

Vergaderjaar 2018–2019

35 000 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2019

Nr. 62

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 13 november 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 18 september 2018 inzake het Meerjarenplan ILT 2019–2023 (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 4).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 7 november 2018. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Vraag 1

Hoe gaat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zich de komende jaren voorbereiden op de nieuwe taken die voortvloeien uit de implementatie van het vierde Europese spoorwegpakket? In hoeverre zijn deze taken in strijd met en/of een belemmering voor de nu gekozen werkwijzen? Leidt dit tot verstoring? Zijn hiervoor extra middelen nodig?

Antwoord 1

De effecten van het Vierde Spoorwegpakket worden binnen de ILT nauwkeurig in beeld gebracht. Hierbij wordt ook bekeken hoeveel extra middelen er benodigd zullen zijn. De werkprocessen van de ILT worden aangepast. Medewerkers zullen begin volgend jaar extra opleidingen volgen.

De werkwijze bij het aanvragen van een vergunning zal wijzigen, omdat in alle lidstaten gewerkt zal worden met het Europese «One Stop Shop»-systeem. Dit moet de administratieve lasten van de aanvrager aanzienlijk verminderen. De ILT monitort deze overgang om te bewaken dat deze soepel verloopt.

Vraag 2

In hoeverre leidt de Omgevingswet met verdere decentralisaties tot andere risicoafwegingen? In hoeverre leidt de keuze om minder toezicht op provincies te houden en tegelijkertijd meer taken aan provincies over te dragen, tot een groter risico of lacunes in de handhaving?

Antwoord 2

De Omgevingswet leidt niet tot wijziging van het takenpakket van de ILT.

Vraag 3

Hoe is de focus op bodemenergie gerelateerd aan de risicoanalyse?

Antwoord 3

In 2017 heeft de ILT een themaonderzoek uitgevoerd naar bodemenergie. Ze heeft toen verschillende misstanden geconstateerd. Hierover heeft de Staatssecretaris uw Kamer in haar brief van 26 april 2018 (Kamerstuk 29 383, nr. 297) geïnformeerd. Gezien de geconstateerde misstanden zal de ILT een vervolgproject «Toezicht bodemenergie» starten. Dit project wordt uitgevoerd binnen het ILT-programma «Aantasting van bodem, grond- en oppervlaktewater». Dit programma is ontwikkeld omdat het onderwerp bodem, grond- en oppervlaktewater, waar bodemenergie binnen valt, één van de hoogst scorende risico's binnen de ILT-brede risicoanalyse (IBRA) is.

Vraag 4

Wanneer wordt de nieuwe werkwijze geëvalueerd?

Antwoord 4

Het verandertraject van de ILT bestaat uit een voortdurende beweging van veranderen, monitoren en bijsturen. Nieuwe werkwijzen zijn er zowel op operationeel (toezicht en vergunningverlening) als op strategisch niveau. Van dat laatste is de IBRA een voorbeeld. Elke nieuwe versie van de IBRA is gebaseerd op een herijking van de vorige, waardoor voortdurend geëvalueerd wordt. Ook het meerjarenplan en het jaarverslag van de ILT zijn jaarlijkse instrumenten om te kijken naar effectiviteit van werkwijzen en van vernieuwing. Al deze producten worden aangeboden aan uw Kamer.

Daarnaast worden het werk en de vernieuwing van de ILT ook extern getoetst. De nu lopende beleidsdoorlichting van begrotingsartikel 24 (Handhaving en toezicht) is daar een voorbeeld van (Kamerstuk 32 861, nr. 32).

Vraag 5

Wat is in het algemeen, per aandachtsgebied en per controle de kans om een overtreder te betrappen op een significante overtreding?

Antwoord 5

Er zijn geen algemene uitspraken te doen over de pakkans zoals bedoeld in uw vraag.

Vraag 6

Welke rol krijgt de ILT bij de uitvoering van het klimaatbeleid, zoals de klimaatwet (Kamerstuk 34 534) en het Emission Trading System? Hoe gaat die controle en handhaving straks in zijn werk? Welke plaats krijgt dit in de werkwijze van de ILT?

Antwoord 6

De Klimaatwet (Kamerstuk 34 534) waaraan wordt gerefereerd betreft een initiatiefwetsvoorstel van de fracties van GroenLinks, PvdA, SP, D66, ChristenUnie, VVD en CDA. Het ligt momenteel voor behandeling bij uw Kamer. Vooralsnog wordt in het wetsvoorstel niet voorzien in een rol voor de ILT. Wel wordt er specifieke rol voorzien voor het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) (bijvoorbeeld het jaarlijks uitbrengen van de Klimaat- en Energieverkenning) en de Raad van State (advisering).

Ook in het emissiehandelssysteem (ETS) is geen rol voorzien voor de ILT. Het toezicht hierop is belegd bij de Nederlandse emissieautoriteit (NEa).

Vraag 7

Leidt het beter benutten van bronnen ertoe dat alle vergunningen gedigitaliseerd in een voor alle overheden en handhavers toegankelijke database komen?

Antwoord 7

Het beter benutten van bronnen leidt er toe dat vergunningen effectiever en efficiënter afgegeven kunnen worden. Door het versterken van haar informatiepositie kan ILT gerichter en effectiever optreden en maatschappelijke ontwikkelingen signaleren. Binnen de ILT speelt «Mijn ILT» bij de digitalisering van vergunningen een belangrijke rol. Dit is een herkenbaar en eenduidig portaal voor vergunningsaanvragen die worden verstrekt vanuit de ILT. Er bestaat op dit moment geen vergunningendatabase die toegankelijk is voor alle overheden en handhavers.

Vraag 8

Dekken de Europese verordeningen en richtlijnen alle door de ILT gedefinieerde risico's? Welke regelgeving wordt nu wel en welke niet actief gehandhaafd?

Antwoord 8

Nee, de Europese verordeningen en richtlijnen dekken niet alle gedefinieerde risico's. De in de IBRA besproken risico's zijn soms ook exclusief in nationale regels terug te vinden en niet in Europese verordeningen.

Tot nu toe wordt in principe gehandhaafd op alle aan de ILT opgedragen regelgeving, onafhankelijk van de risicovraag. De intensiteit kan echter per onderdeel verschillen, afhankelijk van de verplichtingen in de regelgeving en de risico's, zoals gedefinieerd in de IBRA.

Als er in de toekomst besloten wordt om bepaalde risico's niet te handhaven dan wordt dit van tevoren met uw Kamer gedeeld.

Vraag 9

Hoe schaars zijn de middelen van de ILT ten opzichte van een optimale uitvoering van haar taken in een situatie zonder schaarste?

Antwoord 9

Een situatie zonder schaarste is een denkbeeldige situatie. De ILT heeft een breed scala aan taken en zal altijd keuzes moeten maken over wat ze wel en wat ze niet doet, hoeveel geld of hoeveel mensen ze ook heeft.

De ILT heeft ervoor gekozen toezicht te houden waar de samenleving de grootste risico's loopt op het gebied van duurzaamheid, veiligheid en wonen. Daartoe zijn inmiddels de eerste stappen gezet. Met de IBRA heeft de ILT een keuzemechanisme geïntroduceerd waarmee ze op basis van feitelijke informatie haar taken prioriteert. Dit is een belangrijk instrument bij het kiezen van de onderwerpen waarop de inzet van de schaarse capaciteit van de ILT gericht wordt vergroot of juist verkleind. Dit jaar is de ILT toezichtprogramma's gestart voor de belangrijkste onderwerpen uit de IBRA.

Er moet echter nog het nodige gebeuren voordat de ILT inzichtelijk kan maken wat er mogelijk is met de beschikbare middelen, zodat er beoordeeld kan worden of dat voldoende is. De IBRA moet verder worden aangescherpt en de ILT doet dit jaar pas de eerste ervaringen op met het werken in programma's. Ook gaat de ILT onderzoeken hoe om te gaan met onderwerpen die laag scoren in de IBRA en met eventuele wettelijke toezichtverplichtingen op deze onderwerpen. Dat maakt ook besluitvorming mogelijk over eventuele vermindering van de inzet van de ILT op bepaalde onderwerpen.

Naast een keuzemechanisme zijn ook de efficiëntie en de effectiviteit waarmee een inspectie opereert van belang voor de vraag hoeveel middelen ze nodig heeft. De lopende beleidsdoorlichting van begrotingsartikel 24 Toezicht en handhaving zal meer inzicht bieden in de efficiëntie en de effectiviteit van het optreden van de ILT. Ik verwacht de uw Kamer de resultaten van de beleidsdoorlichting over enkele maanden aan te kunnen bieden.

Vraag 10

Waarom vervalt de verplichting van registratie, monitoring en terugneembaarheid van afval?

Antwoord 10

De genoemde verplichting van registratie, monitoring en terugneembaarheid betreft bouwstoffen. In het Besluit bodemkwaliteit is bepaald dat bouwstoffen terugneembaar moeten worden toegepast. In de Green Deal Verduurzaming Nuttige Toepassing AEC-Bodemassen is een traject ingezet om de kwaliteit van de bouwstof AEC-bodemassen te verbeteren van een zogenaamde IBC-bouwstof naar een vrij-toepasbare bouwstof. IBC-bouwstoffen zijn niet-vormgegeven bouwstoffen die alleen mogen worden toegepast met isolatie-, beheers- en controle- (IBC) maatregelen, omdat het toepassen zonder deze maatregelen zou leiden tot te veel emissies naar het milieu. In het verlengde van deze Green Deal is het de bedoeling om in de Omgevingswet geen mogelijkheid tot het toepassen van zogenaamde IBC-bouwstoffen meer op te nemen. De verplichting van registratie en monitoring voor de toepassing van nieuwe bouwstoffen

komt daarmee te vervallen. Bouwstoffen moeten nog wel terugneembaar worden toegepast, dit is helaas onjuist vermeld in het meerjarenplan van de ILT.

Vraag 11

Hoe past het maken van afspraken met de sector over ketenverantwoordelijkheid bij de rol en taakstelling van de ILT?

Antwoord 11

De ILT wil haar schaarse toezichtcapaciteit zo inzetten dat er een zo groot mogelijk maatschappelijk effect mee wordt bereikt. Veel maatschappelijke problemen waarbij de ILT een toezichttaak heeft, spelen zich af in een keten van producten en verantwoordelijken, waarbij de ILT slechts bevoegdheden heeft bij een deel van die keten. Een voorbeeld daarvan is de afvalsector. De bevoegdheden van de ILT concentreren zich op de import en export van afval, maar de maatschappelijke risico's die gepaard gaan met afval spelen veel breder dan dat. Als de ILT zich puur op haar bevoegdheden zou concentreren, zou het maatschappelijk effect van haar handelen beperkt zijn. Daarom wil de ILT, om haar maatschappelijk effect te vergroten, ook selectief op andere relevante plekken in de keten interveniëren, bijvoorbeeld door afspraken te maken met de sector over ketenverantwoordelijkheid, om te komen tot een verbetering van cultuur en gedrag.

Vraag 12

Waarom zijn externe partijen nodig voor de labeling en handhaving van producten? Komt dit omdat er intern onvoldoende capaciteit of deskundigheid is?

Antwoord 12

Het markttoezicht op producten is op Europees niveau geregeld (verordening 765/2008). Hierin is een rol weggelegd voor de typegoedkeuringsautoriteit (ook wel «notified body») die het product test. De fabrikant voorziet het product vervolgens van de juiste labelling. De markttoezichthouder (in Nederland de ILT of, voor consumentenproducten, de NVWA) controleert of producten voorzien zijn van een label en of de juiste documentatie beschikbaar is. Dit kan zij doen door een administratieve controle of door laboratoriumtesten als dat nodig wordt geacht.

De externe partijen waarnaar verwezen wordt hebben dus een formele rol in het stelsel. Het doel hiervan is het realiseren van één Europese markt en een gelijk speelveld.

Vraag 13

Waarom is er een noodzaak tot een vernieuwende aanpak rond Schiphol? Welke aspecten van de huidige aanpak moeten worden aangepast? Waarom moeten deze aspecten worden aangepast?

Antwoord 13

De aanpassingen in de aanpak rond Schiphol betreffen zowel meer integraliteit als verbreding.

In het verleden vond toezicht op diverse aspecten rond Schiphol (werken, wonen, geluid, vliegveiligheid) afzonderlijk van elkaar plaats, terwijl de problematiek vaak juist wordt gekenmerkt door onderlinge afhankelijkheden. Zo kunnen maatregelen ter vermindering van de geluidsoverlast op gespannen voet staan met het belang van vliegveiligheid. Het is dus van belang om, ook in het toezicht, dit soort zaken in hun onderlinge samenhang te onderzoeken en te beoordelen. Bovendien is de verwachting dat bundeling van expertise binnen de ILT zal leiden tot

kennisdeling en daarmee tot betere prioriteitsstelling en een effectievere aanpak.

Ook wordt het toezicht verbreed, doordat naar het totale veiligheidssysteem wordt gekeken. In het verleden was het toezicht gericht op Nederlands gecertificeerde organisaties. Door de aanpak te richten op het totale veiligheidssysteem wordt nu ook gekeken naar de tussenliggende schakels in de keten en andere organisaties zoals buitenlandse en niet-gecertificeerde organisaties.

Vraag 14

Is geluid onderdeel van de Staat van veiligheid en leefomgeving van Schiphol?

Antwoord 14

Ja. De Staat van Schiphol (zoals de benaming zal worden) wordt vanuit het toezichtprogramma Schiphol van de ILT ontwikkeld en wordt dit jaar voor het eerst gepubliceerd. Het onderwerp geluid maakt onderdeel uit van de Staat van Schiphol.

Vraag 15

Hoe vaak is er na een incident besloten geen capaciteit ter beschikking te stellen?

Antwoord 15

De ILT houdt toezicht op meer dan 160 verschillende onderwerpen, variërend van luchtvaart, scheepvaart en rail tot woningcorporaties, vervoer van gevaarlijke stoffen, afval, genetisch gemodificeerde organismen, energielabels van woningen en veilige producten.

Zo divers als de onderwerpen zijn waar de ILT zich mee bezig houdt, zo divers zijn ook de incidenten die bij de ILT gemeld worden en dus ook de manier waarop de ILT daarmee omgaat. Op dit moment is er bij de ILT geen centrale registratie van deze incidenten en ontbreekt een integraal beeld van hoe ze daarmee omgaat.

Onderdeel van de omslag die de ILT op dit moment maakt naar informatiegestuurd en risicogericht toezicht, is het versterken van de informatiepositie van de ILT, zowel buiten als binnen de organisatie. Daarbij wordt ook gekeken naar de intern beschikbare informatie over de omgang met incidenten.

Vraag 16

Hoe worden bedrijven met een groter milieurisico gedefinieerd?

Antwoord 16

De vraag over de definitie van bedrijven met een groter milieurisico, heeft betrekking op het Programma «Onjuiste verwerking van afvalstoffen». In dit programma zijn een aantal afvalstromen en daaraan gerelateerde bedrijven geselecteerd, die de komende jaren geïntensiverde aandacht krijgen zodat er meer inzicht komt in de aard en omvang van deze problematiek. De betreffende afvalstromen zijn geselecteerd, omdat deze stromen kunnen leiden tot ernstige mondiale gevolgen voor milieu en gezondheid door onjuiste verwerking van gevaarlijke afvalstromen, door onvoldoende hoogwaardige afvalrecycling en door het dumpen van afvalstoffen in landen met een minder ontwikkelde verwerking- en toezichtstructuur.

Vraag 17

Is met dezelfde cijfers met betrekking tot milieuschade gerekend als in de studie van het Planbureau voor de Leefomgeving naar milieuschade (PBL, Monetaire milieuschade in Nederland, 15 juni 2018).

Antwoord 17

Het PBL gebruikt de emissiecijfers uit de emissieregistratie die in opdracht van IenW onder regie van het RIVM wordt bijgehouden. De ILT gebruikt meerdere bronnen, waaronder de cijfers uit die emissieregistratie. In de IBRA wordt per risico vermeld welke bronnen er zijn gebruikt. Overigens berekent het PBL de totale milieuschade van alle emissies. De ILT berekent de schade door emissies die gerelateerd zijn aan de bevoegdheid van de ILT, en alleen voor zover die emissies de (wettelijke) norm overschrijden.

Vraag 18

Waarom is bij risico 2 alleen naar de emissies in lucht gekeken?

Antwoord 18

Er is zowel naar fysieke schade (externe veiligheid) als naar gezondheidsschade gekeken. Uit de risicoanalyse is gebleken dat de schade bij de betreffende risicobedrijven vooral veroorzaakt te wordt door overschrijding van de normen voor emissies naar de lucht, die gezondheidsschade kunnen veroorzaken.

Vraag 19

Waarom is het feit dat zich tot op heden geen incident heeft voorgedaan in een risicoanalyse reden om het risico op nul te zetten?

Antwoord 19

Bij sommige onderwerpen in de IBRA is sprake van buitengewone gebeurtenissen: zeer onwaarschijnlijke gebeurtenissen die catastrofale gevolgen kunnen hebben als ze optreden. Voorbeelden hiervan zijn overstromingen of terroristische aanslagen. In de IBRA is tot nu toe de keuze gemaakt om bij deze onderwerpen de jaarlijkse maatschappelijke schade te berekenen op basis van ervaringen tot nu toe (frequentie), die representatief zijn, en niet op basis van wat er mogelijk kan gebeuren. Hierdoor scoren sommige van deze onderwerpen zo laag dat ze in aanmerking zouden komen voor extensiveringsonderzoek, waarin onderzocht wordt of de capaciteitsinzet op een onderwerp kan verminderen dan wel het toezicht kan veranderen, zoals «overstromingen in Nederland» en «vervuiling van drinkwater». De ILT zal voor de volgende IBRA verder uitwerken hoe met deze onderwerpen om te gaan.

Vraag 20

Waarom worden in de risicoanalyse potentiële ongevallen buiten beschouwing gelaten?

Antwoord 20

Bij sommige onderwerpen in de IBRA is sprake van buitengewone gebeurtenissen: zeer onwaarschijnlijke gebeurtenissen die catastrofale gevolgen kunnen hebben als ze optreden. Voorbeelden hiervan zijn overstromingen of terroristische aanslagen. In de IBRA is tot nu toe de keuze gemaakt om bij deze onderwerpen de jaarlijkse maatschappelijke schade te berekenen op basis van ervaringen tot nu toe (frequentie), die representatief zijn, en niet op basis van wat er mogelijk kan gebeuren. Hierdoor scoren sommige van deze onderwerpen zo laag dat ze in aanmerking zouden komen voor extensiveringsonderzoek, waarin onderzocht wordt of de capaciteitsinzet op een onderwerp kan verminderen dan wel het toezicht kan veranderen, zoals «overstromingen in

Nederland» en «vervuiling van drinkwater». De ILT zal voor de volgende IBRA verder uitwerken hoe met deze onderwerpen om te gaan.

Vraag 21

Als de ILT geen taak heeft met betrekking tot het neerslaan van emissies uit de lucht, wie dan wel (risico 11)?

Antwoord 21

Er is geen regelgeving die het neerslaan van emissies uit de lucht verbiedt.

Vraag 22

Hoe wordt het verbod op import van producten met asbest gehandhaafd (risico 15)? Waarom is in de risicoanalyse van asbestverwijdering niet meegenomen dat er tot 2024 zeer intensief asbest verwijderd zal gaan worden?

Antwoord 22

De ILT geeft het toezicht op de import van producten met asbest op drie manieren vorm:

- Inspecties van containers met geïmporteerde goederen. De ILT voert deze inspecties uit op basis van risicoprofielen van de douane;
- Onderzoek naar specifieke casussen op basis van signalen die de ILT ontvangt (recente voorbeelden zijn onderzoeken naar asbesthoudende gasmaskerfilters en het onderzoek naar asbest in make-up);
- Thema-onderzoeken op eigen initiatief waarbij de ILT een bepaald product of een bepaalde productgroep onderzoekt.

In de IBRA is de keuze gemaakt om de jaarlijkse maatschappelijke schade te berekenen op basis van ervaringen tot nu toe (frequentie), die representatief zijn, en niet op basis van wat er in de toekomst zal gebeuren.

Vandaar dat in de risicoanalyse niet is meegenomen dat er tot 2024 zeer intensief asbest verwijderd zal worden.

Vraag 23

Wordt met betrekking tot risico 18 ook het handhaven van het verbod op het verwijderen van roetfilters meegenomen? Hoeveel capaciteit wordt hier jaarlijks op ingezet?

Antwoord 23

Nee. Het verbod op het verwijderen van roetfilters valt onder het toezicht van de RDW (Dienst Wegverkeer).

Vraag 24

Hoeveel capaciteit wordt jaarlijks ingezet voor het handhaven bij de bedrijven die een vergunning hebben om conform de Europese verordening Registratie, Evaluatie, Autorisatie en restrictie van Chemische stoffen (REACH) geregistreerde stoffen te produceren, uit te stoten en/of te lozen (risico 19)? Waarom is het niet mogelijk om risico 19 te kwantificeren?

Antwoord 24

De ILT zet jaarlijks circa vijf fte in om toezicht te houden op de registratie- en informatieplicht van bedrijven die stoffen produceren, importeren, verhandelen en gebruiken die vallen onder de Europese REACH-verordening. Het betreft stoffen voor professionele toepassing.

Dit toezicht voert de ILT uit in samenwerking met onder andere de NVWA, die de bedrijven controleert indien het gaat om REACH-stoffen voor consumententoepassing, en de Inspectie SZW, die de professionele eindgebruiker van REACH-stoffen controleert.

Het toezicht op de uitstoot van deze stoffen wordt uitgevoerd door de provincies (als WABO-bevoegd gezag), via de omgevingsdiensten.

Het was ten tijde van het opstellen van IBRA 2018 nog niet mogelijk risico 19 te kwantificeren, omdat toen sommige gegevens betreffende ziektelast nog niet bekend waren. De verwachting is dat dit risico in de IBRA-editie van 2019 wel kan worden gekwantificeerd.

Vraag 25

Hoe vaak is de ILT verzocht te handhaven met betrekking tot risico 25? Hoe vaak is er handhavend opgetreden? Hoeveel capaciteit is er ingezet op handhaving van geluidsnormen?

Antwoord 25

De ILT heeft met betrekking tot stank- en geluidsoverlast door de luchtvaart vier handavingsverzoeken ontvangen voor Schiphol en één voor Rotterdam The Hague Airport.

Sinds het van kracht worden van het huidige milieustelsel rond Schiphol in 2003 is er twee keer handhavend opgetreden naar aanleiding van overschrijdingen van geluidsnormen Schiphol. Tot op heden is handhaving naar aanleiding van de ingediende handavingsverzoeken niet nodig gebleken.

De handhaving door de ILT van geluidsnormen voor Schiphol en de luchthavens van nationale betekenis wordt door drie fte uitgevoerd. Daarbij moet vermeld worden dat deze inzet niet alleen de handhaving van de geluidsnormen betreft, maar ook de handhaving van alle andere normen en regels op het gebied van milieu zoals die voor Schiphol en de luchthavens van nationale betekenis gelden.

Vraag 26

Welke normen worden gehanteerd voor NO_x , fijnstof etc? Wordt de uitstoot ook gemeten?

Antwoord 26

In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol staan normen voor de uitstoot van koolmonoxide (CO), stikstofoxiden (NO_x), vluchtige organische stoffen (VOS), zwaveldioxide (SO_2) en fijnstof (PM10). Het betreffen hier relatieve normen, aangegeven in grammen emissie van een bepaalde stof (of stofgroep) per ton maximum startgewicht, die betrekking hebben op het totaal van alle vliegtuigbewegingen in een gebruiksjaar. Voor de genoemde stoffen gelden de volgende normen: CO 55,0g, NO_x 74,6g, VOS 8,4g, SO_2 2,1g, PM10 2,5g. Voor de luchthavens van nationale betekenis bestaan geen normen voor luchtverontreinigende stoffen. De uitstoot wordt niet gemeten, maar berekend.

Vraag 27

Hoeveel capaciteit wordt er ingezet voor de inspectie van geïmporteerde producten die mogelijk stoffen bevatten die REACH-geregistreerd zijn? Gebeurt dit op basis van een steekproef? Welk percentage van de producten wordt gecontroleerd?

Antwoord 27

Zoals in antwoord op vraag 24 gemeld, zet de ILT jaarlijks circa vijf fte in om bedrijven te controleren op de naleving van de productie, import, handel en gebruik van stoffen die vallen onder de Europese REACH-verordening. Het onderdeel «REACH-geregistreerde stoffen in geïmporteerde producten» is daar een (klein) onderdeel van.

Controle van geïmporteerde producten die mogelijk stoffen bevatten die REACH-geregistreerd zijn, vindt plaats op basis van een risicoanalyse op het soort artikelen en vervolgens op basis van een steekproef. Zo heeft de ILT in 2016 bijna 300 producten gecontroleerd op asbest (naleving: 90%) en ruim 30 producten op cadmium (naleving: 100%).

Omdat de steekproef uitgevoerd wordt op basis van een risicoanalyse, is er sprake van een effectieve en efficiënte wijze van toezicht. Als uit het toezicht blijkt dat de regels slecht worden nageleefd, dan kan de ILT het toezicht intensiveren (zoals recent gebeurd is met het gecombineerde ILT-onderzoek naar REACH en afval in brandstoffen).

Vraag 28

Waarom worden voor de milieuschade als indicator de vermeden kosten van afvalverwerking gebruikt?

Antwoord 28

Bij het opstellen van IBRA 2018 bleek de milieuschade van een aantal risico's (zoals de onjuist verwerking van afvalstoffen) niet te berekenen. Er is daarom in dit geval gekozen voor een alternatieve benadering: berekening van vermeden kosten.

Vraag 29

Op basis waarvan wordt gerekend met een milieuschadepost van € 0,0057 per kilo voor CO₂?

Antwoord 29

Er wordt gerekend met € 0,057 per kg CO₂equivalent. Dit is de schaduw-prijs die CE Delft heeft bepaald.

Vraag 30

Wat is met betrekking tot risico 6 de reden dat het door bestuurlijke keuzes niet mogelijk is om tot een kwantificering te komen?

Antwoord 30

De toenmalige Minister van IenM heeft er in het verleden voor gekozen om bestemmingsplannen niet meer vooraf te toetsen aan de rijksbelangen (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, maart 2012). Schade aan deze belangen wordt sindsdien niet meer gesignaleerd en kan daarom ook niet meer gekwantificeerd worden.

Vraag 31

Wanneer kan het overzicht met inspectieverplichtingen verwacht worden en wat kan dit nog betekenen voor het meerjarenplan 2019 – 2023?

Antwoord 31

De inventarisatie die de ILT uitvoert van haar verplichtingen is, net als de IBRA, werk in ontwikkeling. De ILT verwacht de inventarisatie in 2019 af te ronden. Vervolgens zal ze in kaart brengen hoe het resultaat daarvan zich verhoudt tot de IBRA. De uitkomsten worden benut voor het eerstvolgende meerjarenplan van de ILT.

Vraag 32

Wat is een beperkte verplichting? Wordt in het overzicht met inspectieverplichtingen een onderscheid gemaakt tussen verschillende soorten verplichtingen?

Antwoord 32

Verplichtingen verschillen qua aard. In de inventarisatie van de ILT wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende drie soorten verplichtingen:

- Kwantitatieve verplichtingen, waarin bijvoorbeeld een concreet aantal inspecties wordt voorgeschreven. Een voorbeeld is de mogelijkheid van de Europese Commissie om een aantal SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft)-inspecties voor te schrijven.
 - Verplichtingen waarin termijnen worden voorgeschreven waarbinnen een volledige vooraf beschreven inspectiecyclus moet zijn afgerond en rapportageverplichtingen.
 - Open geformuleerde verplichtingen die de toezichthouder een bepaalde mate van ruimte laten om het toezicht vorm te geven.
- Waar in het meerjarenplan wordt gesproken van een «beperkte verplichting», wordt met name de laatste categorie bedoeld.

Vraag 33

Wat is de reden dat de verplichting van registratie, monitoring en terugneembaarheid van grond en secundaire risicovolle bouwstoffen is vervallen?

Antwoord 33

De genoemde verplichting van registratie, monitoring en terugneembaarheid betreft bouwstoffen. In het Besluit bodemkwaliteit is bepaald dat bouwstoffen terugneembaar moeten worden toegepast. In de Green Deal Verduurzaming Nuttige Toepassing AEC-Bodemmassen is een traject ingezet om de kwaliteit van de bouwstof AEC-bodemmassen te verbeteren van een zogenaamde IBC-bouwstof naar een vrij-toepasbare bouwstof. IBC-bouwstoffen zijn niet-vormgegeven bouwstoffen die alleen mogen worden toegepast met isolatie-, beheers- en controle- (IBC) maatregelen, omdat het toepassen zonder deze maatregelen zou leiden tot te veel emissies naar het milieu. In het verlengde van deze Green Deal is het de bedoeling om in de Omgevingswet geen mogelijkheid tot het toepassen van zogenaamde IBC-bouwstoffen meer op te nemen. De verplichting van registratie en monitoring voor de toepassing van nieuwe bouwstoffen komt daarmee te vervallen. Bouwstoffen moeten nog wel terugneembaar worden toegepast, dit is helaas onjuist vermeld in het meerjarenplan van de ILT.

Vraag 34

Op welke aspecten houdt de ILT en op welke aspecten de Milieudienst Rijnmond (DCMR) toezicht als het gaat om risicobedrijven?

Antwoord 34

De provincies zijn op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) bevoegd gezag en daarmee primair verantwoordelijk voor Wabo-vergunningverlening, toezicht en de handhaving (VTH) op de circa 400 actieve BRZO-plichtige bedrijven (Besluit risico's zware ongevallen 2015). Deze taken worden voor de provincies uitgevoerd door zes gespecialiseerde omgevingsdiensten, waar DCMR er één van is. De ILT kan het bevoegd gezag adviseren bij de Wabo-vergunningprocedure. Ze doet dat met voorrang bij bedrijven met externe veiligheidsrisico's en die landelijk het meest bijdragen aan de emissie van prioritair stoffen.

De ILT heeft ook een directe toezichtstaak bij risicobedrijven. Het gaat om onderwerpen waarvan de regelgeving een directe werking heeft en geen onderdeel uitmaakt van de omgevingsvergunning. Het betreft bedrijven die te maken hebben met chemicaliën (REACH), afval, asbest, buisleidingen, brandstoffen, biociden, vuurwerk en explosieven. De ILT richt zich in haar toezicht op zowel BRZO-plichtige bedrijven als op een extra risicogroep van ca. 300 risicobedrijven, die vergelijkbare risico's kennen als BRZO-plichtige bedrijven. De veiligheidscultuur van het bedrijf speelt hierbij een belangrijke rol.

De benadering van risicovolle bedrijven zal in 2019 in één van de vier nieuwe programma's vormgegeven worden, waarmee de ILT vanuit een combinatie van disciplines de grootste maatschappelijke risico's wil aanpakken. De ILT beoogt daarmee de veiligheid en emissiebeheersing van de sector te versterken.

Vraag 35

Kunt u een overzicht geven van de taken die de 600 certificerende instellingen uitvoeren waar de ILT toezicht op houdt?

Antwoord 35

De ruim 600 certificerende instellingen geven verschillende soorten certificaten af, voor:

- Vervoers-/transportmiddelen, als bewijs dat deze geïnspecteerd zijn en voldoen aan de wettelijke eisen die eraan gesteld zijn;
- Producten, om aan te geven dat deze aan de producteisen voldoen;
- Personen en/of bedrijven, om middels certificaten aan te geven dat deze een opleiding genoten hebben en qua kennis en competenties deskundig zijn om in een bepaald vakgebied te kunnen en mogen werken.

Vraag 36

Welke taken wil de ILT gaan outsourcen?

Antwoord 36

Op onderdelen van de bedrijfsvoering, zoals huisvesting, inkoop, administratie, wagenparkbeheer en ICT maakt de ILT gebruik van verschillende shared serviceorganisaties van het Rijk. De ILT verkent met de shared serviceorganisaties de mogelijkheden om doelmatigheid van bedrijfsvoering verder te vergroten. Outsourcing kan daarbij een instrument zijn, naast procesaanpassingen.

Concrete voornemens voor verdere outsourcing van primaire taken van de ILT zijn er op dit moment niet.