Inspectie Leefomgeving en Transport
*Ministerie van Infrastructuur en Milieu*

Jaarverslag 2016

# Inspectie Leefomgeving en Transport

# Inhoudsopgave


Voorwoord 3

1. De koersverandering van de ILT 4

2. Activiteiten en resultaten 7
   - 2.1 Check: treinen met gevaarlijke stoffen 8
   - 2.2 Sein op groen voor nieuwe FLIRT-treinen 10
   - 2.3 Drones nemen hoge vlucht 12
   - 2.4 Inspecties op Bonaire en Sint Eustatius werpen vruchten af 14
   - 2.5 Elektronisch afval netjes verwerkt 16
   - 2.6 Schepen onder Nederlandse vlag 17
   - 2.7 Grotere pakkans in de havens 19
   - 2.8 Europese wind in de luchtvaart 21
   - 2.9 Fraude met medische certificaten 23
   - 2.10 Het energielabel voor gebouwen 25
   - 2.11 Zeeblind voor uitstoot van schepen? 27
   - 2.12 Als de dijken breken 29
   - 2.13 Het gevaar van legionella 31
   - 2.14 Afval naar derdewereldlanden 33
   - 2.15 Woningcorporaties hebben ruimte voor nieuwe investeringen 35

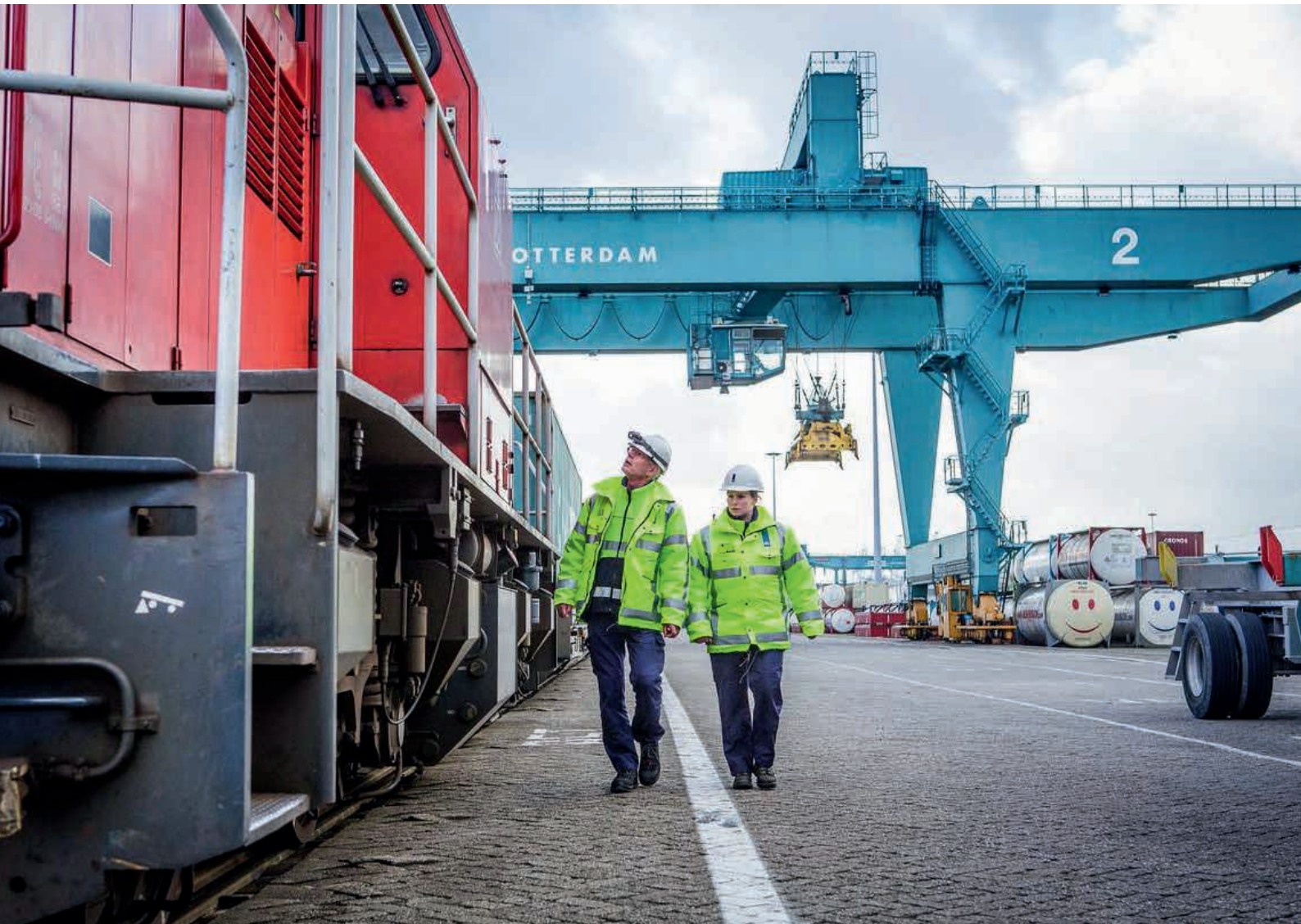
3. Verhalen van inspecteurs uit de praktijk 37
   - 3.1 Inspecteur wegvervoer: “Vluchten kan niet meer” 38
   - 3.2 Inspecteur personenvervoer: ”Onderkant van de markt aanpakken” 40
   - 3.3 Inspecteur explosiegevaarlijke stoffen: ”Bizar wat wij in postpakketten aantreffen” 42
   - 3.4 Inspecteur scheepvaart: “Reality check bij de bouw” 44

4. Ontwikkeling van de organisatie 46

5. De ogen en oren van de minister en de staatssecretaris 48
   - 5.1 Actievragende signalen 50
   - 5.2 Informerende signalen 55

6. Financiën 58

7. Productiegegevens 63
   - 7.1 Rail en wegvervoer 64
   - 7.2 Luchtvaart 69
   - 7.3 Scheepvaart 72
   - 7.4 Vervoer gevaarlijke stoffen 75
   - 7.5 Leefomgeving 77
   - 7.6 Autoriteit woningcorporaties 80
   - 7.7 Bureau Bestuurlijke Boete 82
   - 7.8 Vragen en meldingen 83


OTTERDAM
2

# Voorwoord

Onze maatschappelijke opgave als Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is veelomvattend. Wij werken aan veiligheid, zekerheid en vertrouwen in transport, infrastructuur, milieu en wonen. Ons werkterrein is breed en raakt aan vele onderwerpen.

**Alle inwoners**
Hierdoor komen vele bedrijven en organisaties met ons in aanraking. Logisch dat zij een mening hebben over de manier waarop wij toezicht houden of vergunningen verlenen. Feitelijk ondervinden alle inwoners van Nederland, al dan niet direct, de resultaten van ons toezicht. Wanneer zij gebruik maken van het openbaar vervoer, een woning huren van een woningcorporatie of een glas water uit de kraan drinken, maar ook doordat zij droge voeten houden achter de dijken.

**ILT op weg naar 2021**
2016 is het jaar waarin wij ons veranderprogramma ''Koers ILT 2021" zijn gestart. Dit programma houdt een scherpe wijziging van onze koers in. Het verschil tussen opdracht en middelen noopt tot kiezen van wat wel en wat niet. Daarom willen wij open zijn. Wij willen tonen wat wij bereiken en daarmee onze maatschappelijke betekenis laten zien. De kritiek van stakeholders op met name het gebrek aan (zichtbare) meerwaarde toont het belang van onze koerswijziging aan.

**Verhaal achter de cijfers**
Dit jaarverslag gaat in op de in 2016 ingezette koersverandering. Het toont daarnaast een selectie van de activiteiten en de praktijksituaties, veelal rechtstreeks opgetekend uit de mond van inspecteurs. Het laat dus vooral het verhaal van de ILT achter de cijfers zien.

**Ogen en oren**
Onze inspecteurs komen dagelijks buiten. De inspectiediensten worden niet voor niets als de ogen en oren van de bewindspersonen gezien en hebben dan ook de taak om opvallende zaken te signaleren. De ILT wil haar signalerende functie verder ontwikkelen. Binnen "Koers ILT 2021" wordt daaraan invulling gegeven. De eerste stap wordt gezet door het opnemen van de toezichtsignalen in dit jaarverslag. De toezichtsignalen zijn signalen vanuit de inspectie die naar de bewindspersonen worden gestuurd.

Hoewel dit verslag niet ingaat op alle taken van de ILT, wil ik benadrukken dat ik trots ben op al onze medewerkers omdat zij zich elke dag weer inzetten voor de publieke zaak.

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

# 1. De koersverandering van de ILT

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zet in 2016 een koersverandering en een verandering van werkwijze in. Doel: meer risicogericht, flexibeler, transparanter en effectiever kunnen werken. Daarmee wil de ILT haar meerwaarde voor de maatschappij beter zichtbaar maken. Met dat doel voor ogen start de ILT in 2016 met een ontwikkel- en veranderprogramma.

**Waarom deze koersverandering?**
Aanleiding is onder meer de parlementaire enquête over de hogesnelheidstrein Fyra. De werkwijze van de inspectie wordt hierin onaanvaardbaar minimalistisch genoemd. Daarnaast vragen de snelle technologische ontwikkelingen en een kritische samenleving dat de inspectie zich blijft bezinnen op haar toegevoegde waarde.

**Pijlers**
De veranderde koers van de ILT steunt op de volgende pijlers:

1. **De ILT werkt risicogestuurd:** dat wil zeggen dat de ILT de schaarse middelen inzet waar de risico's voor publieke belangen het grootst zijn. De ILT heeft een breed palet aan taken en een beperkte hoeveelheid mensen om deze uit te voeren. Van een inspectie mag worden verwacht dat zij de per definitie schaarse middelen daar inzet waar de risico's het grootst zijn. En waar haar handelen het meeste effect heeft. Het toezicht van de ILT moet daarom meer risico- en informatiegestuurd zijn. De ILT moet onwenselijke situaties en de maatschappelijke impact ervan kunnen inschatten en daarnaar handelen. Dat vraagt om kennis die de ILT in staat stelt om keuzes te maken. Bovendien moet zij vooraf zicht bieden op wat zij doet en waarom en moet zij achteraf verantwoording afleggen over de resultaten van het toezicht. Een stevige ambitie om de ILT hiervoor verder klaar te maken, terwijl het dagelijks werk doorgaat.

2. **De ILT is open over resultaten:** zij legt verantwoording af aan de Tweede Kamer en de maatschappij en geeft inzicht in de effecten van haar inspanningen. In 2016 publiceert de ILT een nieuwe visie op openbaarheid. In het kort: de inspectie gaat meer proactief gegevens openbaar maken. Er verschijnen op de website geregeld nieuwsberichten met cijfers, toezichtacties en handhavingzaken en ook op andere manieren, zoals via sociale media. In overleggen en sectorbijeenkomsten deelt zij bevindingen met bedrijven.

3. **De ILT reflecteert en signaleert:** rijksinspectiediensten zijn de ogen en oren van een minister en een staatssecretaris. De ILT stelt elke twee maanden een rapportage op met toezichtsignalen voor de bewindspersonen. Daarin beschrijft zij waar zij in de praktijk tegenaan loopt. In 2016 worden 54 toezichtsignalen opgesteld. Daarvan vragen 39 signalen om actie van een beleidsdirectie. De ILT bespreekt in 2016 de voortgang van de afhandeling van de signalen periodiek met de beleidsdirecties.

4. **De ILT verbetert de efficiency en de dienstverlening**: het doel is een optimale vergunningverlening. In 2016 werkt de ILT aan een vereenvoudiging van het tarievenstelsel voor vergunningen. Het nieuwe stelsel biedt inzicht in de kosten die de ILT maakt voor het verlenen van vergunningen en geeft de ILT de mogelijkheid om processen te uniformeren en daarmee op kosten te besparen. Overigens is de inspectie permanent bezig om haar eigen efficiency en de dienstverlening te verbeteren.

**Wat zegt de omgeving over de ILT?**
Met het oog op de koersverandering heeft de ILT de buitenwereld om feedback gevraagd. Punten van kritiek zijn:
- de inspectie is weinig zichtbaar en resultaten en effecten blijven vaak onderbelicht.
- de inspectie heeft geen mechanisme om binnen het brede werkveld speerpunten te kiezen; de inspectie is te technocratisch en komt vaak over als 'afvinkfabriek'.
- de inspectie heeft een slechte relatie met de buitenwereld.

**Wat doet de ILT met de ontvangen feedback?**
De inspectie neemt zich deze punten ter harte. Zij moet en wil een organisatie zijn die haar maatschappelijke relevantie verankert en daarbij in staat is mee te veranderen met de politieke, maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. Anders gezegd: de inspectie wil veranderen om relevanter en effectiever te zijn.

In 2016 gaat de ILT hier stevig mee aan de slag. Zo formuleert zij de ontwikkelagenda “Koers Inspectie Leefomgeving en Transport 2021”. Onderdeel daarvan is de ontwikkeling van een inspectiebrede risicoanalyse die laat zien waar de grootste risico’s zitten en die richtinggevend is voor het toewijzen van mensen en middelen aan de beheersing van die risico’s. De eerste uitgangspunten en contouren staan in het Meerjarenplan 2017-2021. De inspectie gaat verder met verantwoording en transparantie over kosten en tarieven en zet op vernieuwende wijze in op optimale dienstverlening.

**Het ministerie**
In 2016 is er een herijking van de relatie van de ILT met de andere organisatieonderdelen van het ministerie waartoe zij behoort. De ILT zet zich met deze andere onderdelen van het departement eendrachtig in voor de publieke zaak. Het meerjarenplan van de inspectie wordt goedgekeurd door de bewindspersonen en is sturend voor het werk van de ILT.

**Van buiten naar binnen**
Er is in 2016 ook een herijking van de relatie met de omgeving. De ILT wil informatie van buiten naar binnen halen voor analyse en weging en voor de inrichting van het werk. Expertise delen met kennis-instituten is daarvan een voorbeeld. Verder wil zij inspectieresultaten terugleggen voor verantwoording en toetsing van de effectiviteit van beleid.

**Besluitvorming nieuw tarievenstelsel**
De minister van Infrastructuur en Milieu maakt op 7 juni 2016 in een brief aan de Tweede Kamer haar voornemen bekend om per 1 januari 2017 een nieuw tarievenstelsel in te voeren voor de vergunningen die de ILT en Kiwa in de transportsector afgeven. Op 4 juli 2016 organiseert de ILT een consultatieoverleg met alle betrokken brancheorganisaties. Daarin geeft de ILT een toelichting op de vormgeving van het nieuwe stelsel en op de huidige kosten van de ILT voor vergunningverlening. Het besluitvormingsproces is geen sinecure en kost veel tijd. De besluitvorming over het nieuwe stelsel vindt plaats in 2017.

# 2. Activiteiten en resultaten

Het werkgebied van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is zeer divers. Van die verscheidenheid wil zij in dit hoofdstuk een beeld geven. Zij wil ook het verhaal achter de cijfers vertellen. Daarom is ervoor gekozen om een aansprekende keuze te presenteren uit de vele situaties waarin de ILT in 2016 interventies pleegt en resultaten behaalt. Deze staan in dit hoofdstuk.

Hoofdstuk 3 bevat praktijkverhalen van inspecteurs en hoofdstuk 7 geeft bij de productiegegevens korte toelichtingen op de werkzaamheden van de ILT in 2016.

## 2.1 Check: treinen met gevaarlijke stoffen

In 2016 voert de ILT 600 spoorinspecties uit op gevaarlijke stoffen, waarvan 76 op de zogeheten informatievoorziening gevaarlijke stoffen van stilstaande treinen op emplacementen. Er worden ook 50 inspecties uitgevoerd op de informatievoorziening gevaarlijke stoffen van rijdende (doorgaande) treinen. De eerste check is: klopt de informatie die de vervoerder geeft over wagons met gevaarlijke stoffen? Bij de controle op de informatievoorziening van stilstaande treinen in 2016 blijkt de informatie vaak niet juist te zijn. Wagons met gevaarlijke stoffen staan dan in het registratiesysteem als wagons zonder gevaarlijke stoffen. Of de positie/plaats van wagons met gevaarlijke stoffen in het systeem ('op papier') komt niet overeen met de werkelijke positie/plaats van de wagons met gevaarlijke stoffen. Het gaat om allerlei brandbare, bijtende en giftige stoffen. De informatievoorziening van rijdende (doorgaande) treinen bleek tijdens de controles op orde. De naleving van de regels is al beter dan in voorgaande jaren maar nog altijd niet voldoende. Elk jaar wordt vier miljoen ton gevaarlijke stoffen per trein door Nederland vervoerd.

## Wat doet de inspectie?

De inspectie doet er ook in 2016 alles aan om het treinvervoer van gevaarlijke stoffen veilig te laten verlopen. De informatie die de vervoerder aanlevert aan spoorbeheerder ProRail wordt steekproefsgewijs gecheckt. Wat zit er in de wagons en waar zit het precies? De inspecteurs zijn vasthoudend: ze gaan door tot ze echt weten waar zich gevaarlijke stoffen bevinden. Deze informatie is belangrijk voor als de brandweer moet uitrukken wanneer er iets mis gaat. Er wordt gecheckt of alle informatie op tijd digitaal wordt ingevoerd in de registratiesystemen. Bij een overtreding treedt de inspectie handhavend op.

## Op het spoor staan

Een speciale informatiecheck doen de inspecteurs vooral 's nachts en in het weekend. Het gaat dan om wagons met gevaarlijke stoffen die langer dan acht uur op een spoor blijven staan. Sommige stoffen mogen alleen langer dan acht uur op een spoor staan als de vervoerder iedere acht uur de wagons controleert om na te gaan of er lekkages of andere gevaarlijke situaties zijn. De vervoerder moet deze controles zelf registreren. De inspectie checkt vervolgens of deze controles inderdaad worden gedaan en ingevoerd in het registratiesysteem. In 2016 worden tien controles uitgevoerd. In één geval klopt het niet. In december 2016 veroordeelt de rechtbank deze vervoerder tot een boete van 55.000 euro vanwege het niet uitvoeren van de vereiste controles.

## 2.2 Sein op groen voor nieuwe FLIRT-treinen

December 2016 is het zover: de ILT geeft het sein dat de 58 nieuwe FLIRT-sprinters in Nederland mogen rijden. De inspectie verleent de tijdelijke vergunning waardoor niets de vervoerders NS, Arriva en Abellio in de weg staat om de nieuwe treinen in 2017 op de rails te zetten. Precies op tijd want de drie vervoerders verwachten in 2017 een fikse groei van het aantal treinreizigers. Extra materieel is nodig om overvolle treinen te voorkomen. Concreet gaat het om FLIRT-treinen: lichte treinen die snel optrekken en grote remkracht hebben en dus zeer geschikt zijn voor ritten met veel en korte stops.

### Wat doet de inspectie?

Om de vergunning te kunnen verlenen, houden de inspecteurs in 2016 toezicht op het hele proces. Zijn de FLIRT-sprinters veilig als ze op ons spoor rijden? Voldoen ze aan alle technische eisen? Zijn de machinisten op tijd opgeleid? Kort gezegd is het de taak van de ILT om de veiligheid te bewaken. Een van de lessen die geleerd is van de Fyra is dat het beter is om hier al in een heel vroeg stadium mee te starten en die taak breed op te pakken. Het gaat om het beoordelen van de technische dossiers, het volgen van alle planningen, het toetsen van de assessments en het regelmatig overleggen met de vervoerder en de certificeerder. Ook geeft de ILT punten met betrekking tot de betrouwbaarheid door aan de concessieverlener.

## Kink in de kabel

Zo wordt medio 2016 al duidelijk dat de vergunningverlening mogelijk vertraging oploopt: de planningen van alle betrokken partijen zijn te optimistisch en het technische dossier is niet compleet. Er wordt een deadline afgesproken met de vervoerder, de bouwer en de certificerende instantie voor het leveren van de vereiste documentatie. In augustus 2016 moeten alle daarvoor benodigde papieren bij de inspectie zijn aangeleverd. De druk is groot: de inspecteurs realiseren zich dat de vervoerders – en uiteindelijk de treinreizigers – zitten te springen om treinen maar die treinen moeten natuurlijk wel veilig zijn. Als dreigt dat de deadline niet gehaald zou worden, zoekt de ILT contact en gelukkig lukt het de betrokken partijen uiteindelijk toch om de vereiste documentatie aan te leveren. Daardoor kunnen de inspecteurs in december 2016 toch de vergunning voor de FLIRT-sprinters afgeven. En daarmee is het doel – veilige treinen in 2017 – behaald.

## 2.3 Drones nemen hoge vlucht

Drones nemen in 2016 een hoge vlucht, zowel recreatief als beroepsmatig. De ILT geeft vergunningen af voor beroepsmatig gebruikte drones. Vergunningen zijn belangrijk om het risico op incidenten zo klein mogelijk te houden. Drones lijken een onschuldig stukje speelgoed maar ze worden steeds geavanceerder, ze kunnen steeds hoger en komen dan in een luchtruim dat al behoorlijk vol zit. In 2016 komen bij de inspectie meldingen van incidenten binnen met recreatieve drones: vrijwel allemaal gemeld door piloten die er een zagen vliegen in de buurt van hun toestel. Bij incidenten met professionele drones in 2016 gaat het vooral om technische mankementen waardoor de drone neerstort. Andersom zijn er ook meldingen van drone-professionals die een vliegtuig of helikopter in een speciaal drone-gebied ontdekken.

### Wat doet de inspectie?

De ILT beoordeelt aanvragen voor een vergunning en houdt toezicht op bijvoorbeeld opleidingsinstellingen en keuringsinstanties voor drones. Voor beroepsmatig gebruik van drones – bijvoorbeeld voor tv en film, voor zendmasten, boorplatforms en de agrarische sector – zijn vergunningen verplicht. Nieuw in 2016 is de zogenoemde ROC-light vergunning: een vergunning voor mini- of microdrones waarvoor geen bewijs van luchtwaardigheid en geen bewijs van bevoegdheid nodig is. Verder maakt de inspectie het mogelijk dat testvluchten met drones kunnen worden uitgevoerd in een deel van het luchtruim boven het dronetestcentrum bij het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium in Marknesse. Het ministerie

van Infrastructuur en Milieu wijst in 2016 de gebieden aan die voor drones verboden zijn of waar drones beperkt mogen vliegen.

## Voorlichting

De ontwikkelingen met drones gaan razendsnel en de verwachting is dat er steeds meer toepassingsmogelijkheden komen. De inspectie organiseert in 2016 voorlichtingsbijeenkomsten om alle vragen – onder meer van potentiële aanvragers van vergunningen – te kunnen beantwoorden. Goede communicatie over veilig gebruik van drones is nodig om het doel te behalen, namelijk het creëren van een veiligheidsbewustzijn.

## 2.4 Inspecties op Bonaire en Sint Eustatius werpen vruchten af

In 2016 verscherpt de ILT het toezicht op vier grote brandstofbedrijven op Bonaire en Sint Eustatius. Worden stoffen als diesel, olie, kerosine en benzine veilig opgeslagen en aan- en afgevoerd? Is er risico op bijvoorbeeld lekkage en daarmee op een ramp? De bedrijven liggen dicht bij kwetsbare natuurgebieden op populaire toeristische eilanden. Een grote lekkage of een brand – zoals in 2010 op Bonaire – zou een ramp voor het hele eiland betekenen. Er worden 11 dwangsommen opgelegd een laatste waarschuwing dat de bedrijven de veiligheid nu echt moeten verbeteren.

### Wat doet de inspectie?

Een gespecialiseerd team gaat in 2016 twee keer langs bij de vier bedrijven. Het gaat om drie bedrijven op Bonaire (een olieterminal en twee brandstofdepots) en één bedrijf op Sint Eustatius (een olieterminal). Het team bestaat naast de inspecteur van de ILT uit inspecteurs van Rijkswaterstaat, de Inspectie SZW en de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. De vier bedrijven hebben te maken met veel achterstallig onderhoud. Zij hebben programma's opgesteld om het achterstallig onderhoud in te lopen, risicostudies uit te voeren en veiligheidsprocedures op te stellen.

## Hoge nood

Probleem is dat het grootschalige onderhoud veel geld kost en sommige bedrijven kunnen dat moeilijk opbrengen. Eén bedrijf is bijvoorbeeld een dochter van het staatsoliebedrijf van Venezuela, een land in economische nood. Lastig is ook: waar moet je beginnen? Er moet zoveel onderhoud worden gepleegd, dat het stellen van prioriteiten nodig is. De inspectie helpt daarbij. Het resultaat? Bij de laatste inspectie in 2016 is te zien dat er flink wordt geïnvesteerd. Afgekeurde tanks zijn buiten gebruik gesteld, er zijn blus- en koelvoorzieningen aangebracht, medewerkers volgen cursussen.

## 2.5 Elektronisch afval netjes verwerkt

Worden afgedankte koelkasten, lege batterijen, kapotte TL-buizen en elektronisch afval netjes verwerkt? De ILT controleert dat. Zo voert zij in 2016 inspecties uit bij schroot- en metaalbedrijven en bij bedrijven die apparaten demonteren, zoals sociale werkplaatsen. Jaarlijks verwerken zij met elkaar ruim 100 miljoen kilo elektronisch afval, ook wel E-waste genoemd. Afval waar gevaarlijke stoffen in zitten. De bedrijven die dit afval verwerken, moeten gecertificeerd zijn. Bij 39 van de 106 bezocht (schroot)bedrijven is mogelijk sprake van het verwerken van E-waste. De ILT heeft 31 bedrijven een waarschuwing gestuurd. Tevens is een bedrijf een voornemen tot last onder dwangsom gestuurd en een bedrijf is een proces-verbaal gestuurd.

### Wat doet de inspectie?

De inspectie controleert in 2016 of elektronisch afval zo volledig mogelijk gerecycled wordt. Ook wordt gecheckt of gevaarlijke stoffen uit elektronisch afval niet in het milieu terecht komen. De eerste check is of een bedrijf in het bezit is van het certificaat. Is dat het geval, dan wordt gecontroleerd of de norm voldoende wordt nageleefd. De gecertificeerde verwerkers moeten ervoor zorgen dat E-waste milieu-veilig wordt verwerkt en dat gevaarlijke stoffen, bijvoorbeeld cfk's eruit worden gehaald. Daarnaast is het belangrijk dat er hoogwaardig wordt gerecycled, dus dat bijvoorbeeld metaal en kunststof kunnen worden hergebruikt.

## 2.6 Schepen onder Nederlandse vlag

Wereldwijd zit de zeevaart in een recessie. Ook in Nederland is dat te merken. In 2016 gaan twee rederijen failliet. Diverse schepen – op allerlei internationale wateren – verkeren in grote onzekerheid: wie gaat er zorgen voor de bemanning, wie regelt brandstof voor hun terugreis? Meestal wordt er snel een oplossing gevonden, maar in 2016 duurt dit opvallend lang.

### Wat doet de inspectie?

Bij schepen die onder Nederlandse vlag varen voelt Nederland zich verantwoordelijk als de bemanning niet goed verzorgd wordt doordat een rederij failliet gaat. In 2016 overlegt de inspectie veelvuldig met betrokken curatoren die formeel verantwoordelijk zijn. De bemanning moet loon en eten ontvangen en naar huis kunnen als het contract eindigt. Er is goed contact met de vakbond, die soms ook zorgt voor eten voor de bemanning. Als er certificaten verlopen blijken, zorgt de inspectie voor ontheffing voor de reis zodra aan de eisen is voldaan. Ook houdt de inspectie schepen van failliete rederijen aan als ze niet voldoen aan de eisen. Doel: zorgen dat de veiligheid gewaarborgd blijft.

## Invlaggen

Goed nieuws: hoewel in 2016 de vloot is afgenomen met zes schepen, hebben twee nieuwe rederijen – na overleg met de inspectie – aangegeven dat zij hun nieuw te bouwen schepen onder Nederlandse vlag zullen brengen. Het gaat om ruim tien innovatieve schepen.

In 2016 is onderzoek gedaan naar het functioneren van het Nederlandse register waarvan ook de inspectie deel uitmaakt. Het onderzoek heeft geleid tot verbeteringen, die door de verschillende partijen gezamenlijk worden opgepakt.

De ILT geeft de koopvaardijcertificaten sneller af dan voorheen (de meeste binnen een werkweek) en de website is (inclusief de aanvraagformulieren) inmiddels ook in de Engelse taal voorhanden.

## 2.7 Grotere pakkans in de havens

Welke containers in de Rotterdamse haven zijn belangrijk om te checken op gevaarlijke stoffen? In 2016 werkt de inspectie nauw samen met de douane. Achter de schermen worden alle gegevens gecombineerd. Dit levert nieuwe risicoprofielen op, bedoeld om de pakkans te vergroten. En dat werkt: in 2016 blijkt dat de inspectie acht van de tien keer de juiste containers selecteert met deze risicoprofielen. Met deze containers is dus iets mis. Een foutief etiket op de verpakking, een container met een andere inhoud dan in het systeem is ingevoerd, personeel dat niet de juiste opleiding heeft om met gevaarlijke stoffen om te gaan. Gelukkig zijn er in 2016 in Nederland geen grote incidenten in de havens, maar het risico op een ontploffing of gifwolk is aanwezig met mogelijk grote gevolgen.

### Wat doet de inspectie?

De inspectie voert in 2016 gerichte controles uit om te zorgen dat gevaarlijke stoffen veilig in de havens worden vervoerd en overgeladen. De nieuwe risicoprofielen zorgen ervoor dat de inspectie gerichter kan controleren. In 2017 zullen de ILT en de douane ook gezamenlijk aan de slag gaan in andere havens, zoals Amsterdam, Vlissingen en Delfzijl. Samenwerking met de douane heeft nog een voordeel, afgezien van het verkleinen van het risico dat het misgaat: de controles gaan sneller. Er wordt voor gezorgd dat de logistieke keten zo min mogelijk vertraging oploopt.

## Delfzijl

In 2016 weigert Ierland een schip met bitumen – teer – van een Nederlandse eigenaar omdat er sprake is van giftige dampophoping boven in het laadruim. Het schip, dat uit Rotterdam komt, moet terug en ligt een tijd lang voor anker op zee voor de Rotterdamse haven. De inspectie is deelnemer aan het overleg tussen de partijen die het lokaal bevoegd gezag vormen. Er komt een akkoord over de veiligheidsvoorwaarden waaronder het schip de haven van Delfzijl in mag.

## 2.8 Europese wind in de luchtvaart

Rotterdam The Hague Airport mag zich in 2016 de tweede Nederlandse luchthaven na Schiphol noemen die volgens nieuwe Europese regels is gecertificeerd. Europa wil dat alle Europese luchthavens aan dezelfde veiligheidseisen voldoen. Dat betekent vervanging van de nationale regelgeving door Europese regelgeving. Daarbij gaat het niet alleen om regels voor certificering – zoals bij de Rotterdamse luchthaven – maar ook om regels voor handhaving. Doel is dat in heel Europa hetzelfde veiligheidsniveau wordt gehandhaafd en dat er vertrouwen is in elkaars veiligheidssysteem.

### Wat doet de inspectie?

De inspectie steekt in 2016 veel tijd in het omzetten van de regels van nationaal naar Europees niveau. Niet dat het in Nederland niet goed geregeld is, maar nu wordt gewerkt aan een Europees 'level playing field' waarbij alle partijen voor luchtverkeer zich houden zich aan dezelfde regels en voldoen aan dezelfde eisen. Het aanpassen geldt overigens ook voor de luchtvaartsector zelf, die zich verantwoordelijk voelt en er belang bij heeft om iedereen weer veilig thuis te brengen.

## Eigen vliegtuig

In 2016 worden ook de regels voor niet-commerciële vluchten naar Europese regels doorvertaald. Als het om een groot vliegtuig gaat, moet voortaan vooraf een 'declaration' (verklaring) worden afgegeven over welke vlucht met welk type vliegtuig wordt uitgevoerd. In 2016 heeft de ILT de eerste twaalf verklaringen ontvangen en geregistreerd. Het gaat dus om grotere vliegtuigen en niet-commerciële vluchten: vluchten waar geen tickets voor worden verkocht maar waarbij er wel passagiers meevliegen, bijvoorbeeld vluchten voor eigen personeel of hobbyvliegers in een eigen vliegtuig. Er zijn ook nieuwe regels voor zweefvliegen en ballonvaren. In 2016 geeft de inspectie voor het eerst 98 brevetten af aan piloten van zweefvliegtuigen en luchtballonnen.

## 2.9 Fraude met medische certificaten

In november 2016 worden twee directeuren van een keuringsinstelling in Rijen in hoger beroep veroordeeld. De twee zijn schuldig aan fraude met medische certificaten, aldus de rechter. De inspectie ontdekt in 2015 dat er gefraudeerd wordt met de medische keuring van 99 piloten en één luchtverkeersleider. De directeuren blijken de keuring zelf te doen – terwijl ze geen arts zijn. Ze maken daarbij gebruik van de handtekening van een arts. Bovendien worden – tegen de regels in – de patiëntdossiers met medische gegevens thuis op de eigen computer bewaard. De fraude komt aan het licht als piloten aangeven dat ze door een man zijn gekeurd terwijl de keuringsinstelling geen mannelijke artsen had.

### Wat doet de inspectie?

Een gespecialiseerd team doet onderzoek naar de valse medische certificaten en draagt deze informatie over aan de officier van justitie. De 100 gedupeerden worden ervan op de hoogte gebracht dat hun medisch certificaat niet geldig is en dat ze opnieuw moeten worden gekeurd. Verder informeert de inspectie alle betrokkenen, de politiek en de pers.

## 100% safe

Het is een gevoelige kwestie. De fraudezaak komt namelijk aan het licht vlak nadat een piloot van Germanwings (in maart 2015) een vliegtuig met 144 passagiers had laten crashen vanwege zijn psychische problemen. Goede en eerlijke communicatie over de fraudezaak is belangrijker dan ooit. Iedere passagier moet erop kunnen rekenen dat zijn vliegtuig wordt bestuurd door een piloot die medisch is gekeurd door een bevoegde keuringsarts.

## 2.10 Het energielabel voor gebouwen

Wie in Nederland een gebouw verkoopt of verhuurt, moet een definitief energielabel overdragen aan de nieuwe eigenaar. Meestal hebben verkopers van huizen dit prima geregeld: circa 85 %. De ILT herinnert verkopers er per brief aan dat een energielabel wettelijk verplicht is. Zij kunnen dat dan alsnog regelen. Een energielabel is belangrijk omdat de nieuwe bewoners daarmee kunnen zien wat de energieprestatie is van hun nieuwe woning. En ook waar het verbeterpotentieel van de woning ligt. Dit is Europese regelgeving: de Europese Unie hoopt dat energielabels uiteindelijk een positief effect hebben op het tegengaan van de opwarming van de aarde.

### Wat doet de inspectie?

De ILT toetst na minimaal zes weken na de attenderingsbrief of er alsnog een label is geregistreerd voor verkochte woningen. Zo niet, dan start het traject last onder dwangsom (LOD).

## Klus

Vanwege de hoge aantallen en het intensieve traject van de LOD's is dit een tijdrovende klus. Verder betreft het burgers die het soms niet eens zijn met de regelgeving of iets niet begrijpen en in sommige gevallen onterecht een brief kregen vanwege foutieve registratie. Dat levert veel extra werk op bij het Meld- en Informatiecentrum (MIC) van de ILT, omdat burgers snel de telefoon pakken.

## 2.11 Zeeblind voor uitstoot van schepen?

Zwavel is slecht voor de gezondheid. Met gerichte controles hoopt de inspectie het zwavelgehalte van de lucht te verkleinen. In 2016 controleert de ILT de zwaveluitstoot van schepen die Nederland aandoen. Is het zwavelgehalte in de brandstof maximaal 0,1 %? De inspectie gebeurt zoveel mogelijk risicogestuurd. Dat wil zeggen dat de controles plaatsvinden bij schepen waarvan het vermoeden is dat ze een te hoge zwaveluitstoot hebben. De eerste check gebeurt via een snuffelpaal die zwavel 'ruikt' als een schip langs vaart. Ook is ervaring opgedaan met een helikopter en een vliegtuig die met meetapparatuur door uitlaatgassen vliegen.

### Wat doet de inspectie?

De inspectie beoordeelt in 2016 3.300 schepen op afstand op juist gebruik van zwavelhoudende brandstoffen en voert bij 500 schepen inspecties uit aan boord, daar waar het vermoeden is dat het zwavelgehalte van de brandstof te hoog is. Er wordt een uitvoerig onderzoek ingesteld: het brandstofsysteem wordt bekeken, de procedures worden gecontroleerd en er worden brandstofmonsters genomen waarvan de uitslag binnen een paar uur bekend is. In 2016 blijkt 7,4 % van de geselecteerde en geïnspecteerde schepen een te hoog zwavelgehalte te hebben in de brandstof. Dit zijn 37 schepen waaraan de inspectie de verplichting oplegt om de tekortkoming te verhelpen en herhaling te voorkomen. In 14 gevallen is de

overtreding zo ernstig dat de inspectie het schip aanhoudt. Dat betekent dat het schip niet mag vertrekken voordat de inspectie zelf heeft vastgesteld dat de tekortkoming daadwerkelijk is verholpen.

De inspectie werkt nauw samen met omliggende landen. Zij geeft signalen en data door en dat gebeurt ook andersom.

## Controle

In oktober vertoont NPO2 de film ‘Sea Blind, the Price of Shipping our Stuff’. Deze film kaart de enorme uitstoot van schepen aan. Hij toont onder meer hoe een van de ILT-inspecteurs een schip controleert.

## 2.12 Als de dijken breken

Stel dat de dijk in de Alblasserwaard doorbreekt, hoeveel mensenlevens komen dan in gevaar? En wat is de economische schade en maatschappelijke ontwrichting van zo'n ramp? In 2016 bereidt de inspectie zich voor op een nieuwe taak die zij met ingang van 2017 uitvoert: toezicht houden op de primaire waterkeringen, oftewel: de dijken die Nederland tegen het buitenwater beschermen. Deze taak heeft twee kanten: checken of het beheer en dagelijks onderhouden van de dijken op orde is (zorgplicht) en checken of op de juiste wijze is beoordeeld of de dijken qua ontwerp sterk en groot genoeg zijn om weerstand te kunnen bieden aan hoge waterstanden.

### Wat doet de inspectie?

De ILT werkt zich in 2016 in de wereld van hoogwaterveiligheid in. Op basis van proefinspecties wordt samen met de beheerders een strategie en een innovatieve methodologische aanpak ontwikkeld om effectief toezicht te kunnen houden op de zorgplicht. De proefinspecties pakken goed uit. De betrokken partijen – de waterschappen en Rijkswaterstaat – gaan meteen aan de slag met de resultaten en verbeteren hun werkwijze. Voor de controle of de dijken sterk genoeg zijn, zijn de normen vanaf 2017 het uitgangspunt. Dit zijn nieuwe veiligheidsnormen, gebaseerd op de effecten van een overstroming in verschillende gebieden. Alle betrokken partijen (en dus ook de inspectie) moeten leren omgaan met deze nieuwe normen en het toetsinstrumentarium. Ook daar wordt in 2016 veel aandacht aan besteed.

## Hoogwaterveiligheid

Nederland heeft de veiligste delta van de wereld. Toch kunnen zich onveilige situaties voordoen in het waterrijke land dat voor een groot deel onder zeeniveau ligt. De televisieserie 'Als de dijken breken' – in 2016 op de Nederlandse televisie – laat hier een extreem voorbeeld van zien. Maar hoe extreem is dit? Met haar toezichttaak zet de ILT in op optimale hoogwaterveiligheid in het hele land. Daarbij is extra aandacht voor het checken en controleren van de waterkeringen met grote overstromingsrisico's.
Terug naar de Alblasserwaard: als de dijk hier doorbreekt zijn de gevolgen enorm. In de maatschappelijke kosten-batenanalyse die ten grondslag ligt aan de nieuwe veiligheidsnormen is geschat dat een dijkdoorbraak bij de Alblasserwaard mogelijk zal leiden tot 660 dodelijke slachtoffers en 9,5 miljard euro aan economische schade.

## 2.13 Het gevaar van legionella

In 2016 houdt de ILT toezicht op ongeveer 18.000 instellingen waar het risico op een legionellabesmetting het grootst is. Denk aan ziekenhuizen, hotels, zwembaden, zorginstellingen, bungalowparken. De inspectie controleert of de prioritaire instellingen de wet- en regelgeving naleven. Deze regels moeten ervoor zorgen dat de kans op een uitbraak van legionella zo klein mogelijk is. Legionella is een bacterie in het drinkwater. Elk jaar krijgen circa 400 mensen longontsteking als gevolg van de besmetting, overigens vaak opgelopen in het buitenland. Veel mensen herinneren zich nog de legionellaramp in 1999 waarbij 32 mensen om het leven kwamen na het bezoeken van een bloemenbeurs met bubbelbaden.

### Wat doet de inspectie?

In 2016 inspecteert de ILT instellingen die zich niet aan de legionellapreventie houden, ook niet na aandringen van de drinkwaterbedrijven die de eerste controle doen. De inspectie gaat indien nodig bij deze instellingen langs, doet nader onderzoek en verzorgt de handhaving. Verder controleert de ILT naar aanleiding van meldingen van instellingen zelf. De instellingen zijn verplicht monsters te nemen. Als uit deze monsters blijkt dat de legionellanorm wordt overschreden, komt de ILT in actie.

## Hotels in Zuid-Limburg

De ILT doet ook in 2016 gericht onderzoek. Zo worden in de zomer 85 hotels en B&B's in Zuid-Limburg gecontroleerd op legionella. Houden ze zich aan de regels om legionella te voorkomen? De ILT controleert of ze watermonsters hebben genomen, of er een risicoanalyse voor legionella is opgesteld en of ze de bijbehorende beheersmaatregelen nemen. Bij een kwart van de bedrijven is alles in orde. Driekwart van de bedrijven voldoet niet aan de regels. Eind 2016 hebben zij hun zaken op orde. Een dergelijke inspectie wordt in 2016 ook bij jachthavens gedaan waarbij de helft de zaken in eerste instantie niet op orde heeft.

## 2.14 Afval naar derdewereldlanden

In 2016 krijgt de ILT 3.500 aanvragen voor een vergunning om afval naar het buitenland te transporteren. Het gaat om zogenoemde EVOA-aanvragen: Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen. Bedrijven moeten zich houden aan deze Europese voorschriften bij het exporteren van afval. Gebeurt dit niet, dan is er groot risico op ernstige milieu- en gezondheidsschade in de landen waar het afval naartoe gaat.

### Wat doet de inspectie?

De inspectie houdt in 2016 toezicht op het beheer en de verwerking van afval. Dat begint met het afgeven van vergunningen aan bedrijven die hun afval naar het buitenland willen verplaatsen. Er zijn 3.500 aanvragen voor een vergunning. De afhandeling duurt langer dan is afgesproken. Dat heeft te maken met een grote uitstroom van personeel bij de inspectie in combinatie met een vacaturestop. Er komen klachten binnen van bedrijven. De inspectie maakt van de nood een deugd en start een project om de vergunningverlening eenvoudiger te maken. Dit houdt in dat er wordt overgestapt op risicogestuurd vergunning verlenen. Verder worden bedrijven die een correcte aanvraag indienen, beloond met snellere behandeling.
Alle bedrijven die een klacht indienen, krijgen individueel uitleg.

De ILT maakt onderscheid tussen repeterende vergunningen, reguliere vergunningen en vergunningen op inspectieprioriteiten. Voor de repeterende en reguliere vergunningen treft de ILT maatregelen om het proces te vereenvoudigen. Voor repeterende vergunningen die risico-arm zijn, zoekt de ILT samen met het bedrijfsleven naar vereenvoudigde uitvoering. Bij reguliere vergunningen gaat zij de uitvoering verbeteren en in de tijd verkorten.

Dit levert tijdwinst op (kortere behandeltijd). De ILT richt haar capaciteit daardoor meer op de vergunningen die betrekking hebben op prioritaire ILT-onderwerpen zoals gevaarlijk afvalstoffen.

## Om de tafel

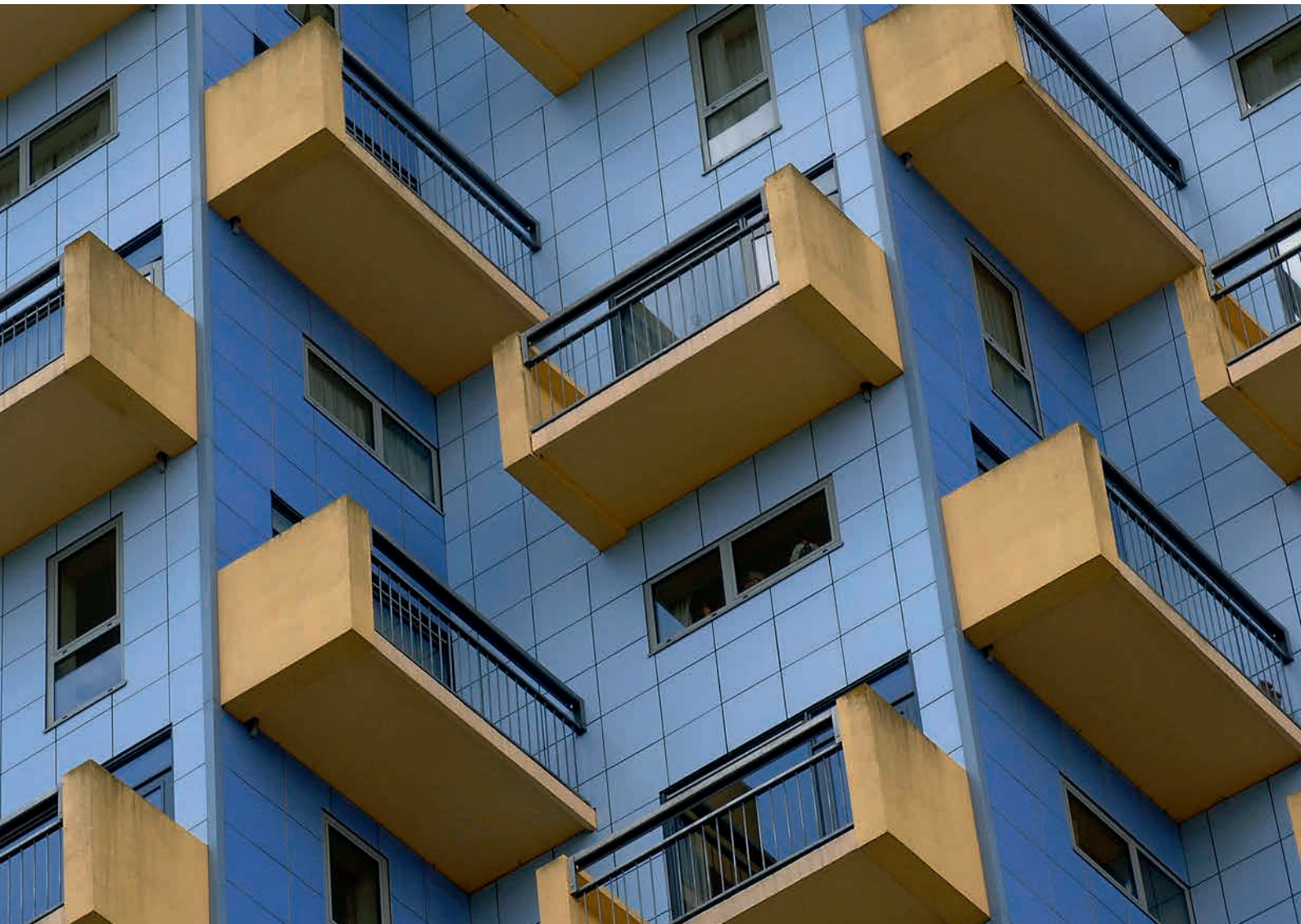
Uit een analyse in 2016 blijkt dat 600 van de 3.500 aanvragen eigenlijk overbodig zijn. Een aantal grote bedrijven vraagt meer vergunningen aan dan nodig, 'voor het geval dat'. Dit heeft een tegengesteld effect, namelijk dat de wachttijden hierdoor alleen nog maar langer worden. De inspectie nodigt de bedrijven in 2016 om de tafel om deze situatie te bespreken. Het zijn vruchtbare bijeenkomsten waarbij de inspectie de bedrijven vraagt om mee te denken over oplossingen om de vergunningverlening sneller en eenvoudiger te maken. Intern worden de teams anders ingericht en er start een traject om de werkprocessen te verbeteren. In 2017 moet de vergunningverlening sneller en eenvoudiger verlopen.

## 2.15 Woningcorporaties hebben ruimte voor nieuwe investeringen

Er is weer financiële ruimte in de woningcorporatiesector. De groeiende financiële ruimte biedt de woningcorporaties kansen om tegemoet te komen aan de vraag vanuit de samenleving. Ondanks de mooie cijfers blijft voorzichtigheid belangrijk. Het is verstandig om de financiële ruimte evenwichtig in te zetten, over een langere periode. Vaststaat dat de toekomst extreem onzeker is en de Autoriteit woningcorporaties (Aw) dringt daarom aan op voorzichtigheid en behoud van wendbaarheid. Dat blijkt uit het sectorbeeld dat de Aw eind 2016 uitbrengt over 2015. Nederland heeft circa 350 woningcorporaties. De Aw houdt toezicht op woningcorporaties. Concentreren ze zich op hun kerntaak? Wat is de kwaliteit van het bestuur en het interne toezicht? Wordt er integer gehandeld? En zijn ze financieel gezond? Met dit toezicht moet worden voorkomen dat woningcorporaties – en dus de volkshuisvesting – in zwaar weer terecht komen.

### Wat doet de Autoriteit woningcorporaties?

De Aw houdt continu toezicht op alle corporaties. Dat bestaat uit gericht toezicht op basis van gesignaleerde risico's, incidenten, integriteitmeldingen en integraal onderzoek bij alle 350 woningcorporaties. Dat begint met het in kaart brengen van de risico's op terreinen als governance, integriteit en daarmee bescherming van maatschappelijk bestemd vermogen. Bij circa 100 van de 350 corporaties is het in 2016 nodig om risicogericht onderzoek uit te voeren. Uiteindelijk blijken 43 woningcorporaties de zaken niet



op orde te hebben en worden maatregelen genomen. Bij bijna driekwart van deze corporaties is het toezichtterrein governance mede in het geding. Daarnaast spelen bij corporaties met interventies geregeld ook items rond rechtmatigheid (16), financiële continuïteit (13) en efficiency en doelmatigheid (11). 2016 is het eerste jaar dat de Aw integraal toezicht houdt. Dat wil zeggen dat het financieel oordeel en het rechtmatigheidoordeel niet meer zijn losgekoppeld. Corporaties hebben hierdoor minder administratieve lasten.

## DAEB

Vanaf 2017 zijn woningcorporaties verplicht om hun commerciële activiteiten los te koppelen van hun maatschappelijke activiteiten, kortweg DAEB. DAEB staat voor: Diensten van Algemeen Economisch Belang. Hiermee moet worden voorkomen dat corporaties in projecten stappen waarvan de verliezen ten koste gaan van de sociale huurders. In 2016 zijn alle voorbereidingen getroffen voor splitsing van DAEB en niet-DAEB activiteiten. De Aw heeft een beoordelingskader opgesteld. Er zijn voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd en de voorstellen tot splitsing van DAEB en niet-DAEB zijn door de corporaties met gemeenten en huurders afgestemd. Vanaf 2017 houdt de Aw toezicht op het scheiden van deze taken.

# 3. Verhalen van inspecteurs uit de praktijk

Dit hoofdstuk laat inspecteurs aan het woord. Vanuit de dagelijkse praktijk vertellen zij wat zij tegenkomen en hoe zij daarmee omgaan.

## 3.1 Inspecteur wegvervoer: “Vluchten kan niet meer”

*Schijnconstructies wegtransport*

“Vrijwel elke week starten we een onderzoek naar schijnconstructies bij een transportbedrijf. Vaak krijgen we als ILT een melding van onze eigen inspecteurs, van de politie of van een buitenlandse inspectie. Bijvoorbeeld dat een bedrijf op papier een buitenlandse onderneming is maar in werkelijkheid een Nederlandse. Daar gaan we onverwachts op af.

Dat eerste bezoek doen we met een man of acht. We halen de computers leeg zodat we de hele boekhouding en administratie hebben. We interviewen de aanwezige chauffeurs: door wie worden ze betaald, door wie worden ze aangestuurd? We kijken in de boordcomputers van de vrachtauto’s zodat we alle ritregistraties hebben. Kortom, we verzamelen alle informatie om te kunnen onderzoeken of er sprake is van een schijnconstructie.

Ik vind dit werk zo leuk dat ik nog niet met pensioen wil, ook al ben ik bijna 66. Het is mooi werk om ‘het onkruid uit de tuin te trekken’. Mijn aanpak? Ik probeer altijd in contact te blijven met de bedrijfsleiding als ik onderzoek doe. Zo creëer ik een passend speelveld zodat ik mijn werk kan doen en kan bereiken wat ik voor ogen heb. Ik heb nog nooit meegemaakt dat mensen ons niet binnenlieten of agressief werden. Wel emotioneel, maar dat mag. Eigenlijk is het opvallend met welk gemak we ons onderzoek kunnen doen. Alsof mensen denken: vluchten kan niet meer, dus laten we maar gewoon meewerken.

In 2016 hebben we een gestructureerde aanpak ontwikkeld en daar ben ik blij mee. We weten nu precies wat we nodig hebben en waar we moeten zoeken. Ons onderzoek is nu diepgaander. Twee inspecteurs werken twee weken lang aan het onderzoek. Daarna ligt het rapport klaar. Laatst hoorde ik een groot advocatenkantoor zeggen: met de ILT kun je geen loopje nemen, die duiken zo diep in de boekhouding dat er geen ontkomen aan is. Dat vind ik een fijn compliment. Er is in de samenleving veel onrust over transportbedrijven die de markt ondermijnen. Met onze aanpak helpt de ILT dit tegen te gaan."

## 3.2 Inspecteur personenvervoer: "Onderkant van de markt aanpakken"

*Straattaxi's*

"2016 is voor de straattaxibranche een heftig jaar. Het internationale bedrijf Uber lanceerde in september 2015 een eigen app Uber-X waarmee mensen een taxi kunnen bestellen. In de grote steden komen er veel zzp'ers bij. En eind oktober 2016 zet zangeres Skin van de Britse popband Skunk Anansie een filmpje op Facebook waarin ze laat zien hoe ze op Schiphol wordt lastiggevallen door taxironselaars.

Het filmpje roept wereldwijd veel reacties op. En terecht. Schiphol heeft last van allerlei ronselaars. En daarmee komt ook het belang van de reiziger in het geding. Oplichters die bijvoorbeeld 40 euro rekenen voor een taxiritje naar de stad, maar als klanten uitstappen, moeten ze 40 euro per persoon betalen. We waren al bezig om de situatie rondom Schiphol en de stad Amsterdam aan te pakken, maar dat doen we nu steviger.

Samen met de politie, de Koninklijke Marechaussee, Schiphol en de gemeenten pakken we deze overlast aan. Hebben ze de juiste verplichte opleiding om de consument veilig te kunnen vervoeren? Houden ze zich aan de Wet personenvervoer 2000 en de Arbeidstijdenwet?

In 2016 controleren we 2.300 straattaxi's. Daarbij kijken we onder meer naar de boordcomputer van de taxi. De boordcomputer houdt bij hoeveel uren een taxichauffeur werkt, welke ritten hij maakt en hoeveel hij daarvoor rekent. We kijken allereerst of er een boordcomputer in een taxi zit en zo ja, of hij goed gebruikt wordt. Een groot deel van de chauffeurs heeft nog moeite om de boordcomputer taxi goed te gebruiken. Bij dit soort vergissingen schrijven we niet altijd een boete uit. Wie willens en wetens de boordcomputer verkeerd gebruikt kan op een boete rekenen.

Van de gecontroleerde taxi's in de grote steden krijgt meer dan de helft in 2016 een boete of waarschuwing. Van taxichauffeurs die zich ernstig misdragen, kunnen we de chauffeurskaart schorsen en intrekken. Dan moet je denken aan oplichting, mishandeling, zedendelicten, drugs en ernstige verkeersovertredingen. Deze mensen horen niet thuis achter het stuur van een taxi.

Vroeger gingen we elke drie jaar bij een taxibedrijf langs. Nu controleren we gerichter en is de pakkans veel groter. Daardoor kunnen we de onderkant van de markt aanpakken. In de straattaxibranche worden vaak grenzen opgezocht. Met onze controles willen we de taxi's betrouwbaar maken. Zodat elke consument met een veilig gevoel een taxi kan nemen."

## 3.3 Inspecteur explosiegevaarlijke stoffen: "Bizar wat wij in postpakketten aantreffen"

*Illegaal vuurwerk*

"Vuurwerk mag in Nederland niet via de pakketdiensten worden verstuurd. Dat is de regel, maar toch halen we in 2016 zeker 100 pakketten met illegaal vuurwerk uit het pakkettenvervoer. En dat aantal neemt toe. Onze aanpak? Als inspectie helpen we pakketsorteercentra gericht naar vuurwerk te zoeken. We weten bijvoorbeeld dat illegaal vuurwerk vaak uit Polen komt. Dus als er pakketten uit Polen het postsorteercentrum binnenkomen, gaan we meteen aan de slag. We kijken naar de etiketten, naar de manier waarop het verpakt is. We hebben een busje van de douane bij ons waar pakketten op de inhoud worden gescand. De verdachte pakketten maken we open. Als het inderdaad vuurwerk is, nemen we het strafrechtelijk in beslag en dragen we het over aan de politie. Daar stopt onze rol als toezichthouder.

Het is bizar wat wij aan illegaal vuurwerk in de post aantreffen. Het wordt steeds zwaarder en daarmee komen steeds meer mensenlevens in gevaar. In het postsorteercentrum wordt gegooid en gesmeten met pakketten. Ik herinner me dat er een paar jaar terug gemopperd werd als we langskwamen en de boel stillegden. Nu merk ik dat de mensen aan de band vaker bang zijn. Ze beseffen wat voor risico ze lopen. En de hele keten loopt risico, ook degene die het pakket bezorgt, ook degene die het pakket aanneemt.

Dit is een branche waarin de controle op vuurwerk nodig blijft. Als we niet controleren, komt er steeds meer illegaal vuurwerk en komen er steeds meer ongelukken.”

## 3.4 Inspecteur scheepvaart: “Reality check bij de bouw”

*Cruiseschip*

“Op 20 mei doopt koningin Máxima in Rotterdam een groot cruiseschip. Een feestelijk en historisch moment waar veel werk aan voorafging, ook van de ILT. Dit nieuwste en grootste schip (296 meter lang) van een Nederlandse rederij is na de bouw in Italië onder Nederlandse vlag gebracht. Het ontwerp en de bouw van dit soort schepen worden gecontroleerd door wereldwijd opererende klassenbureaus. Als een schip onder Nederlandse vlag vaart, dan moet de ILT erop kunnen vertrouwen dat het klassenbureau zijn werk goed doet. Het is onze taak om toezicht te houden op klassenbureaus.

Daarom bezoeken wij op een belangrijk moment in de bouwperiode de werf van Fincantieri in Civitavecchia. Het is dan eind maart, bij de oplevering door de werf aan de reder. Tijdens dit bezoek – een zogenoemde reality check – vragen we het overzicht van afgewerkte en openstaande punten op. Dit overzicht moet klip en klaar zijn. Het klassenbureau tekent ervoor en geeft daarmee aan dat alles in orde is behalve de openstaande punten. Vervolgens controleren we of het klassenbureau zijn werk goed heeft gedaan. Dat is een paar dagen intensief controleren en inspecteren. Voor de werf en het klassenbureau is het een spannende laatste stap vanaf de bestelling van het schip in oktober 2012.

Het volgende schip van de rederij, een zusterschip, wordt direct gebouwd onder Nederlandse vlag. Mooi dat er na lange tijd weer een groot passagiersschip onder Nederlandse vlag wordt gebouwd. En handig voor ons dat we het type schip en de werf al kennen. We gaan niet voor elk nieuw schip naar de werf, maar een schip dat 2.650 passagiers en ruim 1.000 bemanningsleden kan vervoeren, kunnen we niet laten lopen."

# 4. Ontwikkeling van de organisatie

De koersverandering brengt veranderingen met zich mee voor de organisatie van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en voor het personeelsbeleid in 2016. De volgende acties zijn te onderscheiden:

1. **Investeren in vakmanschap**

De medewerkers zijn het belangrijkste kapitaal van de inspectie. Competente en betrokken medewerkers zijn de randvoorwaarde om als inspectie een autoriteit te zijn en te blijven. Via het kwalificatiemanagement heeft de inspectie inzicht in de benodigde, aanwezige en te ontwikkelen kwalificaties. Dit vormt de basis voor een opleidingsprogramma.

| Personele bezetting per 31 december: | 2014 | 2015 | 2016 |
|---|---|---|---|
| | 1.170 | 1.135 | 1.125 |

**2. Ontwikkeling strategische personeelsplanning**
De ILT stelt een model op om de aanwezige capaciteit en kwaliteiten te inventariseren en te laten aansluiten op de behoefte van de ILT op de wat langere termijn. In 2016 maakt de inspectie capaciteit vrij om de analistenfunctie te versterken en daarmee de informatiepositie van de inspectie te verbeteren.

**3. Brede sturing op capaciteit**
De ILT schept hiervoor in 2016 de voorwaarden. Zij wil de capaciteit inzetten op die maatschappelijke opgaven waar de risico's het grootst zijn. Dit vereist flexibele inzet bij veranderende risico's.

**4. Investeren in leiderschap**
De koersverandering levert veel energie bij medewerkers op, maar er zijn ook vragen en zorgen. Het is de opgave van de managers om hun medewerkers te betrekken bij die veranderingen, te informeren en waar nodig te ondersteunen. Daarom staan deze opgaven centraal in de inspectiebrede management-trainingen die in 2016 beginnen.

**5. Terugdringen ziekteverzuim**
De inspectie hanteert de norm van maximaal 4% voor het ziekteverzuim. Dit in overeenstemming met de norm die het ministerie van Infrastructuur en Milieu als geheel hanteert. Binnen de directies met hoog verzuim is er gerichte aandacht voor dit onderwerp en worden specifieke acties ondernomen. Bij langdurig verzuim wordt in alle gevallen in een vroeg stadium een re-integratieadviseur betrokken.

| Ziekteverzuim (percentage): | 2014 | 2015 | 2016 |
|---|---|---|---|
| | 5,4 | 5,7 | 5,7 |

**6. Zorg voor Arbo**
De inspectie kent taken met een grote variëteit die specifieke risico's met zich meebrengen. De afgelopen jaren heeft de ILT alle taken en veiligheidsrisico's opnieuw in kaart gebracht en afgewogen. Mede op basis van deze inventarisaties kan de inspectie de veiligheid verhogen en de veiligheidscultuur versterken.

**7. Diversiteit**
In het kader van haar maatschappelijke verantwoordelijkheid heeft de inspectie bij instroom en doorstroom van personeel extra aandacht voor bepaalde groepen: vrouwen, mensen met een migratieachtergrond, laagopgeleiden en mensen met een handicap. Ook streeft de inspectie naar instroom van arbeidsbeperkten die vallen onder de Wajong/WSW.

**8. Focus op integriteit**
De inspectie wil functioneren als een organisatie waar integer gedrag voor iedereen normaal is. In 2016 zijn er diverse acties. Zo heeft elke locatie één vertrouwenspersoon integriteit en gewenst gedrag. En zo volgen alle nieuwe medewerkers een workshop over integer en gewenst gedrag. Verder: in 2016 is er een Week van de Integriteit en wordt het onderwerp standaard in het jaarlijkse personeelsgesprek besproken. In 2016 zijn er zes meldingen over schending van integriteitsregels. In vier gevallen volgen er sancties.

# 5. De ogen en oren van de minister en de staats-secretaris

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) wordt ook gezien als de ogen en oren van de minister en de staatssecretaris. Deze rol is ook vastgelegd in de aanwijzingen inzake de rijksinspecties (Aanwijzing 12 van de Regeling van de minister-president, minister van Algemene Zaken van 30 september 2015, nr. 3151041, houdende de vaststelling van de Aanwijzingen inzake de rijksinspecties). De inspecteurs zien dikwijls als eerste in het veld of het ingezet beleid van een bewindspersoon werkt. Maar ook nieuwe ontwikkelingen en risico's merken zij vaak als eerste op. Om de bewindspersonen hierover te informeren stelt de inspectie elke twee maanden een rapportage met zogenoemde toezichtsignalen op. Deze toezichtsignalen worden dan naar de beleidsdirecties verstuurd die ze voorzien van een beleidsreactie en doorsturen naar de bewindspersonen.

## Vraag om actie

De ILT maakt onderscheid tussen actievragende en informerende signalen. In het eerste vraagt de inspectie de beleidsdirectie om actie te ondernemen. Dit kan zijn het aanpassen van wet- of regelgeving als de ILT een hiaat constateert. Maar een gevraagde actie kan ook het implementeren van gerechtelijke uitspraken zijn, het bespreken van knelpunten in bestuurlijke overleggen of het implementeren van aanbevelingen naar aanleiding van een ongevalsonderzoek. Bij de informerende signalen informeert de ILT de bewindspersonen over zaken die haar zijn opgevallen maar niet direct actie vragen. Het gaat dan bijvoorbeeld over inspectieresultaten van een bepaald onderzoek dat de ILT heeft uitgevoerd (zie signaal 1: Onderzoek totale vergunningsituatie bedrijven) of actualiteiten (zie signaal 8: NSR onderdeel Abellio gaat rijden in Nederland).

In 2016 geeft de ILT 54 toezichtsignalen af waarvan 39 actievragende signalen en 15 informerende signalen. Van deze actievragende signalen zijn er in 2016 zes afgehandeld, zijn er 26 nog in behandeling en staan er nog zeven open. Van de openstaande signalen, heeft de ILT in 2016 geen beleidsreactie ontvangen. Het gaat hier om signalen die aan het einde van het jaar zijn ingediend. Van de signalen die in behandeling zijn betreft het wijzigingen van wet- en regelgeving die een langere doorlooptijd hebben, signalen waarbij de ILT nog om aanvullende informatie is gevraagd door de beleidsdirectie of signalen waarbij nader overleg vereist is. Van de zes afgehandelde signalen heeft de beleidsdirectie:

- bij één signaal de gevraagde actie van de ILT opgevolgd,
- bij één signaal aangegeven dat de gevraagde actie al eerder is ingezet door de beleidsdirectie,
- bij één signaal de ILT geadviseerd om de gevraagde actie in internationaal verband aan te kaarten,
- bij één signaal na overleg met ILT en de juridische afdeling geconcludeerd dat het vermeende handhavingsknelpunt toch handhaafbaar is, en
- bij twee signalen aangegeven dat de actie niet opgevolgd zal worden.

## Signaal over certificerende instellingen

Informerende signalen zijn divers van aard. Sommige signalen gaan over positieve ontwikkelingen, andere over toezichtresultaten. Zo geeft de ILT in 2016 een signaal af over het toezicht op Certificerende Instellingen (CI's) binnen het bodembeheer. Het beeld dat de ILT heeft van de naleving door CI's op het werkveld bodem is nog niet positief. De inspectie geeft aan dat zich bij CI's bepaalde overtredingen voordoen die vaak voorkomen.

De interventies van de ILT na overtredingen zijn erop gericht om veranderingen bij CI's te bewerkstel¬ligen op procesniveau waar kritische werkprocessen plaatsvinden. De ILT beoogt het ongedaan maken van overtredingen te borgen in verbeteringen op systeemniveau. De ILT heeft in 2015/2016 twee CI's geïnspecteerd en inspecteert in 2017 vier CI's binnen het bodembeheer. Elke CI wordt voortaan minimaal één keer in de twee jaar geïnspecteerd door de ILT. Inmiddels heeft één CI een dwangsom van € 15.000 verbeurd omdat zij niet voldeed aan de eisen die gelden voor certificering. Naast corrigerend optreden werkt de ILT ook aan gedragsbeïnvloeding, bijvoorbeeld door veel voorkomende overtredingen, die bij certificaathouders worden geconstateerd, bij CI's aan de orde te stellen.

Hierna volgt een overzicht van de toezichtsignalen van de ILT in 2016. Dit overzicht bevat de toezichtsignalen zoals opgenomen in de rapportages die in 2016 naar de beleidsdirecties zijn gestuurd. Dit zijn signalen afkomstig uit de periode november 2015-november 2016. De signalen van november en december 2016 zijn in 2017 naar de beleidsdirecties gestuurd.

## 5.1 Actievragende signalen

**1. GGO CRISPR/Cas**

De ILT signaleert twee aandachtspunten met betrekking tot de handhaafbaarheid en milieuveiligheid van de nieuwe techniek CRISPR/Cas op het gebied van genetisch gemodificeerde organismen (ggo) en vraagt beleid de wetgeving aan te passen.

**2. Afbreken herziening PGS 15 oude stijl en starten herziening PGS 15 nieuwe stijl volgens de risicobenadering**

De ILT stelt de beleidsdirectie voor om te starten met de herziening van PGS 15 nieuwe stijl zodat onder andere de meest actuele inzichten verwerkt kunnen worden.

**3. Ruimtelijke ontwikkelingen langs Rijksvaarwegen**

De ILT signaleert dat gemeenten de regels, die gesteld zijn voor de veiligheid van de scheepvaart op rijksvaarwegen (Barro Titel 2.1), veelal niet expliciet opnemen in bestemmingsplannen.

**4. Implementatie Machinistenrichtlijn**

De ILT signaleert een knelpunt met betrekking tot de handhaving van de machinistenrichtlijn.

**5. Detectie spoorvoertuigen**
De ILT signaleert dat de detectie-eisen waar spoorvoertuigen aan moeten voldoen, niet afdoende werken voor sommige moderne typen spoorvoertuigen en vraagt de beleidsdirectie te onderzoeken op welke wijze beter in de detectie van spoorvoertuigen kan worden voorzien.

**6. Publicatie UIC-fiches**
De ILT vraagt de beleidsdirectie om bij wijziging van particuliere normen in de Regeling Indienststelling Spoorvoertuigen, de zogenoemde UIC-fiches, zorg te dragen voor publicatie in de Staatscourant.

**7. Asbestverwijderingsbesluit**
De ILT signaleert een knelpunt met betrekking tot de handhaving van het Asbestverwijderingsbesluit en vraagt de beleidsdirectie dit aan te passen.

**8. Verpakkingen explosief categorie 1.4S voldoen niet aan wettelijke eisen**
De ILT heeft bij een inspectie gesignaleerd dat de verpakkingen voor het vervoer van explosieven van de lichtste categorie (1.4S) niet altijd aan de wettelijke eisen voldoen en vraagt de beleidsdirectie om dit in internationaal verband te signaleren.

**9. Aanpassing binnenvaartregelgeving rondvaartboten gewenst**
De ILT signaleert een knelpunt met betrekking tot het vaargebied en de voorschriften aan de vaartuigen in de binnenvaartregelgeving voor rondvaartboten en vraagt de beleidsdirectie dit aan te passen.

**10. Richtlijn 2010/35/EU voor vervoerbare drukapparatuur**
De ILT signaleert een knelpunt voor de handhaving in de richtlijn en vraagt de beleidsdirectie dit aan te passen.

**11. Wet- en regelgeving BES eilanden inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht en op zee**
De ILT signaleert een knelpunt in de handhaving van de wet- en regelgeving met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee en door de lucht en vraagt de beleidsdirectie dit aan te passen.

**12. Regeling erkende instanties vervoer gevaarlijke stoffen**
De ILT signaleert een knelpunt voor zowel de vergunningverlening als de handhaving in de regeling erkende instanties vervoer gevaarlijke stoffen en vraagt de beleidsdirectie dit aan te passen.

**13. Knelpunten in BRL'en voor het toezicht op het werken zonder erkenning in de sector bodemenergie**
De ILT heeft in de sector bodemenergiesystemen inspecties uitgevoerd en een aantal knelpunten gesignaleerd in de bodemnormdocumenten (BRL'en) die belemmerend werken ten aanzien van de duidelijkheid en de handhaafbaarheid van deze BRL'en.

**14. Acceptatiegrenswaarden grondreiniging minerale olie in protocol 7510 (BRL 7500)**
De ILT signaleert dat de acceptatiegrenswaarden (uitgedrukt in fracties) voor de grondreiniging van minerale olie in de regelgeving niet aansluiten bij de fracties die laboratoria hanteren.

**15. Regeling luchtvaartvertoningen**
De ILT signaleert dat de Regeling luchtvaartvertoningen onvoldoende handvatten en duidelijkheid biedt voor vergunningverlening en toezicht en vraagt de beleidsdirectie een aantal aanpassingen door te voeren.

**16. Ontheffingen luchtvaartmobiele band**
De ILT kan vrijstellingen verlenen voor het gebruik van frequenties voor luchtvaartcommunicatie ten behoeve van radiotelefonie maar is van mening dat dit efficiënter geregeld kan worden via algemene regelgeving.

**17. Periodieke keuringen machinisten**
In de Machinistenrichtlijn wordt de frequentie aangegeven van de periodieke keuringen die een machinist moet ondergaan. De ILT signaleert een verschil in interpretatie tussen enkele spoorwegondernemingen en de ILT en vraagt beleid om een eenduidige omschrijving hiervan in de richtlijn op te nemen.

**18. Opslag GGO's van inperkingsniveau II in apparatuurruimte**
De ILT signaleert in de praktijk een probleem met de ingeperkte ruimten zoals gedefinieerd in het Besluit en bijbehorende Regeling genetisch gemodificeerde organismen (ggo).

**19. EU regelgeving (REACH en CLP) en Productenbesluit asbest**
De ILT signaleert een knelpunt voor de handhaving en vraagt de beleidsdirectie dit aan te passen.

**20. Onafhankelijke milieukundige verificatie**
De ILT signaleert dat veel bedrijven de onafhankelijk uitvoering van een milieukundige verificatie zoals vastgelegd in bodemnormdocument (BRL) 6000 verkeerd interpreteren.

**21. Geldigheid maritieme verdragen voor Caribisch Nederland**
De werking van meerdere maritieme verdragen is beperkt tot Europees Nederland. Hierdoor kunnen internationale eisen in Caribisch Nederland niet gehandhaafd worden, onder meer op het gebied van rechten van zeevarenden. De ILT vraagt de beleidsdirectie deze knelpunten op te lossen.

**22. Kwaliteit drinkwater aan boord van zeeschepen**
De ILT signaleert dat de kwaliteit van het drinkwater op schepen en het beheersen van het risico op besmetting met bijvoorbeeld legionella op passagiersschepen onvoldoende is gewaarborgd en vraagt de beleidsdirectie hiervoor regels op te stellen.

**23. Sluiproute kwikhoudend afval**
De ILT signaleert dat het beleid voor kwikhoudende (afval)stoffen de export hiervan naar niet EU-landen mogelijk maakt. Dit is in strijd met het Europese exportverbod van kwik. De ILT vraagt de beleidsdirectie om het beleid daarop aan te passen.

**24. Formulier melding en registratie van scheepsafvalstoffen**
De ILT signaleert dat de informatie uit het nieuwe Europese meldformulier voor de registratie van scheepsafval door zeeschepen niet aansluit op de informatie die door inzamelaars op het nationale meldformulier moet worden opgegeven.

**25. Handhaven Regeling Afgedankte Elektrische en Elektronische Apparatuur (AEEA)**
De ILT signaleert dat het inzamelpercentage voor afgedankte elektrische en elektronische apparatuur zoals vastgesteld in de AEEA voor het jaar 2016 waarschijnlijk niet wordt gehaald en signaleert een knelpunt met betrekking tot de handhaving van de regeling.

**26. Ontheffing werkzaamheden aan het spoor (1)**
De ILT signaleert dat de beheerder van een bijzondere spoorweg geen rol speelt bij het verlenen van een ontheffing van het verbod om binnen een bepaalde afstand van een bijzondere spoorweg werkzaamheden uit te voeren. De ILT vraagt beleid om dit in de regelgeving aan te passen omdat de beheerder het beste kan beoordelen in hoeverre de veiligheid van het spoorverkeer in gevaar komt bij de uitvoering van werkzaamheden.

**27. Ontheffing werkzaamheden aan het spoor (2)**
De ILT vraagt de beleidsdirectie om ontheffingen voor het uitvoeren van werkzaamheden binnen een bepaalde afstand van een bijzondere spoorweg buiten toepassing te verklaren voor bijzonder spoor dat niet meer in gebruik is.

**28. Vrijstelling machinisten**
De ILT signaleert richting de beleidsdirectie dat het wenselijk is dat zij uitvoering geven aan de mogelijkheid om een ministeriële regeling op grond van art. 54a Spoorwegwet op te stellen en daarbij aan te geven voor welke hoofdspoorwegen of soorten spoorvoertuigen het mogelijk is om een ontheffing van de machinistenvergunning-verplichting te verstrekken.

**29. Jaarverslagen spoorwegondernemingen met een B-certificaat**
De ILT signaleert dat spoorwegondernemingen die in het buitenland gevestigd zijn en beschikken over een B-veiligheidscertificaat uitgezonderd zijn van de verplichting om jaarlijks een jaarverslag in te dienen met betrekking tot de spoorveiligheid. Omdat de ILT dit onwenselijk vindt verzoekt zij de beleidsdirectie om deze uitzonderingsplicht uit de wetgeving te halen.

**30. Emissies dioxine afvalverbrandingsinstallaties bij schoonblazen oven en opstoken**
De ILT signaleert dat verhoogde emissies van dioxine tijdens het schoonblazen en opstoken van een afvalverbrandingsinstallatie niet snel worden opgemerkt omdat de in het Activiteitenbesluit voorgeschreven controlemetingen zijn gericht op de representatieve omstandigheden tijdens reguliere verbranding. De ILT verzoekt de beleidsdirectie om dit aan de orde te stellen bij de bevoegde gezagen.

**31. Artikel 95, lid 2 Biocidenverordening**
De ILT signaleert een knelpunt met betrekking tot de handhaving en vraagt de beleidsdirectie dit aan te passen.

**32. REACH-registratie en recycling**
De ILT signaleert dat de registratieplicht voor gerecyclede stoffen ontbreekt.

**33. Uitvoeren van reinigings-, conserverings- en overige onderhoudswerken aan vaste objecten in rijkswateren onder de waterlijn.**
De ILT signaleert een omissie in de regelgeving en vraagt de beleidsdirectie dit aan te passen.

**34. Asbestwegen en asbest in puinverharding**
De ILT signaleert een omissie in de wet- en regelgeving en vraagt de beleidsdirectie dit aan te passen.

**35. Begrip resultaat van een werkzaamheid artikel 16 Besluit bodemkwaliteit**
De ILT signaleert dat de reikwijdte van het begrip ‘resultaat van een werkzaamheid’ in het Besluit bodemkwaliteit onvoldoende is.

**36. Besluit asbestwegen versus Natura 2000 regelgeving**
De ILT signaleert een discrepantie tussen de Natuurbeschermingswet en het Besluit asbestwegen waardoor het onduidelijk is of asbestwegen in beschermde natuurgebieden gesaneerd kunnen worden.

**37. Staanplaatsen besloten busvervoer**
De ILT signaleert dat er in het besloten busvervoer steeds meer gebruik gemaakt wordt van bussen met staanplaatsen. Omdat de omstandigheden van besloten busvervoer anders zijn dan die van het reguliere openbaar vervoer leidt dit tot onveilige situaties.

**38. Feestbus**
De ILT signaleert een veiligheidsrisico door het fenomeen 'Feestbussen'. Feestbussen zijn een vorm van besloten busvervoer waarvoor oude OV-bussen worden omgebouwd tot rijdende 'discotheek'. De omstandigheden waaronder dit vervoer plaatsvindt, leidt tot verhoogde veiligheidsrisico's voor de passagiers en andere weggebruikers.

**39. Beproevingsritten**
De ILT signaleert dat de omstandigheden en kaders waarbinnen spoorwegondernemingen beproevingsritten uitvoeren onduidelijk zijn voor zowel de spoorbranche als de ILT en vraagt de beleidsdirectie dit aan te passen.

## 5.2 Informerende signalen

**1. Onderzoek totale vergunningsituatie bedrijven**
De ILT heeft onderzoek gedaan naar bedrijven waarbij mogelijk sprake zou kunnen zijn van een onoverzichtelijke en/of ontoereikende vergunningsituatie (Wabo-vergunning). Bij 2 van de acht onderzochte bedrijven bleek op basis van de gehanteerde criteria sprake van tekortkomingen

**2. Defensietoezicht op een andere leest geschoeid: de 'Generaal Centraal'**
De slechte naleving van defensie was reden om de wijze van toezicht te veranderen. De ILT constateert dat de nalevingsresultaten van nieuwe aanpak nog steeds tegen vallen.

**3. Inspectieonderzoek ziekenhuisafval**
De ILT heeft in 2015 een inspectieonderzoek uitgevoerd naar ziekenhuisafval. De inspectieresultaten van het onderzoek in 2015 laten relatief hoge overtredingpercentages zien van diverse voorschriften. Alle onderzochte instellingen hebben waar nodig de vastgestelde overtredingen gecorrigeerd.

**4. Tuchtcollege**
In december 2015 heeft het Tuchtcollege twee uitspraken gedaan in zaken die door de ILT zijn voorgelegd. In beide zaken vond het Tuchtcollege dat de kapitein niet als een goed zeeman heeft gehandeld.

**5. Installaties met cfk's**
De ILT signaleert dat in de Ozonverordening een verbod is opgenomen voor de uitvoer van gereguleerde stoffen (cfk's) en producten en apparaten die deze stoffen bevatten of nodig hebben, maar dat door de afwezigheid van een aanduiding van het koelmiddel op het apparaat het niet duidelijk is bij apparaten die worden uitgevoerd gaat om installaties die onder deze verordening vallen. ILT kan daardoor niet optreden tegen transporten van apparaten waarvan het vermoeden is dat deze in derdewereldlanden weer gevuld worden met cfk's.

**6. Inspecties Antifouling**
De ILT informeert over de inspectieresultaten op het onderwerp antifouling.

**7. Doorwerking CPR op besluit bodemkwaliteit**
De ILT informeert over de (mogelijke) strijdigheid van een aantal bodemnormdocumenten met de Europese Bouwproductenverordening

**8. NSR onderdeel Abellio gaat rijden in Nederland**
De ILT informeert dat Abellio (onderdeel van NS Reizigers (NSR) voornemens is materieel te leveren aan NSR waarmee met ingang van de nieuwe dienstregeling 2017 wordt gereden op een aantal trajecten en geeft aan wat dit betekent voor het veiligheidsbeheersysteem en het veiligheidscertificaat van NSR.

**9. Bunkerolie**
De ILT heeft RIVM onderzoek laten doen naar de milieurisico's van bunkerolie (stookolie voor zeeschepen) en informeert over de resultaten van dit onderzoek en over inspecties die zij heeft uitgevoerd bij handelaren en blenders die actief zijn in deze markt.

**10. Emissies Tata Steel**
De ILT informeert dat de informatie-uitwisseling tussen Tata Steel en de omgevingsdienst over emissies en emissiebronnen onvoldoende is.

**11. Functioneren certificerende instellingen bodembeheer**
De ILT heeft nog geen positief beeld over de naleving door Certificerende Instellingen op het werkveld bodem.

**12. Doorwerking Barrotitel 2.2. Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)**
De ILT heeft onderzocht in hoeverre de regels uit het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro) met betrekking tot het PMR doorwerking hebben gevonden in de dertien relevante bestemmingsplannen van zes Zuid-Hollandse gemeenten en één Zeelandse gemeente en informeert over de resultaten van het onderzoek.

**13. Marpol-EVOA (Afval van zeeschepen)**
Door de Marpol-regelgeving kunnen schepen hun scheepsafvalstoffen zonder ingewikkelde procedure afgegeven in de haven. Indien een schip rondvaart met een afvalstof die afkomstig is van land is er echter geen sprake van een scheepsafvalstof en hierop is bij grensoverschrijdend transport de EVOA van toepassing. Er zijn casussen waarbij het niet evident is om wat voor soort afvalstof het gaat. Door de EVOA niet van toepassing te verklaren, loopt Nederland het risico om een aantrekkende werking te hebben op ongewenste (gevaarlijke) afvalstoffen. Door de EVOA wel van toepassing te verklaren is er een risico dat schepen zich op onverantwoorde wijze van afvalstoffen ontdoen. De ILT informeert over dit dilemma.

**14. Hoogte van de boete voor bemanningstekort voor een gezagvoerder in loondienst/gezagvoerder die onder gezag van een ander arbeid verricht**

De ILT heeft beleid gevraagd het boetebeleid voor bemanningstekort aan te passen omdat het huidige beleid onvoldoende invulling geeft aan het evenredigheidsbeginsel.

**15. Samenvoegen van grond door gemeenten die niet erkend zijn**

De ILT informeert over signalen die zij binnenkrijgt dat meerdere gemeenten grond samenvoegen in gemeentelijke depots zonder dat zij daartoe erkend (toegelaten tot de markt) zijn.

# 6. Financiën

## Staat van baten en lasten

| | 2016 |
|---|---|
| **Baten** | |
| Omzet IenM | 130.828 |
| Omzet overige departementen | 373 |
| Omzet derden | 22.550 |
| Rentebaten | 14 |
| Vrijval voorzieningen | 1.813 |
| Bijzondere baten | 1.379 |
| **Totaal baten** | 156.957 |
| | |
| **Lasten** | |
| Apparaatskosten | 148.136 |
| personele kosten | 111.191 |
| materiële kosten | 36.945 |
| | |
| **Rentelasten** | - |
| **Afschrijvingskosten** | 2.370 |
| immaterieel | - |
| materieel | 2.370 |
| waarvan apparaat ICT | - |
| **Overige lasten** | 1.660 |
| dotaties voorzieningen | 6 |
| bijzondere lasten | 1.654 |
| **Totaal lasten** | 152.166 |

## Baten

*Omzet IenM*
Het betreft de omzet uit hoofde van activiteiten die de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) verricht voor het moederdepartement (Infrastructuur en Milieu).

*Opbrengst overige departementen*
Het betreft een bijdrage van het ministerie van BZK voor de aanvullende taken van de Autoriteit woningcorporaties (Aw).

*Opbrengsten van derden*
De opbrengsten van derden hebben betrekking op de tarieven die aan afnemers van producten op het gebied van vergunningverlening in rekening worden gebracht.

Ook is hier de opbrengst voor het toezicht op de woningcorporaties verantwoord voor zover deze uit de heffing op de woningcorporaties is gefinancierd. De heffing over 2016 bedroeg € 14,6 miljoen.

*Rentebaten*
Rentes over de deposito's bij de Rijkshoofdboekhouding.

*Vrijval voorzieningen*
De vrijval van de voorzieningen bestaat voornamelijk uit de vrijval op de reorganisatievoorzieningen van de Aw (€ 1,6 miljoen).

Dit bedrag wordt verrekend met de corporaties via de heffing voor 2017.

*Bijzondere baten*
Betreft deels een correctie over 2015 in verband met lager uitvallende transitoria.

## Lasten

De apparaatskosten betreffen de personele en materiële kosten. De externe inhuur betreft voornamelijk inhuur op ICT-gebied.

*Materiële kosten*
De oorzaak hiervan is met name te vinden in de gestegen ICT-beheerkosten. Ook is de begrote daling van huisvestingskosten achtergebleven.

*Rentelasten*
De inspectie heeft geen lopende leningen en daardoor ook geen rentelasten.

*Dotaties voorzieningen*
De dotaties aan voorzieningen omvatten een reorganisatievoorziening en een voorziening dubieuze debiteuren.

*Saldo van baten en lasten*
De inspectie heeft over 2016 een positief resultaat behaald van € 4,8 miljoen.
De belangrijkste redenen voor dit overschot zijn de laag uitgevallen verhuiskosten (€ 2 miljoen minder kosten) en lagere personeelskosten als gevolg van het personele verloop. Tevens stegen de opbrengsten uit vergunningverlening met € 0,6 miljoen.

| **Balans per 31 december 2016** | |
|---|---|
| *bedragen x € 1000* | 31-12-2016 |
| **Activa** | |
| Immateriële vaste activa | - |
| Materiële vaste activa | 3.787 |
| Grond en gebouwen | - |
| Installaties en inventarissen | 0 |
| Overige materiële vaste activa | 3.787 |
| Materiële vaste activa in aanbouw | - |
| Onderhanden werk | - |
| Debiteuren | 937 |
| Overige vorderingen en lopende activa | 1.242 |
| Liquide middelen | 40.775 |
| **Totaal activa** | **46.741** |
| | |
| **Passiva** | |
| Eigen vermogen | 12.230 |
| Exploitatiereserve | 7.439 |
| Onverdeeld resultaat | 4.791 |
| **Voorzieningen** | 2.138 |
| Leningen bij het MvF | - |
| Crediteuren | 294 |
| Overige schulden en overlopende passiva | 32.079 |
| **Totaal passiva** | **46.741** |

## Activa

*Debiteuren*
Het betreft een aantal vorderingen op andere onderdelen van het Rijk.

Overige vorderingen en overlopende activa
Deze post betreft grotendeels nog te factureren werkzaamheden vergunningverlening.

*Liquide middelen*
De ILT beschikt over ruim € 40 miljoen. Tegenover de liquide middelen staat een aantal voorzieningen, reserveringen en schuldposities op de balans en heeft de ILT de beschikking over een eigen vermogen.

## Passiva

*Eigen vermogen*
Door het positieve resultaat van € 4,8 miljoen over 2016 overstijgt de inspectie het maximale eigen vermogen. Overeenkomstig de regeling Agentschappen zal bij de eerstvolgende suppletoire begrotingswet worden aangegeven hoe deze overschrijding wordt hersteld.

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

*Crediteuren*
De crediteurenstand is relatief laag.

*Overige schulden en overlopende passiva.*
Hieronder vallen verscheidene schuldposities van de inspectie.

De belangrijkste daarbij zijn de verplichtingen aan het personeel en transitorische posten.

# 7. Productiegegevens

Het Meerjarenplan 2016-2020 (MJP) bevat de planning van de productie van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) verdeeld over de diverse werkvelden. Dat plan beschrijft de werkvelden en werkzaamheden uitgebreid. Dit hoofdstuk laat de productie van de ILT in 2016 zien.

## 7.1 Rail en wegvervoer

De ILT houdt toezicht op de naleving van wet- en regelgeving bij het transport van personen en goederen over het spoor, op het lokaal spoor (tram- en metrovervoer) en de railinfrastructuur. Ook houdt het toezicht op het goederen- en personenvervoer over de weg. Het toezicht is risicogestuurd en daarmee gericht op de veiligheidsprestaties van ondernemingen en organisaties. Daarbij wordt gebruik gemaakt van vormen van systeemtoezicht (onder meer convenanten in het transport over de weg), administratie-controles, audits en objectinspecties.

Voor het hoofdspoor verzorgt de ILT de toelating van bedrijven, voertuigen en infrastructuur door het verstrekken van vergunningen. Voor lokaal spoor (tram en metro) is de ILT de aangewezen toezicht-houder die voor de regionale vervoersregio's toezicht houdt op de vervoerders. Voor het transport van gevaarlijke stoffen worden ontheffingen verleend en wordt toezicht gehouden op certificeerders van verpakkingen.

Bij het wegtransport houdt de inspectie onder meer toezicht op rij- en rusttijden, overbelading van vrachtwagens en, bij personenvervoer, op het gebruik van de boordcomputer taxi. Ook zet de inspectie in op toezicht op illegaal taxivervoer.

| | MJP 2016 | Realisatie 2016 |
|---|---|---|
| **Rail** | | |
| Vergunningen | 707 | 801 |
| Audits | 170 | 157 |
| Klachten | 50 | 20 |
| Objectinspecties | 2.000 | 2.118 |
| **Wegvervoer** | | |
| Administratiecontroles | 830 | 822 |
| Digitale inspecties overbelading | 3.000 | 0 |
| Klachten | 5 | 44 |
| Convenanten | 81 | 78 |
| Objectinspecties | 13.300 | 11.905 |

## Rail

In 2016 worden de nieuwe sprinters voor NS, Abellio en Arriva op het hoofdspoor toegelaten. Deze toelating is de eerste waarbij de aanbevelingen van de Fyra-enquête in praktijk zijn gebracht (de zogenoemde 'lessons learned': auditing vanaf fabricageproces, verscherpte controle op keuringsinstanties, reality checks en scherpere beoordeling van [technische] dossiers als onderdeel van de vergunningverlenende audit, proefbedrijf).

Met het opvolgen van de aanbevelingen wil de ILT het afgeven van ontheffingen en vergunningen beter onderbouwen. Eventuele signalen worden direct doorgegeven aan belanghebbenden en de staatsecretaris.

Er wordt intensiever gekeken naar de inhoud van de technische dossiers en betrokkenen worden met regelmaat bevraagd over de inhoud en voortgang.

Het beoogde doel wordt bereikt, maar verdere optimalisering is mogelijk nodig omdat de nieuwe aanpak meer capaciteit van de ILT vraagt.

Daarom wordt een evaluatie gehouden.

De 'lessons learned' worden breed gedeeld zodat ook andere belanghebbenden rekening kunnen houden met de wijzigingen in het toezicht naar aanleiding van de Fyra-aanbevelingen.

De ILT is sinds december 2015 toezichthouder op het lokaal spoor.

In 2015 zijn voor de samenwerking in het toezicht bestuursovereenkomsten gesloten met de verschillende decentrale overheden met lokaal spoor. Over 2016 wordt gekeken of deze afspraken voldoende zijn of dat regiospecifieke aanvullingen nodig zijn. Er is de constatering dat de bestuursafspraken hebben geholpen bij een goed verloop van het toezicht. Decentrale overheden hebben, zoals voorzien, hun specifieke wensen nog wel toegevoegd aan de bestuursovereenkomst. Er komt jaarlijks een evaluatie van de samenwerking.

De ILT wordt in 2016 gevraagd voor aanvullende opdrachten in het toezicht op lokaal spoor door decentrale overheden. Dit betreft onder meer ongevalsonderzoek.

Op 16 juni 2015 ontspoort een trein met ijzererts op emplacement Kijfhoek. Er is grote schade aan de infrastructuur. In de rapportage uit 2016 over het onderzoek noemt de ILT een niet goed beladen trein als oorzaak. De ILT spreekt alle betrokkenen aan om maatregelen te nemen om een soortgelijk incident in de toekomst te voorkomen.

Inmiddels constateert de ILT dat de gevraagde maatregelen zijn genomen. ProRail kan nu bijvoorbeeld 'meten' of voertuigen scheef beladen zijn.

Bij controles in 2016 treft de ILT veel buitenlandse goederenvoertuigen aan waarvan de technische staat niet in orde is. Dit brengt de veiligheid op het spoor in gevaar: er is een grotere kans op ontsporing. Dit kan leiden tot schade aan het spoor. Waarschijnlijk waren de voertuigen ingezet als noodmaatregel voor het vervoer van goederen nadat er een vaarverbod was ingesteld op de Rijn.

De inspectie geeft spoorwegondernemingen die deze wagens in Nederland inzetten, opdracht om ervoor te zorgen dat de technische staat van hun wagens beter wordt gecontroleerd. In één geval houdt de ILT een goederentrein aan en haalt zij hem van het spoor.

Op 9 september rijdt een reizigerstrein door een stoptonend sein, komt op een verkeerde wissel terecht en komt op een openstaande overweg tot stilstand. Er doen zich geen botsingen of aanrijdingen voor. Op 14 oktober rijdt een goederentrein vanaf een fabrieksspoor langs een stoptonend sein het hoofdspoor op en komt daar na 500 meter te hebben doorgereden, tot stilstand. Er doet zich geen botsing voor.

Naar aanleiding van deze twee incidenten schorst de ILT de machinistenvergunningen van beide machinisten. Dit vanwege twijfel aan de mate waarin zij voldoen aan de eis van vakbekwaamheid. Ook wordt onderzoek ingesteld bij de beide spoorwegondernemingen van de machinisten.

Door werkzaamheden in Duitsland kan de Betuweroute niet worden gebruikt voor goederenvervoer. Er wordt omgereden over zuidelijke en zuidoostelijke routes. Hierdoor is er veel meer treinverkeer over die routes. Daarom voert de ILT in 2016 400 extra inspecties uit. Er worden geen situaties aangetroffen waarbij het spoor onacceptabel is gesleten of waarbij onveilige situaties ontstaan op overwegen.

Bij inspecties door ProRail aan de Moerdijkbrug wordt geconstateerd dat de thermietlassen scheurvorming vertonen. Hierdoor kunnen de rails breken, waardoor gevaar op ontsporingen ontstaat. Om dat te voorkomen, voeren de ILT en ProRail samen extra inspecties uit. ProRail legt daarop een tijdelijke snelheidsbeperking op bij het passeren van de brug. De ILT houdt snelheidscontroles.

## Taxi

De invoering van de boordcomputer taxi (BCT) had een lange aanlooptijd, maar 2016 is dan eindelijk het jaar waarin alle taxi's in Nederland een goed functionerende BCT ingebouwd moeten hebben. De BCT moet het taxivervoer verbeteren door digitale registratie en hij moet de handhaving veiliger, efficiënter en inzichtelijker te maken. Vanaf 1 juli 2016 begint de ILT met controles op de aanwezigheid en gebruik van de BCT. Vanaf 1 oktober wordt er ook weer gecontroleerd op de arbeids- en rusttijden, nu op basis van de data die de BCT genereert.

Het is illegaal om taxidiensten aan te bieden zonder te beschikken over een taxivergunning. Een illegale taxichauffeur wordt 'snorder' genoemd. Reguliere taxichauffeurs moeten kosten maken om een dergelijke vergunning te bemachtigen. Het optreden van de ILT tegen snorders beschermt hun investering.

De inspectie treedt op tegen illegaal taxivervoer ter bescherming van de reguliere taximarkt. In 2015 trad zij op tegen de Uberdienst UberPop, waarbij taxivervoer werd aangeboden via een app door chauffeurs zonder de vereiste taxivergunning. Het bedrijf Uber trok UberPop vervolgens als dienst terug.

In 2016 stelt de ILT bij controles bij 23 chauffeurs vast dat zij hun privévoertuig zonder de benodigde vergunning aanbieden voor personenvervoer in de vorm van 'auto met chauffeur'. Ook stelt de inspectie vast dat er gebruik wordt gemaakt van een oneigenlijke pachtconstructie. Het inspectieonderzoek toont de betrokkenheid van de dienst UberX aan. Het bedrijf Uber wordt daarom opnieuw bestuursrechtelijk aangemerkt als medepleger. De nog openstaande dwangsom tegen Uber van 650.000 euro is verbeurd.

Het gerechtshof in Amsterdam had op 14 april 2015 bepaald dat alle legale taxichauffeurs (met een taxivergunning) op Schiphol mogen werken, dat wil zeggen: op de als openbaar aangemerkte wegen daar.

Deze uitspraak leidt tot veel overlast en chaos op de luchthaven omdat veel reguliere taxichauffeurs naar Schiphol komen om daar actief klanten te werven. Aankomende reizigers worden vaak door taxichauffeurs lastig gevallen, soms geïntimideerd en meegetrokken om met hun taxi mee te gaan. Er is ook sprake van oplichting, toeristen moeten teveel betalen of er wordt omgereden. Nederland en de luchthaven Schiphol krijgen daardoor een slechte pers in het buitenland.

De overlast betreft veelal het schenden van de openbare orde. De ILT zet in 2016 haar expertise en capaciteit in om binnen haar bevoegdheden samen met de luchthaven Schiphol, de gemeente Haarlemmermeer, de politie en de Koninklijke Marechaussee deze overlast zoveel mogelijk te beperken totdat een oplossing is gevonden. Mede door de inzet van de ILT vermindert de overlast.

Na aanpassing van de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Haarlemmermeer mogen op en rond het plein voor Schiphol buiten de door de luchthaven voor taxidiensten gereserveerde faciliteiten geen taxidiensten meer worden aangeboden. De rechter heeft in voorlopige voorziening begin februari 2017 positief geoordeeld over deze maatregel.

## Busvervoer

De touringcarbranche, het besloten busvervoer, laat over het algemeen ook in 2016 een goede naleving van wet- en regelgeving zien. De inzet van de ILT richt zich dan ook op het continueren hiervan. In 2016 zijn er 1.004 inspecties en 30 bedrijfscontroles.

De markt van de internationale lijndiensten verandert. Waar de busvervoerders vroeger passagiers van bijvoorbeeld Duitsland naar Nederland of van Nederland naar België brachten, doet nu ook in het personenvervoer het cabotagevervoer zijn intrede. Buitenlandse vervoerders gaan ook binnen Nederland passagiers vervoeren. Kiwa verleent hiervoor de vergunningen om tot de Nederlandse markt toe te treden.

De trend in het internationaal busvervoer is dat buitenlandse bussen qua overtredingen 30% slechter scoren dan Nederlandse bussen. De ILT constateert daarnaast dat steeds vaker vervoer wordt uitbesteed aan buitenlandse busbedrijven die goedkoper werken. De combinatie van deze twee gegevens is voor de inspectie aanleiding om dit internationale vervoer door buitenlandse bedrijven extra te controleren.

## Goederenvervoer over de weg

Voor cabotage, het binnenlands vervoer van goederen door buitenlandse vervoersondernemingen, geldt een Europese verordening. Cabotage is toegestaan, maar er zijn wel beperkingen aan het aantal toegestane ritten.

In 2016 doet de ILT door middel van aselecte controles onderzoek naar lokale cabotage binnen de havens van Rotterdam en Amsterdam en op Schiphol.

Uit de inspecties van de ILT kwam naar voren dat er slechts in beperkte mate sprake is van lokale cabotage.

In 13 gevallen bleek in het Rotterdamse havengebied sprake van lokale cabotage. In vijf gevallen bleek er sprake van overtreding van de regels. In al deze gevallen heeft de inspectie proces-verbaal opgemaakt en het transport beëindigd.

Schijnconstructies in het goederentransport zijn bedrijfsconstructies waarbij de feitelijke situatie afwijkt van de papieren situatie. Hierbij is sprake van oneigenlijke concurrentie op arbeids- en marktvoorwaarden waarbij ondernemingen een grotere marge of lagere ritprijs kunnen aanbieden. Dat is oneerlijke concurrentie voor vervoerders die hun werk wel volgens de regels doen. In 2016 onderzoeken de ILT, de politie en de Inspectie SZW circa 50 bedrijven. Daarbij stellen de inspectiediensten in 60 % van de gevallen schijnconstructies en/of overige misstanden vast, zoals het niet voldoen aan de eis van reële vestiging of een onvolledige of onbetrouwbare rij- en rusttijdenregistratie.

Door het stijgende aantal internetaankopen groeit het aantal pakket- en koeriersdiensten fors. In 2016 controleert de ILT tijdens een thema-actie circa 400 bestelauto's. Bij 36% stelt zij een overtreding vast van de Wet Wegvervoer Goederen, met name voor het rijden zonder vergunning en het ontbreken van de verklaring van dienstbetrekking. Bij circa 10 % van de gewogen bestelauto's is sprake van overbelading.

Als chauffeurs rusttijden negeren, veroorzaakt dat concurrentievervalsing en verkeersonveiligheid. In 2016 wordt bij de 576 selectieve controles een toename van manipulatie van de digitale tachograaf gemeten ten opzichte van 2015, vooral bij Nederlandse voertuigen (19,3 %) en in geringe mate bij buitenlandse voertuigen (14,4 %). Bij alle overige, 3.917 niet-selectieve controles blijkt sprake van manipulatie bij 17 % van de Nederlandse voertuigen en 18 % van de buitenlandse voertuigen.

De ILT stuit tijdens haar controles op steeds complexere vormen van fraude. In de strijd daartegen heeft de ILT vanaf eind oktober 2016 de beschikking over apparatuur die ook ingewikkelder vormen van fraude kan detecteren.

De ILT werkt in 2016 hard aan de zelfstandige status van ECR (Euro Contrôle Route), een samenwerkingsverband van veertien Europese weginspectiediensten. Op 6 december 2016 stemt ECR in met de keuze voor Nederland als vestigingsplaats voor de organisatie. Het hoofdkantoor van ECR komt in Rijswijk bij de NIWO, de vergunningverlenende instantie voor het goederenvervoer.

In 2016 vinden weer de gebruikelijke uitwisselingsprogramma's, workshops, master en expert classes plaats van controlepersoneel (inspectie, politie en douane) uit de lidstaten. Nederland is in 2016 gastland voor de bilaterale uitwisseling met Duitsland.

In 2016 sluit de inspectie vijf handhavingsconvenanten af. Dit betreft drie nieuwe convenanten met transportbedrijven en twee verlengingen met 5 jaar van reeds lopende convenanten. Vier aflopende convenanten worden niet meer verlengd omdat de bedrijfscultuur is gewijzigd en/of omdat op onderdelen de beoogde naleving niet is gerealiseerd.

## 7.2 Luchtvaart

De ILT houdt toezicht op implementatie en naleving van veiligheids- en milieuwetten en regels voor de luchtvaart. Het toezicht is steeds meer risicogestuurd en daarmee gericht op de veiligheidsprestaties van organisaties in de luchtvaartsector. Daarbij wordt naast systeemtoezicht, audits en objectinspecties ook het gebruik van data belangrijker. Het toezicht sluit aan bij de doelstellingen uit het State Safety Programme.

De ILT laat bedrijfsactiviteiten van bedrijven, luchtvaartuigen en infrastructuur toe door het verstrekken van vergunningen. Daarnaast registreert de ILT verklaringen voor het gebruik van luchtvaartuigen. Voor het transport van gevaarlijke stoffen worden ontheffingen verleend en er wordt toezicht gehouden op de gehele keten van betrokken partijen.

| | MJP 2016 | Realisatie 2016 |
|---|---|---|
| Vergunningen | 5.300 | 6.115 |
| Audits | 410 | 450 |
| Objectinspecties | 1.269 | 1.175 |
| Convenanten | 14 | 11 |
| Klachten | 1.800 | 1.362 |
| Voorvallen commercial air transport | 15.500 | 19.000 |
| Voorvallen general aviation | 1.500 | 418 |

Een deel van de luchtvaartsector ontwikkelt zich snel: de drones. Er worden in 2016 ongeveer 400 drones in het Luchtvaartuigenregister bijgeschreven en er worden dus ook zoveel daarbij behorende geluidcertificaten afgegeven. Verder leidt nieuwe wetgeving tot de afgifte door de ILT van (nieuwe) brevetten voor ballonvaarders, zweefvliegers en dronevliegers.

De planning van het toezicht wordt bepaald door de richtlijnen gesteld door de Europese wetgever én door de aandachtsgebieden die voortkomen uit risicogebaseerd toezicht. Er is een lichte verschuiving zichtbaar van objectinspecties naar audits.

De aandacht voor het afsluiten van convenanten wordt minder. Dat komt door een toename van de eisen waaraan ondertoezichtstaanden volgens Europese wetgeving moeten voldoen. Hierdoor is de toegevoegde waarde van convenanten alleen in specifieke situaties van toepassing.

In 2016 blijkt dat de naleving door luchtvaartmaatschappijen van de compensatieregeling voor passagiersrechten verder is verbeterd. Het aantal klachten neemt af mede door een uitspraak van het Europees hof over buitengewone omstandigheden waaronder een vertraging van de reis kan ontstaan. De ILT past haar manier van toezicht houden hierop aan. Ook andere onderwerpen krijgen meer aandacht in het toezicht, zoals het vervoer van minder valide burgers.

De ILT heeft als opdracht om het toezicht van compliance based naar performance based in te richten. Dat betekent dat de ILT niet alleen naar de naleving, maar juist ook naar de mate van veiligheid-(sverbetering) kijkt. Daarvoor analyseert zij informatie uit verschillende databronnen. In samenwerking met inspecteurs en analisten wordt vervolgens een afweging gemaakt ten behoeve van het toezichtplan. Voor het toezicht op Luchthavens en Luchtruim vinden in 2016 zogenoemde Risk Based Oversight-bijeenkomsten plaats. Dat zijn sessies waarin de visie van de inspecteur op de risico's afgezet wordt tegen de risico's die op basis van data kunnen worden ingeschat. Hieruit komt het onderwerp grondafhandeling als aandachtspunt naar voren. Daar kan de ILT een relatief groot effect hebben in de zin van risicoreductie.

De ILT beschikt over een groot aantal databronnen, zoals het Luchtvaartuigregister en het voorvalregistratiesysteem bij het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL). Het ABL registreert meldingen en anonimiseert ze. Met de invoering van de verordening 376/2014 is de verplichting om te melden vergroot. De ILT constateert een groei in meldingen.

De ILT ziet dat luchtvaartmaatschappijen meer sturen op het melden van voorvallen. Nieuwe spelers, zoals de General Aviation (kleine luchtvaart), verdienen meer aandacht opdat ook zij met vertrouwen gaan melden. De ILT heeft hierover met overkoepelende organisaties contact.

Het ABL monitort elke maand gegevens over een aantal onderwerpen zoals: bird strikes (botsing tussen vogel en vliegtuig), unruly passengers (passagiers die de orde verstoren aan boord), runway incursions (niet toegestane aanwezigheid van een vliegtuig, voertuig of persoon op een start- of landingsbaan die in gebruik is), drones, laseraanstralingen, airprox (vliegtuigen te dicht bij elkaar tijdens de vlucht), dangerous goods (gevaarlijke goederen) en luchtruimschendingen. De informatie uit deze voorvallen is een van de bronnen die gebruikt worden om op een geaggregeerd niveau analyses te maken.

Een andere belangrijke informatiebron is het systeem waarin de inspecteurs alle toezichtgegevens rondom de afgifte van vergunningen en de audits en controles vastleggen. Door data te analyseren en om te zetten in informatie kan de ILT op diverse wijzen interveniëren ten behoeve van veilige luchtvaart.

## 7.3 Scheepvaart

De ILT houdt toezicht op de naleving van bemanningsvoorschriften, milieuvoorschriften, veiligheidsvoorschriften en technische voorschriften voor schepen en apparatuur. De ILT verstrekt zelf vergunningen en houdt door audits toezicht op klassenbureaus en andere erkende instellingen die certificerende werkzaamheden uitvoeren en bijvoorbeeld trainingen verzorgen.

| | MJP 2016 | Realisatie 2016 |
|---|---|---|
| **Binnenvaart** | | |
| Vergunningen | 1.050 | 1.409 |
| Administratiecontroles | 120 | 101 |
| Audits en reality checks (incl. zeevaart) | 26 | 17 |
| Convenanten | 9 | 4 |
| Objectinspecties | 970 | 825 |
| Incidentenafhandeling* | 200 | 171 |
| **Zeevaart** | | |
| Vergunningen | 5.400 | 4.991 |
| Administratiecontroles | 113 | 188 |
| Audits (zie binnenvaart) | - | - |
| Convenanten | 5 | 2 |
| Objectinspecties | 4.850 | 4.063 |
| Onderzoek | 250 | 223 |

* *In tegenstelling tot eerdere jaarverslagen en het Meerjarenplan alleen de incidentafhandeling rond binnenvaartschepen; niet rond bijvoorbeeld zeeschepen op binnenwateren of in havens. De inspectie is bezig het registratieproces van de incidentafhandeling te uniformeren.*

## Binnenvaart

In 2015 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu boetes in de binnenvaart verhoogd. Daarmee werd het economisch voordeel van niet naleven aanzienlijk verkleind. De inspectie heeft de indruk dat de verhoogde boetes leiden tot een betere naleving. Een deel van de sector had kritische vragen gesteld bij de hoogte van de boetes en bij het aantal boetes. Tegen deze achtergrond geeft de ILT in 2016 invulling aan de toezegging van de minister om met de brancheverenigingen in gesprek te gaan.

De ILT richt zich steeds meer op het vooraf informeren over toezichtactiviteiten. Tijdens regulier toezicht op de passagiersvaart was gebleken dat er in sommige gevallen brandgevaarlijke situaties konden ontstaan door het gebruik van open vuur en/of licht ontvlambaar materiaal van tentdoeken. Tijdens overleg in 2016 met de branche wordt dit aangekaart en via de media wordt de doelgroep ook geïnformeerd over de geldende voorschriften. Deze voorlichting wordt opgevolgd door fysieke controles aan boord.

## Zeevaart

Het risicobeeld van de Nederlandse koopvaardij verandert niet in 2016.

Jaarlijks worden, aan de hand van inspectiebevindingen op schepen, wereldwijd drie ranglijsten gemaakt van vlaggenstaten. Dat gebeurt door onder meer Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU on PSC). Deze lijsten zijn: een ‘white list’, een ‘grey list’ en een ‘black list’. Nederland komt voor op de ‘white list’.

| Nederlandse vlag op de white-lists | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ranking Paris MoU* | nr. 4 | nr. 15 | nr. 19 | nr. 19 | nr. 12 |
| Aanhoudingen Paris MoU | 18 | 35 | 30 | 14 | 10 |

* *deze ranking is gebaseerd op een gemiddelde van drie jaren en op de prestaties in alle deelnemende landen*

Vanuit de Paris MoU en Europa wordt jaarlijks een verplichting met betrekking tot het aantal uit te voeren inspecties opgelegd. In 2016 voldoet de ILT aan de initieel opgelegde verplichting en levert hiermee een bijdrage aan de aanwezigheid van goede kwaliteit scheepvaart in Europese wateren.

De Maritime Labour Convention regelt dat zeevarenden een beroep kunnen doen op de inspectie als het gaat om misstanden aan boord van schepen met betrekking tot het welzijn van de zeevarenden. In 2016 zijn er 46 klachten. Dit is een duidelijke toename vergeleken met voorgaande jaren (11 in 2014 en 14 in 2015).

Tijdens bemanningscontroles bij de visserij blijkt een naleving van de bemanningsvoorschriften van 50%. In een aantal gevallen worden ernstige overtredingen geconstateerd op schepen waarop eerder overtredingen zijn geconstateerd. De ILT legt deze schepen stil en/of grijpt strafrechtelijk in samen met de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie.

Naar aanleiding van het interbestuurlijk toezicht door de ILT op de uitvoering van de Havenbeveiligingswet door gemeenten met een zeehaven overlegt de ILT met de betreffende gemeenten over aandachtspunten en verbeterpunten. Om deze gemeenten bij de invulling van hun verantwoordelijkheid te faciliteren, organiseert de ILT een kennisdag voor toezichthouders van gemeenten. De ILT monitort de voortgang.

Het toezicht op scheepsafvalstoffen wordt in 2016 verder uitgebreid. Samenwerking met de grote havens wordt voortgezet en er is aandacht voor de scheepsafvalstoffenproblematiek in kleinere havens. De ILT legt bij 372 controles een verplichte afgifte van scheepsafvalstoffen op. Dit is een toename van meer dan 200 % ten opzichte van voorgaande jaren.

## 7.4 Vervoer gevaarlijke stoffen

De ILT ontleent haar wettelijke taken op het gebied van vervoer gevaarlijke stoffen voornamelijk aan de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, de Schepenwet en de Wet luchtvaart en de hierbij behorende besluiten en regelingen.

Internationaal komt de regelgeving tot stand op grond van de volgende verdragen en overeenkomsten:

- Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR);
- Reglement betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over het spoor (RID);
- Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN);
- Technische voorschriften voor het veilige vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht (ICAO TIS);
- De Internationale Code voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee (IMDG Code, IMSBC Code, IBC Code).

## Vervoer gevaarlijke stoffen

| | MJP 2016 | Realisatie 2016 |
|---|---|---|
| Vergunningen | 280 | 179 |
| Administratiecontroles | 240 | 198 |
| Audits | 46 | 45 |
| Convenanten | 7 | 1 |
| Objectinspecties | 6.470 | 5.113 |
| Incidentafhandeling | 1.420 | 2.270 |
| Onderzoek | 20 | 43 |

## 7.5 Leefomgeving

De ILT zet zich in voor het behoud van een veilige en gezonde woon- en werkomgeving en het beperken van belastende invloeden op het milieu. Denk hierbij aan het toezicht op de veiligheid van bouwwerken en drinkwater, de beperking van risico's van gevaarlijke stoffen en industrieën, de verantwoorde verwerking van afval en de preventie en sanering van vervuilingen van bodem en water.

Dit gebeurt zoveel als mogelijk in samenwerking met andere inspecties, risicogestuurd, uitgaande van vertrouwen en gericht op de reductie van de toezichtlast. Beleidsmakers bepalen de regels, burgers en bedrijven zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en de inspectie ziet toe op de naleving.

| | MJP 2016 | Realisatie 2016 |
|---|---|---|
| **Afval** | | |
| Vergunningen | 3.378 | 3.195 |
| Administratiecontroles | 240 | 296 |
| Audits | 4 | 3 |
| Convenanten | 4 | 0 |
| Objectinspecties | 985 | 1.029 |
| **Toezicht genetisch gemodificeerde organismen, Defensie en buisleidingen** | | |
| Vergunningen | 70 | 34 |
| Administratiecontroles | 99 | 97 |
| Audits | 120 | 110 |
| Convenanten | 8 | 0 |
| Onderzoek | 11 | 8 |
| Objectinspecties | 259 | 221 |
| Incidentafhandeling | | 1 |
| **Andere overheden** | | |
| Vergunningen | 70 | 34 |
| Administratiecontroles | 99 | 97 |
| Audits | 120 | 110 |
| Convenanten | 8 | 0 |
| Onderzoek | 11 | 8 |
| Objectinspecties | 259 | 221 |
| Incidentafhandeling | | 1 |
| **Opsporing** | | |
| Signalen | 88 | 113 |
| Preweegdocumenten | 16 | 25 |
| Team Criminele Inlichtingen pv's | 30 | 37 |
| Analyses | 2 | 2 |
| Processen-verbaal (eindopsporingsonderzoeken) | 10 | 10 |

*N.B. Opsporing: signalen worden sneller en eerder opgewerkt en met een efficiëntere werkwijze. Hierdoor komt er sneller meer informatie beschikbaar.*

De ILT verleent vergunningen en houdt direct toezicht op wettelijke verplichtingen rondom de zogenoemde 'eigen werken' van Rijkswaterstaat (RWS) voor zover het gaat om de 'natte wetgeving'. Het toezicht vindt plaats bij aannemers of andere bedrijven die in opdracht van RWS handelingen in de rijkswateren uitvoeren en daarnaast bij RWS zelf in zijn rol van beheerder en opdrachtgever. Op het gebied van hoogwaterveiligheid houdt de inspectie toezicht op de naleving van de wettelijke voorschriften bij de beoordeling van de primaire waterkeringen door de beheerders.

De ILT houdt toezicht op de naleving van bepalingen in de Drinkwaterwet en de daaronder vallende regelingen. Per 1 juli 2016 is de inspectie aangewezen als toezichthouder voor het technische toezicht op de kwaliteit en de veiligheid van de elektriciteit- en drinkwatervoorziening op Bonaire, Sint Eustatius en Saba (Wet elektriciteit en drinkwater BES).

Met het oog op legionellapreventie houdt de inspectie toezicht op de in de Drinkwaterwet genoemde collectieve installaties. Te grote aantallen legionellabacteriën in het drinkwater zouden voor een risico voor de volksgezondheid kunnen zorgen.

De ILT houdt toezicht op bodemintermediairs en certificerende instellingen binnen het zogenoemde KWALIBO-stelsel (Kwaliteitsborging bij bodemintermediairs). Bodemintermediairs zijn onder meer adviesbureaus, laboratoria, aannemers, grondbanken, bedrijven die grond en baggerspecie reinigen of verwerken en bedrijven die bouwstoffen produceren uit primaire grondstoffen en afvalproducten. Biociden zijn bestrijdingsmiddelen die tot doel hebben schadelijke of ongewenste organismen te vernietigen, af te weren, onschadelijk te maken of de effecten ervan te voorkomen. Hiervoor gelden de Europese Biocidenverordening en de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden. In 2016 ligt het accent van het ILT-toezicht bij de gassingsbedrijven, de producenten/toelatinghouders van biociden en de reinigingsbranche. Naar aanleiding hiervan en als reactie op binnengekomen meldingen haalt de ILT ruim 40 illegale biociden (en de hieraan gelieerde voorraden) van de markt door het geven van een waarschuwing, dwangsom of boete.

Uit REACH-inspecties bij handelaren en tankopslagbedrijven, actief in de bunkeroliemarkt voor zeeschepen, blijkt dat het ontbreekt aan transparantie over de herkomst en samenstelling van de diverse gebruikte gevaarlijke stoffen en mengsels. De ILT intervenieert hierop. REACH staat voor Registration, Evaluation and Authorization of Chemicals.

De vuurwerkinspecties van ILT hebben vooral betrekking op de productveiligheid. Jaarlijks worden 3.000 producttesten bij ongeveer 300 verschillende producten. Het afkeuringspercentage ligt rond de 22%.

De Wet precursoren voor explosieven treedt op 1 juni 2016 in werking. Naast een beperkte vergunningplicht vormen de signalering en het melden van verdachte personen een belangrijke pijler van deze wet. De ILT richt zich vooral op brancheorganisaties en hoofdkantoren van grote organisaties om via die spelers de achterliggende netwerken te bereiken.

| | MJP 2016 | Realisatie 2016 |
|---|---|---|
| **Risicovolle- en explosiegevaarlijke stoffen** | | |
| Vergunningen | 197 | 142 |
| Administratiecontroles | 1.360 | 1.307 |
| Audits | 8 | 0 |
| Convenanten | 8 | 3 |
| Objectinspecties | 1.015 | 2.312 |
| **Water en bodem** | | |
| Vergunningen | 70 | 66 |
| Administratiecontroles | 3.384 | 4.214 |
| Audits | 13 | 27 |
| Convenanten | 12 | 9 |
| Objectinspecties | 800 | 470 |
| **Energiemaatregelen en Productregelingen** | | |
| Administratiecontroles | 1.716 | 2.225 |
| Convenanten | 4 | |
| Objectinspecties | 61.250 | 61.561 |

## 7.6 Autoriteit woningcorporaties

De Autoriteit woningcorporaties (Aw), ondergebracht bij de ILT, voert het integraal risicogericht toezicht op woningcorporaties uit zoals opgedragen in de Woningwet. De Aw bewaakt en beschermt de maatschappelijke middelen van woningcorporaties, zodat deze rechtmatig, effectief en efficiënt worden ingezet in het belang van de volkshuisvesting. Het is de ambitie van de Aw dat het woningcorporatiestelsel zijn publieke taak bestendig kan uitoefenen. De Aw stelt jaarlijks (ook) een werkplan vast. Dat plan wordt aan de beide kamers der Staten-Generaal gezonden.

Behalve toezichthouder is de Aw vergunningverlener. De belangrijkste vergunningen voor 2017 betreffen de scheiding van DAEB- en niet-DAEB-activiteiten, de zienswijzen geschiktheid en betrouwbaarheid en de goedkeuring van verkoop van woningen en maatschappelijk vastgoed. DAEB staat voor Diensten van Algemeen Economisch Belang.

Daarnaast ondersteunen het sectorbeeld, de thema-onderzoeken en de gegevens die de Aw aan het Corporatie Benchmark Centrum aanlevert de verdere professionalisering van de woningcorporaties.

| | MJP 2016 | Realisatie 2016 |
|---|---|---|
| **Autoriteit woningcorporaties** | | |
| Vergunningen | 1.441 | 1.558 |
| Administratiecontroles | Niet gemeld | 347 |
| Audits | 493 | 628 |
| Onderzoek | 4 | 2 |
| **Binnengekomen meldingen** | | |
| Integriteit Woningcorporaties | 30 | 26 |
| **Binnengekomen vragen** | | |
| Woningcorporaties | 800 | 3.078 |

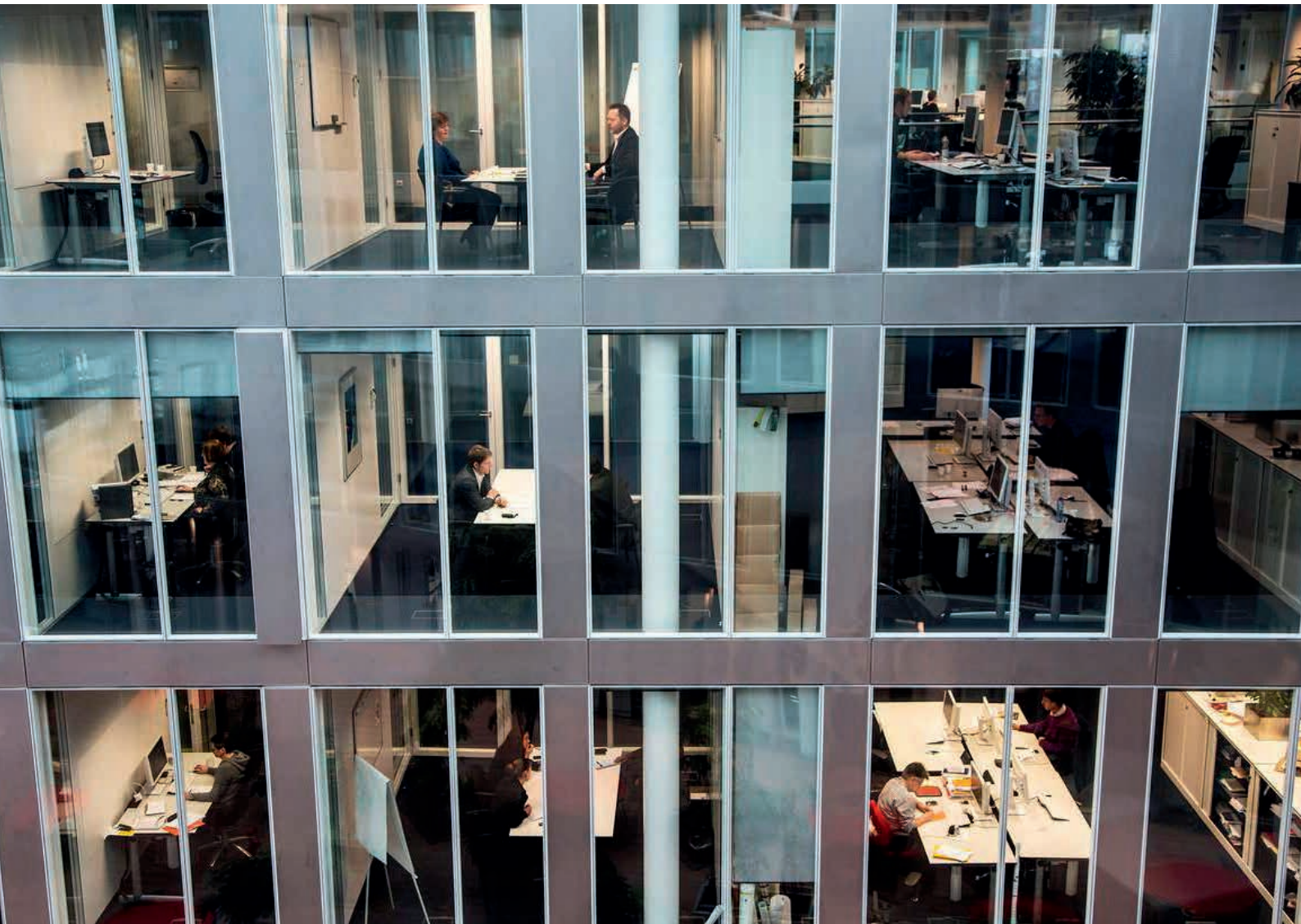
Hieronder staat een uitsplitsing.

| | MJP 2016 | Realisatie 2016 |
|---|---|---|
| **Vergunningverlening** | | |
| Geschiktheid en Betrouwbaarheid | 675 | 721 |
| Statutenwijziging | 363 | 329 |
| Reglement financieel beleid en beheer | 363 | 305 |
| Scheiding DAEB en niet -DAEB | 0 | 0 |
| Verkopen | 200 | 130 |
| Overige vergunningverleningen | 20 | 20 |
| **Subtotaal** | 1.441 | 1.558 |
| | | |
| **Administratieve controles** | | |
| Controle, rapportage Wet Normering | Niet gemeld | 347 |
| **Topinkomens** | | |
| | | |
| **Audits** | | |
| Integraal toezichtoordelen | 363 | 347 |
| Monitoring interventies | 100 | 207 |
| Governance inspecties en -audits | Niet gemeld | 48 |
| **Subtotaal** | 463 | 602 |
| | | |
| **Binnengekomen meldingen** | | |
| Integriteit en art. 29 | 30 | 26 |
| | | |
| **Binnengekomen vragen** | | |
| Afhandeling vragen door MIC voor Aw | 800 | 1.260 |
| Afhandeling vragen voor CorpoData | Niet gemeld | 1.818 |
| **Subtotaal** | 800 | 3.078 |

## 7.7 Bureau Bestuurlijke Boete

Als een toezichthouder voor een overtreding een boeterapport opmaakt, dan zorgt het Bureau Bestuurlijke Boete ervoor dat de boete daadwerkelijk wordt opgelegd. Dit bureau behandelt bestuurlijke boetes van de hele inspectie, en van handhavingspartners zoals de politie en Rijkswaterstaat.

| | MJP 2016 | Realisatie 2016 |
|---|---|---|
| **Boeterapport opgesteld door:** | | |
| Inspectie Leefomgeving en Transport | 1.200 | 1.162 |
| Nationale Politie, Landelijke Eenheid | 350 | 308 |
| Regionale Politiekorpsen | 225 | 181 |
| Rijkswaterstaat | 300 | 219 |
| Overigen | 25 | 98 |
| **Totaal** | 2.100 | 1.968 |



## 7.8 Vragen en meldingen

De ILT krijgt veel vragen en meldingen van bedrijven, burgers en collega-handhavers. De behandeling daarvan is het werk van het Meld- en Informatiecentrum. Dit is de enige klantingang van de ILT. De instroom en de doorstroom van vragen, meldingen of klachten worden daar gecoördineerd. Hieronder een cijfermatig overzicht.

## Meld- en Informatiecentrum

| | MJP 2016 | Realisatie 2016 |
|---|---|---|
| **Binnengekomen Meldingen** | | |
| Gevaarlijke stoffen | 9.285 | 9.883 |
| Energiemaatregelen en productregelingen | 50 | 36 |
| Afval | 500.555 | 511.462 |
| Risicovolle bedrijven | 635 | 530 |
| Water en Bodem | 10.585 | 9.668 |
| Scheepvaart | 550 | 583 |
| Rail- en wegvervoer | 1.135 | 626 |
| Luchtvaart | 1.515 | 412 |
| Woningcorporaties | 170 | 125 |
| **Totaal meldingen** | **524.480** | **533.325** |
| **Binnengekomen vragen** | | |
| Gevaarlijke stoffen | 5.500 | 4.739 |
| Energiemaatregelen en productregelingen | 300 | 1.767 |
| Afval | 8.050 | 4.265 |
| Risicovolle bedrijven | 3.840 | 2.952 |
| Water en Bodem | 2.640 | 1.740 |
| Scheepvaart | 13.070 | 11.335 |
| Rail en wegvervoer | 12.500 | 11.446 |
| Luchtvaart | 9.500 | 8.435 |
| Woningcorporaties (inclusief vragen afgehandeld door Aw) | 1.600 | 4.338 |
| **Totaal vragen** | **57.000** | **51.017** |

Dit is een uitgave van de

**Inspectie Leefomgeving en Transport**

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

mei 2017