

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de volgende brieven: Stand van zaken herinrichting van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 89), Jaarverslag 2019 van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 96), Instelling Bestuurlijke Commissie Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH) in het milieudomein (Kamerstuk 33 118, nr. 149), Samenstelling commissie Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH) (Kamerstuk 33 118, nr. 152), Staat van de Veiligheid Brzo-bedrijven 2019 (Kamerstuk 26 956, nr. 214), Meerjarenplan 2020–2024 Actualisering 2021 (MJP) (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 4), Informatie over de motie van de leden Kröger en Paternotte over de toezichthoudende taken van de ILT op het gebied van luchtvaart (Kamerstuk 22 343, nr. 290), de motie van de leden Laçin en Paternotte over controles bij niet-Nederlandse luchtvaartmaatschappijen (Kamerstuk 31 936, nr. 536) en toelichting emissiecijfers stikstof in de ILT-brede risicoanalyse 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 812).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

Inhoudsopgave	blz.
I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties	2
Inleiding	2
VVD-fractie	2
PVV-fractie	3
CDA-fractie	3
D66-fractie	4
GroenLinks-fractie	6
SP-fractie	9
II Reactie van de bewindspersoon	11

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

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

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

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

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

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

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

VVD-fractie

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

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

noodzaak tot risicogestuurd controleren, ondanks dat er 350 meer inspecties in 2019 zijn uitgevoerd.

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

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

PVV-fractie

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

CDA-fractie

Brzo-bedrijven

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

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

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

Vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH)

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

D66-fractie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GroenLinks-fractie

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

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

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

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

producenten van wasverzachterverpakkingen. Worden ook andere kunststofverpakkingen gecontroleerd?

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

De leden van de GroenLinks-fractie hebben enkele vragen over de voortgang met betrekking tot de verplichte financiële zekerheidsstelling. Het lid Kröger heeft hier recent vragen over gesteld, maar helaas hebben deze leden hier nog geen antwoord op ontvangen¹. Bovendien hebben deze leden nog aanvullende vragen. Deze leden maken zich ernstig zorgen over het feit dat er zoveel kleine afvalbedrijven zijn die de milieuregels niet goed naleven en dat de grote hoeveelheid faillissementen in de afvalsector gigantische kosten opleveren voor decentrale overheden. Deze leden maken zich ook grote zorgen over de opvatting van criminologen dat het huidige businessmodel op de afvalmarkt milieucriminaliteit bevordert. Daarom vragen deze leden hier nogmaals welke acties de Staatssecretaris onderneemt om de perverse prikkel om zo goedkoop mogelijk van afval af te komen weg te nemen? De verplichte financiële zekerheidsstelling is een goed instrument voor overheden om afvalbedrijven te verplichten om reserves aan te houden voor het geval zij milieuschade veroorzaken. Deze leden herinneren de Staatssecretaris eraan dat dit probleem al sinds 2017 wordt aangekaart door onder andere het Interprovinciaal Overleg (IPO) en het Openbaar Ministerie (OM). In januari 2019 schreef² de Staatssecretaris dat zij een verkenning zou doen naar het instrument financiële zekerheid en dat zij voor de zomer van 2019 regelgeving in procedure zou brengen. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe dat proces sindsdien is verlopen en waarom dergelijke regelgeving nog niet naar de Kamer is gekomen? Is de Staatssecretaris bereid om, vooruitlopend op de Omgevingswet, voor gemeenten en provincies de mogelijkheid te creëren dat zij het hebben van een verzekering als criterium kunnen stellen voor het verlenen van een vergunning? Deze leden vernemen bovendien dat er bij dergelijke praktijken een gebrek is aan coördinatie tussen overheidsdiensten die de subsidie verlenen en overheidsdiensten die handhaven. Hoe kan dat worden verbeterd? Het is hierbij van belang dat de integriteit van een subsidievragend-bedrijf getoetst wordt. Deze leden vragen de Staatssecretaris daarom naar de mogelijkheden om voorwaarden op te nemen in de subsidievoorwaarden voor circulaire economie (cross compliance) zodat malafide partijen geen toegang krijgen tot subsidie.

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

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

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

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

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

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

gegeven³. Er wordt voorspeld dat de inhaalslag op de meest prioritaire vergunningen drie jaar in beslag zal nemen. Deze leden vragen de Minister wat de mogelijkheden zijn om dat proces sneller te laten verlopen aangezien sommige van deze vergunningen al tien jaar niet zijn gecontroleerd? Verder lezen deze leden dat de meest prioritaire vergunningen elke vier jaar en de overige vergunningen elke zes tot acht jaar herzien zullen worden daarna. Aangezien het gaat om zeer zorgwekkende stoffen, vinden deze leden de termijn van herziening wel erg lang. Kan de Minister toelichten op basis van welke overwegingen deze termijnen zijn gekozen en of het mogelijk is om de termijn uit te breiden?

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

SP-fractie

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

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

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

Jaarverslag 2019 van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

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

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

³ Antwoord op vragen van leden Kröger, Laçin, Van Brenk en Van Esch over het bericht «Onnodig veel gevaarlijke stoffen in rivieren: lozingsvergunningen flink verouderd», 12 oktober 2020.

de Minister de mening dat in het geval dat gedragsverbetering (het zich aan de norm houden) vrijwel uitsluitend afhankelijk is van de mate van toezicht, de strafmaat of boete ontoereikend is en fors naar boven zou moeten worden bijgesteld?

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

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

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

Staat van de Veiligheid Brzo-bedrijven 2019

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

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

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

Meerjarenplan 2020–2024 Actualisering 2021 (MJP)

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

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

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

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

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

II Reactie van de bewindspersoon