geleid tot een toename van het percentage bedrijven dat deze voorvallen bij bevoegd gezag meldt van 35% in 2015 naar 51% in 2019. Deze toename lijkt nu af te vlakken. De Staatssecretaris zal met betrokken partijen in overleg treden om te verkennen of het mogelijk is om het niet melden van ongewone voorvallen als aandachtspunt te benoemen bij Brzo-inspecties in 2021 en of het huidige instrumentarium toereikend is. De Staatssecretaris zal u hier bij het aanbieden van de Staat van de Veiligheid 2020 nader over informeren.

**De leden van de SP-fractie vragen of bij de acht zware en 102 middelzware overtredingen in 2019 op enig moment de volksgezondheid of het milieu in gevaar is geweest. Zo ja, kan de Staatssecretaris een overzicht van deze incidenten geven?**

BRZO+ geeft aan deze overtredingen geen incidenten zijn gerelateerd waarbij de volksgezondheid of het milieu in gevaar is geweest. Een overzicht van de acht categorie 1 overtredingen is gegeven in de monitor. Bij deze acht zware overtredingen is direct opgetreden en de overtreding beëindigd. Bij de 102 middelzware overtredingen is ook via de handhavingsstrategie<sup>12</sup> opgetreden en zijn geen gevolgen opgetreden.

**De leden van de SP-fractie vragen waaruit zware- en middelzware sancties, naast het afdwingen van herstelmaatregelen, bestaan en of deze maatregelen voldoende prikkels geven tot significante verbeteringen bij het bedrijf in kwestie. Ook vragen deze leden naar een overzicht van de opgelegde sancties en maatregelen per bedrijf en de als gevolg daarvan behaalde verbeteringen bij deze bedrijven.**

Op de website van BRZO+ is de zogenaamde nalevingslijst te vinden die de inspectieresultaten bij Brzo-bedrijven toont zoals gepubliceerd in de openbare samenvattingen van de bevindingen van inspecties: <https://brzoplus.nl/inspectie-resultaten/nalevingslijst/>

Op de website van BRZO+ is ook per bedrijf de openbare samenvatting te vinden met daarin de belangrijkste uitkomsten van de Brzo-inspecties: <https://brzoplus.nl/inspectie-resultaten/kies-regio/>

### **Autoriteit woningcorporaties**

**De leden van de SP-fractie vragen welke stappen er zijn gezet om ervoor te zorgen dat dit jaar wel alle corporaties door de Autoriteit woningcorporaties (Aw) worden onderzocht.**

De Aw werkt risicogericht, dat betekent dat het toezicht vooral ingezet wordt daar waar bevindingen uit eigen onderzoek of externe signalen en meldingen aanleiding geven tot intensief toezicht. Daarnaast is het sinds 2019 het streven om jaarlijks een basisonderzoek, gebaseerd op het gemeenschappelijk beoordelingskader Aw-WSW, uit te voeren voor elke corporatie. Wij kunnen niet garanderen dat in 2020 dit streven wordt gerealiseerd, onder meer omdat ook voor de Aw geldt dat vanwege het Coronavirus er thuisgewerkt moet worden en de capaciteit lager is dan gepland.

**De leden van de D66-fractie ontvangen signalen dat de Autoriteit woningcorporaties volgens de letter van de wet en niet volgens de geest van de wet opereert. Deze leden vragen of de Minister van BZK deze signalen herkent.**

De huidige Woningwet geeft geen of slechts een beperkte discretionaire ruimte, initiatieven om te komen tot een op principes gebaseerd toezicht zijn niet of slechts beperkt mogelijk. Het toezicht krijgt dan als vanzelf een sterke focus op rechtmatigheid.

Onze collega, de Minister van BZK, heeft op 3 juli 2020 het wetsvoorstel tot wijziging van de Woningwet aan uw Kamer aangeboden. De voorgenomen wijziging heeft als doel dat de wet meer algemene en op principes gebaseerde normen zal gaan bevatten in plaats van de nu meer uitgewerkte normen.

De nieuwe inrichting van de woningwet op basis van principes maakt dat de toezichthouder meer risicogericht toezicht kan gaan houden, beter de

<sup>12</sup> Landelijke handhavingstrategie Brzo. Doel van de handhavingstrategie is op een juiste en gelijke manier op te treden bij overtredingen. In de strategie is een indeling gemaakt in de ernst van overtredingen en de in te zetten handhavingsinstrumenten (sancties).

specifieke omstandigheden van het geval kan meewegen, en er komt (meer) ruimte voor een weging van het volkshuisvestelijk belang in de lokale context. Vanzelfsprekend betekent deze wijziging niet dat de Aw toestemming kan geven om van de wet af te wijken. In het hypothetische geval dat de Aw buiten haar bevoegdheid zou treden, staan de bepalingen rond bezwaar en beroep uit de Awb open. Ook heeft de Aw zelf een klachtenprocedure. Dergelijke signalen zijn mij overigens niet bekend.

**De leden van de SP-fractie vragen of de Minister van BZK de mening van de ILT deelt dat de Autoriteit woningcorporaties beperkte discretionaire ruimte heeft. Zo ja, is de Minister bereid de wet aan te passen? Zo nee, waarom niet?**

Recent is de Woningwet geëvalueerd. Uit deze evaluatie bleek dat de wet te weinig ruimte laat voor lokaal maatwerk, risicogericht toezicht en oog voor het volkshuisvestelijkbelang. De wet wordt om die reden momenteel aangepast. De Minister van BZK, heeft op 3 juli 2020 het wetsvoorstel tot wijziging van de Woningwet aan uw Kamer aangeboden<sup>13</sup>. Dit wetsvoorstel geeft de Aw meer ruimte om zich in het toezicht en in de vergunningverlening te richten op de corporaties waar zich de grootste risico's voordoen en om rekening te houden met specifieke (lokale) omstandigheden. De Aw stelt in dit verband beleidsregels op om invulling te geven aan deze discretionaire ruimte. Meer informatie over de voorgenomen wetswijziging, de discretionaire ruimte van de Aw en de beleidsregels is te vinden in de brief van de Minister van BZK aan de Tweede Kamer van 6 juli 2020<sup>14</sup>. Voor verdere vragen over dit dossier verwijzen wij u naar de Minister van BZK.

**De leden van de SP-fractie vragen hoe het er op dit moment voor staat met het Waarborgfonds Sociale Woningbouw.**

Ieder jaar rapporteert de Aw over het toezicht op de WSW. Het laatste rapport kunt u vinden op de website van de ILT. Dit rapport is ook door mijn collega, de Minister van BZK, op 26 juni 2020 aan uw Kamer aangeboden<sup>15</sup>. Voor verdere vragen over dit dossier verwijzen wij naar de Minister van BZK.

**Overige onderwerpen**

Afval/ financiële zekerstelling

**De leden van de GL-fractie vragen welke acties de Staatssecretaris onderneemt om de perverse prikkel om zo goedkoop mogelijk van afval af te komen weg te nemen.**

Hoewel wij de afvalsector kennen als een professionele sector die zich inspant voor de transitie naar een circulaire economie, zijn wij ook op de hoogte van de problematiek rondom het verdienmodel van sommige afvalverwerkers. Er wordt verdiend bij ontvangst van afval aan de poort en er bestaat daarna soms geen prikkel meer om het afval daadwerkelijk op een milieuverantwoorde manier te verwerken. De Staatssecretaris heeft hierover inderdaad vorig jaar gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van medeoverheden en het afvalverwerkende bedrijfsleven. Uit deze gesprekken kwam naar voren dat het instrument «financiële zekerheid» eraan kan bijdragen dat afvalverwerkers eerder overgaan tot

<sup>13</sup> Kamerstuk 35 517, nr. 1–4

<sup>14</sup> Kamerstuk 32 847, nr. 677

<sup>15</sup> Kamerstuk 29 453, nr. 518

daadwerkelijke verwerking van ingenomen afval, omdat dan bij vergunningverlening wordt gekeken naar het verdienmodel van het bedrijf. Is dat verdienmodel niet op orde, dan zou bevoegd gezag een hogere financiële zekerheid kunnen opleggen om eventuele milieuschade te kunnen herstellen in geval van een faillissement. Heeft het bedrijf een goede financiële positie en is verwerking van het ingenomen afval ook daadwerkelijk onderdeel van het verdienmodel, dan zou dit minder snel worden geëist. De Staatssecretaris is daarom inderdaad voornemens om op dit punt voor bevoegde gezagen de mogelijkheid te creëren om, voordat tot vergunningverlening wordt overgegaan, te verifiëren of er voldoende financiële middelen aanwezig zijn bij het bedrijf om eventuele milieuschade te herstellen of opruimingskosten bij faillissement te kunnen verhalen. Hiertoe introduceert de Staatssecretaris een bepaling in het Omgevingsbesluit. De categorieën bedrijven in de afvalsector waarvoor mogelijk financiële zekerheid kan worden gesteld, zijn de bedrijven die milieubelastende activiteiten met betrekking tot de opslag en verwerking van afval ontplooiën voor zover daar een vergunning voor is vereist, zoals omschreven in het Besluit activiteiten leefomgeving. Het geschetste proces van onderzoek, overleg en raadpleging nam meer tijd in beslag dan eerst voorzien, waardoor de beoogde regelgeving nog op zich heeft laten wachten. In de beantwoording van Kamervragen van D66 en van Groenlinks naar aanleiding van het artikel «Tovenaars met rommel» in de Groene Amsterdammer, zal de Staatssecretaris nader in gaan op de voornemens omtrent dit instrument.

**Verder vragen de leden van GL of de Staatssecretaris bereid is om, vooruitlopend op de Omgevingswet, voor gemeenten en provincies de mogelijkheid te creëren om het hebben van een verzekering als criterium te kunnen eisen voor het verlenen van een vergunning.**

Een verzekeringsplicht zal in de praktijk niet het gewenste effect hebben, omdat veel verzekeraars door hun acceptatiebeleid geen afvalverwerkende activiteiten in hun portefeuille kunnen opnemen. Dit komt deels door een verleden van afvalbranden en andere incidenten binnen de branche en deels door de aangescherpte kapitaalvereisten van de EU-richtlijn Solvency-II.<sup>16</sup> Een verzekeringsplicht opleggen aan afvalverwerkers, terwijl zij niet de mogelijkheid hebben een dergelijke verzekering af te sluiten omdat verzekeraars zelf gaan over hun acceptatiebeleid, biedt daarom geen oplossing. Echter, middels het instrument «financiële zekerheid» kunnen we, zoals hierboven geschetst, bevoegde gezagen in staat stellen om, voorafgaand aan vergunningverlening, de zekerheid te eisen van het bedrijf zelf dat er voldoende financiële middelen aanwezig zijn om milieuschade en opruimkosten bij faillissement op te kunnen vangen. Omdat dit via de omgevingsvergunning wordt geregeld, zijn wij gebonden aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet. We kunnen hier dus nu niet op vooruitlopen.

**Ook stellen de leden van de GL-fractie dat er bij dergelijke praktijken een gebrek is aan coördinatie tussen overheidsdiensten die subsidie verlenen en overheidsdiensten die handhaven.**

Vanuit de rol als stelselverantwoordelijke voor vergunningverlening, toezicht en handhaving in het milieudomein heeft de Staatssecretaris, naast de verbeteringsopgave voor de uitvoering van VTH-taken die reeds

<sup>16</sup> Richtlijn 2009/138/EG van het Europees parlement en de Raad van 25 november 2009 betreffende de toegang tot en uitoefening van het verzekerings- en het herverzekeringsbedrijf (Solvabiliteit II).

samen met de decentrale partners is ingezet, een onafhankelijke commissie om advies gevraagd over het functioneren van ons VTH-stelsel. De hoofdvraag die de Staatssecretaris aan de commissie stelt, is welke mogelijkheden de commissie ziet om milieuhandhaving, toezicht en vergunningverlening in Nederland te versterken met als doel het stelsel effectiever en slagvaardiger te maken. Hierbij zal coördinatie tussen overheidsdiensten ook aan bod komen.

**Tot slot stellen de GL-leden dat het hierbij van belang is dat de integriteit van een subsidievragend-bedrijf getoetst wordt en zij vragen daarom naar de mogelijkheden om voorwaarden op te nemen in de subsidievoorwaarden voor circulaire economie zodat malafide partijen geen toegang krijgen tot subsidie.**

Het opnemen van bepaalde subsidievoorwaarden en het waar nodig toetsen van de integriteit van een bedrijf behoort al tot de huidige praktijk. Ter bevordering van de circulaire economie kan binnen een subsidietraject extra nadruk gelegd worden op bepaalde aspecten van de subsidieactiviteit, zoals meer nadruk op afvalpreventie of hergebruik van materialen. Dit kan in een subsidievoorschrift van een subsidiebesluit opgenomen worden omdat dit immers het doel is waarvoor je een subsidie verstrekt. Voldoet de aanvragende partij hier niet aan, dan kan de aanvraag worden geweigerd of de subsidie (deels) worden ingetrokken indien de subsidie reeds is verleend. Het weren van malafide (afval)bedrijven bij subsidieaanvragen gaat gewoonlijk via de Wet Bibob. De Wet Bibob maakt het mogelijk dat subsidieverleners/bevoegde gezagen zich kunnen beschermen tegen het risico dat criminele activiteiten worden gefaciliteerd bij het verlenen van subsidies (of vergunningen of opdrachten) door de overheid. De Wet Bibob is een aanvullend instrument naast onder meer een verklaring omtrent het gedrag voor bedrijven (VOG-rechtspersonen) of voor de eigenaren of bestuurders ervan om een subsidie te weigeren of in te trekken. Naast de integriteit van de aanvrager wordt ook de integriteit van betrokken zakelijke partners beoordeeld.

#### Waterlozingsvergunningen

**De leden van de GL-fractie vragen, in reactie op eerder gegeven antwoorden op vragen van Kröger c.s.<sup>17</sup>, de Minister wat de mogelijkheden zijn om het proces van bezien en zo nodig actualiseren van waterlozingsvergunningen sneller te laten verlopen. De meest prioritaire vergunningen worden daarna elke vier jaar en de overige vergunningen elke zes tot acht jaar herzien. Deze leden vragen een toelichting op basis van welke overwegingen deze termijnen zijn gekozen en of het mogelijk is om de termijn uit te breiden.**

Rijkswaterstaat heeft met de vervolgaanpak een realistische koers uitgezet voor het bezien en indien nodig actualiseren van zijn watervergunningen. De meest prioritaire watervergunningen worden de komende drie jaar bezien en daarna cyclisch elke vier jaar. Voor de overige vergunningen is gekozen deze elke zes tot acht jaar te bezien en indien nodig aan te passen. Deze termijnen passen bij de Europese en nationale regelgeving en er is rekening gehouden met de uitvoerbaarheid van het werk.

Rijkswaterstaat is begonnen met het bezien van de meest prioritaire vergunningen de komende drie jaar. Dit is een grote klus, waarbij het gaat om arbeidsintensief en specialistisch werk. De benodigde kennis en kunde is schaars, zowel bij overheden als in de markt. Om de inhaalslag snel en

<sup>17</sup> Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 423

efficiënt uit te voeren is er door Rijkswaterstaat voor gekozen de markt te benutten. Daarnaast is Rijkswaterstaat begonnen met het aantrekken en opleiden van nieuw personeel. Wij zien geen mogelijkheden dit proces te bespoedigen en het is ook niet nodig. De bij bedrijven in gebruik zijnde technieken zijn veelal nog actueel en zullen het afvalwater doorgaans goed kunnen zuiveren, ook waar het gaat om het verwijderen van Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS). Ook constateerden de adviesbureaus die de pilot voor Rijkswaterstaat uitvoerden, dat bij geen van de onderzochte vergunningen aanleiding is gevonden om de bedrijven direct aanvullende maatregelen te laten treffen.

Over de door Rijkswaterstaat gekozen termijnen van vier jaar respectievelijk zes tot acht jaar het volgende. Op grond van de Waterwet is het bevoegd gezag verplicht om een vergunning regelmatig te bezien en na te gaan of de voorschriften nog toereikend zijn. Hieraan zijn in de regelgeving echter geen termijnen gekoppeld. Rijkswaterstaat hanteert de termijn van vier jaar voor de meest prioritaire bedrijven/lozingen als afgeleide van de Europese regelgeving. Weliswaar bestaat in Europa geen verplichting om vergunningen met een zekere regelmaat te bezien, maar op grond van de Richtlijn Industriële Emissies<sup>18</sup> geldt voor IPPC installaties (Integrated Pollution Prevention and Control) een verplichting conform artikel 5.10 Besluit omgevingsrecht om binnen vier jaar de watervergunningen te toetsen aan nieuwe beste beschikbare technieken (BBT). Dit is van toepassing indien de Europese Commissie nieuwe BBT-conclusies publiceert in het Publicatieblad van de Europese Unie. Rijkswaterstaat heeft gekozen de meest prioritaire lozingen eens in de vier jaar te bezien, ongeacht of er wel of geen nieuwe BBT-conclusies zijn.

Voor lozingen van ZZS geldt op grond van de Algemene BeoordelingsMethodiek<sup>19</sup> een termijn van vijf jaar, waarbinnen de lozer zijn onderzoeksverplichting met betrekking tot minimalisatie moet aanleveren. Het bevoegd gezag kan op grond daarvan overgaan tot het bezien van de vergunning. De termijn uit het ZZS-beleid is met vijf jaar ruimer dan de vier jaar die Rijkswaterstaat hanteert voor het bezien van de prioritaire bedrijven/lozingen. Voor het bezien van de watervergunningen van minder prioritaire bedrijven/lozingen heeft Rijkswaterstaat een realistische termijn van zes tot acht jaar gekozen, tenzij de lozing ZZS bevat en er op grond van de onderzoeksverplichting eerder aanleiding is om te bezien. Gezien de eisen uit de regelgeving en de snelheid waarmee in de praktijk nieuwe BBT-conclusies beschikbaar komen is een termijn van vier jaar respectievelijk zes tot acht jaar voldoende om het doel en de intentie van de regelgeving te borgen. Wij zien derhalve geen noodzaak de termijnen voor het bezien aan te scherpen.

---

<sup>18</sup> Richtlijn 2010/75/EU van het Europees parlement en de Raad, van 24 november 2010 inzake industriële emissies (geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging).

<sup>19</sup> Aangewezen in de regeling Omgevingsrecht en op watervergunningen van toepassing via artikel 6.26 Waterwet.