



Inspectie Leefomgeving en Transport  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

# Jaarverslag 2018

# Inspectie Leefomgeving en Transport





# Voorwoord

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zet zich met grote betrokkenheid in voor het publiek belang. Met toezicht, handhaving en vergunningverlening werkt ze aan veiligheid, zekerheid en vertrouwen in transport, infrastructuur, milieu en wonen. De werkwijze van de inspectie is informatiegestuurd en risicogericht, waar de maatschappelijke schade het grootst is.

In 2018 versterkte de ILT haar signalerende functie, één van de pijlers van de Koers 2021.

## **Signalerende functie versterkt**

Onze inspecteurs en vergunningverleners weten als geen ander wat er op hun vakgebied speelt in de maatschappij. Zij zien vaak als eerste hoe wetten en regels werken in de praktijk. Ook of er nieuwe wet- en regelgeving nodig is om te kunnen handhaven.

In 2018 introduceerden we een nieuwe manier van signaleren in de vorm van openbare Signaalrapportages aan de minister. Het gaat om zowel grote risico's als kleinere, technische signalen die tot maatschappelijke schade kunnen leiden. Enkele voorbeelden die de aandacht in de media kregen zijn: Stookolie voor zeeschepen en autobrandstoffen voor West Afrika (African Blends), Stagnerende afzetmarkt voor thermisch gereinigde grond en diverse rapportages over Spoorveiligheid. Met de Staat van Schiphol brachten we voor het eerst op overzichtelijke wijze de veiligheid en duurzaamheid op en rond Schiphol in kaart. In 2019 volgt uitbreiding en verdieping.

## **Verandering**

De Koers 2021 brengt een andere, informatiegestuurde en risicogerichte manier van werken met zich mee. Dat is geen eenvoudige opgave. Het vraagt extra inspanning van alle medewerkers. In 2018 zijn op basis van onze Inspectiebrede risicoanalyse (IBRA) 6 programma's op de grootste risico's van start gegaan en zijn er 5 in ontwikkeling.

De nieuwe werkwijze hebben we vertaald in een nieuwe inrichting van onze organisatie. Daarmee zijn we gaan proefdraaien in een tijdelijke werkorganisatie (TWO). In 2019 volgt een definitieve organisatiestructuur.

## **Actualiteit**

Incidenten en ongevallen vereisten net als voorheen de onverminderde aandacht van de ILT. Het onderzoek naar de oorzaken van het tragische ongeval met een Stint in Oss in september 2018 vormt hiervan een voorbeeld. Ook nieuwe zaken vereisten de nodige aandacht, zoals de consequenties van een Brexit of de voorbereiding op een nieuwe toezichttaak. De lange hete zomer van 2018 gaf aan hoe snel er veranderingen in de accenten in het werk van de ILT kunnen optreden. Waar we ons de afgelopen jaren op hoogwaterveiligheid richtten, waren we als gevolg van lage waterstanden onder meer bezig met schepen die vastliepen in de vaargeulen.

Afrondend ben ik trots op wat we hebben bereikt. Ik realiseer me tegelijkertijd dat we nog een weg hebben te gaan.

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

Inspecteur-generaal Leefomgeving en Transport



# Inhoud

## **6 Hoofdstuk 1. Op weg**

*Onder de titel 'Koers ILT 2021' werkt de inspectie sinds 2016 informatiegestuurd en risicogericht. In goede verbinding met haar omgeving stelt zij prioriteiten in haar werk. Hoe zag dat er in 2018 uit?*

## **10 Hoofdstuk 2. Zes programma's uit de startblokken**

*In 2018 heeft de ILT haar inspecties risicogericht aangepakt. Dat wil zeggen dat de capaciteit is ingezet op gebieden waar het grootste maatschappelijke risico bestaat. Er zijn 6 meerjarige programma's van start gegaan.*

## **22 Hoofdstuk 3. Signalen en onderzoeken**

*De inspecteurs van de ILT zijn de ogen en oren van de bewindspersonen. De ILT ziet vaak als eerste of het beleid van een bewindspersoon werkt. De ILT signaleert, onderzoekt en rapporteert. Dat doet ze op eigen initiatief en naar aanleiding van incidenten.*

## **30 Hoofdstuk 4. Optimale dienst- en vergunningverlening**

*Zakelijke vergunningverlening en optimale dienstverlening is de ambitie die ook in 2018 centraal stond. Ons doel: burgers en bedrijven ervaren duidelijkheid, eenvoud, gemak, inzicht en overzicht.*

## **34 Hoofdstuk 5. Toezichttaken van de ILT**

*Luchtvaart, scheepvaart, treinen, gevaarlijke stoffen, legionella... De ILT voerde ook in 2018 vele taken uit. Steeds gaat het om veiligheid, zekerheid en vertrouwen in transport, infrastructuur, milieu en wonen. Lees hier wat de ILT in 2018 heeft gedaan.*

## **47 Hoofdstuk 6. Autoriteit Woningcorporaties**

*De Autoriteit woningcorporaties heeft er in 2018 op toegezien dat woningcorporaties zich concentreren op hun kerntaak: zorgen dat mensen met een laag inkomen goed en betaalbaar kunnen wonen. Wat heeft de Autoriteit woningcorporaties in 2018 gedaan en bereikt?*

## **59 Hoofdstuk 7. De ILT intern op koers**

*In lijn met de veranderde koers heeft de ILT in 2018 ervaring opgedaan met een nieuwe werkwijze in een tijdelijke werkorganisatie. Externe partijen hebben de ILT doorgelicht op processen en structuren.*

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

# 1. Op weg

Onder de titel 'Koers ILT 2021' werkt de inspectie sinds 2016 informatiegestuurd en risicogericht. In goede verbinding met haar omgeving stelt zij prioriteiten in haar werk. Hoe zag dat er in 2018 uit?



## Programma's op grootste risico's

Veranderen van werkwijze gaat stapsgewijs. De ILT werkte in 2018 verder aan haar risicogerichte aanpak. De eerste meerjarige programma's gingen van start. De onderwerpen waar de grootste maatschappelijke schade kan ontstaan hebben prioriteit. Ze dragen bij aan de versterking van veiligheid, duurzaamheid, zekerheid en vertrouwen in transport, infrastructuur, milieu en wonen. De geselecteerde risico's in 2018 kwamen voort uit de Inspectiebrede risicoanalyse (IBRA) die de ILT ontwikkelde in samenwerking met haar omgeving.

## Signaleren voor publiek belang

De inspecteurs van de ILT zien vaak als eerste of beleid van een ministerie werkt. De ILT signaleert, onderzoekt en rapporteert. Dat doet ze op eigen initiatief en naar aanleiding van incidenten. Nieuw in 2018 is de veranderde manier van signaleren. De ILT bracht voor het eerst signaalrapportages uit. Deze vragen aandacht aan politiek en beleid voor (potentiële) risico's waar nog geen, of niet toereikende wetgeving voor bestaat. Of die indirect schade toebrengen aan maatschappij en milieu. Signaalrapportages die in 2018 ook de aandacht van de media trokken waren onder meer African Blends, Zeer zorgwekkende stoffen en de Staat van Schiphol.

## ILT-brede risicoanalyse 2018

In 2018 leverde de ILT de tweede versie van de ILT-brede risicoanalyse op. De IBRA 2018 hanteert dezelfde methodiek als in de voorgaande versie. De maatschappelijke schade per jaar komt voor iedere taak zoveel mogelijk in euro's tot uitdrukking. Ongeveer de helft van de risico's is scherper in beeld gebracht, bronnen zijn toegevoegd en geactualiseerd. De IBRA is een groeimodel.

### *Verplichtingen in beeld*

Om goede afwegingen te kunnen maken tussen de verschillende werkzaamheden moeten niet alleen de risico's bekend zijn, maar ook de wettelijke taken die de ILT minimaal moet uitvoeren. In 2018 begon de ILT met het systematisch in kaart brengen van deze verplichtingen. Zo ook met de deanalyse van kwantificeerbare inspectieverplichtingen (voorgeschreven aantallen inspecties en rapportages). Andere verplichtingen, bijvoorbeeld bij vergunningverlenende taken, zullen later volgen. Zowel de IBRA als het overzicht van verplichtingen vormen de basis voor het Meerjarenplan (MJP) van de ILT. Het MJP maakt deel uit van de begrotingscyclus en bevat de doelstellingen voor de komende jaren.

### *Nieuwe toezichtprogramma's*

Voor de 6 onderwerpen die volgens de IBRA de grootste maatschappelijke schade veroorzaken, stelde de ILT in 2018 prioritaire toezichtprogramma's vast. Inzet en capaciteit op deze prioritaire programma's komt uit de volle breedte van de ILT. Uit de IBRA 2018 kwam de ontwikkeling van nog eens 4 nieuwe programma's voort. Daarnaast is gestart met een verkenning van de regionale problematiek rond Mainport Rotterdam. De intentie is om het programmatisch werken steeds verder uit te breiden.

### *Keuzes wat wel en niet*

Naast de keuze voor risicogerichte prioriteiten maakte de ILT een begin met het expliciet benoemen van wat ze op basis van haar inzet en capaciteit niet meer doet of kan doen. De keuzes daarvoor zijn gebaseerd op de uitkomsten van de ILT-brede risicoanalyse, de eerste gegevens uit een deanalyse van kwantificeerbare inspectieverplichtingen en kennis uit de organisatie. Een overzicht volgt in 2019.

## Data, informatie en kennis

De ILT maakte in haar werk steeds meer gebruik van interne en externe (data)bronnen. Zij vormen de basis voor onderzoek en analyses, waaronder de IBRA.

### Datakwaliteit en uitwisseling

In 2018 verbeterde de ILT de kwaliteit van interne databronnen. Ook maakte de ILT afspraken met diverse leveranciers over de structurele levering van data. Verder maakte de ILT afspraken met handhavende partijen, zoals de Douane, andere inspectiediensten en Rijkswaterstaat. Voor handhavingspartners bestaat het instrument Inspectievew (informatieplatform gevoed door verschillende toezichthouders). In 2018 ontwikkelde de ILT daarvoor een nieuwe versie. Ook kwamen er afspraken over data-uitwisseling met ondertoezichtstaanden, zoals drinkwaterbedrijven. Daarmee borgt de ILT continuïteit van de aanlevering en wil ze voldoen aan archief-, privacy- en overige informatiebeveiligingseisen, waaronder de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). In 2018 deed de ILT bovendien ervaring op met een andere wijze van data verzamelen. Een voorbeeld is 'Aerosensing', waarbij de ILT drones en sensoren inzet.

### Informatiesturing

Om nog sterker informatiegestuurd te werken, bundelde de ILT haar analysecapaciteit. Het zorgde voor een brede blik op onderwerpen. Het gebruik van dezelfde tools en bronnen bevordert efficiency. Het vak van analist binnen de ILT wordt verder ontwikkeld. Naast kwantitatieve analyses voerden de analyseafdelingen ook kwalitatief onderzoek uit. Ze baseerden zich daarbij niet alleen op cijfers, maar maakten ook gebruik van bijvoorbeeld textmining en geografische data. De ILT deed onderzoek naar oorzaken van ongewenst gedrag en risico's. Ze legt verbanden tussen deze indicatoren en andere factoren, actoren en processen. Doel is om nog beter op risico's en ongewenst gedrag te kunnen anticiperen. In 2018 kwamen verschillende analyseproducten tot stand, zoals de Staat van Schiphol en het Jaarverslag Spoorveiligheid.

### Kennisopbouw

Naast ruwe data en informatie vormt kennis een belangrijke bron voor informatiegestuurd werken. Het gaat om kennis van buiten, zoals wetenschappelijke kennis over bijvoorbeeld gedragsbeïnvloeding. Kennis over ontwikkelingen in de buitenwereld is belangrijk voor interne verkenningen. Hiervoor ontwikkelde de ILT in 2018 onder meer de Toekomstnavigator. Dit instrument brengt relevante ontwikkelingen voor de inspectie op middellange termijn in kaart en de gevolgen voor handhaving. Een voorbeeld van kennisopbouw is de uitwisseling tussen inspecteurs van het programma Afval en wetenschappers die werken aan circulaire economie. Andersom stelde de ILT kennis beschikbaar aan derden. Zij verzorgde in 2018 presentaties op diverse nationale en internationale seminars en conferenties.

## Zeeschepen met smerige brandstof

*"De bemanning schrikt en baalt hier van."*

Inspecteur Afval

### Wat is er in 2018 gebeurd?

*"In 2018 hebben voor het eerst 3 zeeschepen een proces-verbaal gekregen omdat het zwavelgehalte in hun brandstof te hoog was. Zeeschepen die het Kanaal binnenvaren, moeten overschakelen van brandstof met een hoog zwavelgehalte naar brandstof met een laag zwavelgehalte. Dat is voor de bemanning een hoop werk, het kost tijd en vraagt ook goede timing. Hoe we de schepen controleren? We maken gebruik van een snuffelpaal die de uitlaatgassen van zeeschepen meet. We huren via de Belgische kustwacht ook een vliegtuigje in dat boven de Noordzee controleert."*

### Wat heeft de ILT gedaan?

*"In 2018 hebben we circa 400 brandstofmonsters genomen van zeeschepen. We gaan met 2 man het schip op om de controle uit te voeren: een inspecteur en een collega van het meet- en monsternameteam. We nemen een monster van de laatst gebruikte bunkerolie. Vervolgens analyseren we hoe hoog het zwavelgehalte is met de apparatuur die we in onze auto hebben. Als het*



*zwavelgehalte hoger is dan 0,12% laten we een officiële analyse uitvoeren in een laboratorium in Spijkenisse. Daar rijden we meteen naartoe en na pakweg een uur is de definitieve uitslag bekend."*

**Waarom is dit belangrijk?**

*"Zwavel in de lucht is erg ongezond. In de uitlaatgassen van auto's en binnenvaartschepen wordt geen zwavel meer aangetroffen. De internationale scheepvaart loopt daar nog fors op achter. Op bijvoorbeeld de Noordzee is de regelgeving aangescherpt. Dat heeft effect. We zien nu dat 7% van de gecontroleerde zeeschepen te veel zwavel in de brandstof heeft."*

**Hoe reageert de bemanning?**

*"Ze schrikken en balen ervan. Het heeft grote impact. Ze kunnen niet meer op het schema varen waar ze op zaten en dat kost tijd en geld. Het is vaak lastig om uit te leggen waarom ze in de fout gaan. Ik heb niet de indruk dat ze het bewust doen. Voor een belangrijk deel is het onzorgvuldigheid. Ze beginnen bijvoorbeeld te laat met het omschakelen op laagzwavelige brandstof. Of ze hebben brandstof ingekocht waarvan ze dachten dat het zwavelgehalte in orde was en dat hebben ze niet gecontroleerd."*

**Wat leer jij hiervan?**

*"Dat we in een aantal gevallen goed gebruik kunnen maken van hightechapparatuur, zoals de snuffelpaal, om mogelijke overtreders op te sporen. Zo kunnen we de schaarse inspectiecapaciteit zo efficiënt mogelijk inzetten."*

## Zakelijke vergunningverlening en optimale dienstverlening

Ook bij het verbeteren van het proces van vergunningverlening ging de ILT informatiegestuurd te werk. De ILT betreft bij dit proces ook aanvragers van vergunningen. Er ontstond onder andere beter zicht op behandeltermijnen en klantcontactmomenten. De insteek is om klantwaarde te verhogen en verspilling eruit te halen. Naast de zes eerder genoemde programma's op het gebied van toezicht heeft de ILT hiervoor nog eens 2 programma's ingericht.

## 2. Zes programma's uit de startblokken

De ILT werkt aan een risicogerichte aanpak. De ILT organiseert daarvoor haar werk steeds meer in programma's. Onderwerpen waar de grootste maatschappelijke schade kan ontstaan, hebben prioriteit. In 2018 gingen 6 meerjarige programma's van start. Ze dragen bij aan de versterking van veiligheid, duurzaamheid, zekerheid en vertrouwen in infrastructuur, milieu en wonen. De eerste resultaten en rapportages kwamen in 2018 uit. De komende jaren vindt uitbreiding en verdieping plaats. De aanpak in programma's bouwt de ILT verder uit.



## Waar zitten de grootste risico's?

De thema's van de programma's vinden hun basis in een ILT-brede risicoanalyse. Het zijn 6 onderwerpen met de grootste maatschappelijke risico's in transport, leefomgeving en milieu.

De programma's zijn:

1. Bodem-, grond- en oppervlaktewater;
2. Minder broeikasgassen;
3. Afval circulair;
4. Slim en veilig goederenvervoer over de weg;
5. Duurzame producten;
6. Schoon Schip.

In de loop van het jaar ging aanvullend van start het programma:

- Veilig en duurzaam Schiphol.

Resultaten waren: de eerste Staat van Schiphol en de eerste beoordeling van de Roadmap safety improvement Schiphol (maatregelen voor de verbetering van de veiligheid). De minister van IenW nam ze eind 2018 in ontvangst.

Daarnaast is een aantal programma's in ontwikkeling die in 2019 van start gaan:

- Nog BeteR ZO (risicovolle bedrijven);
- Veiligheid op het spoor;
- Legionellabesmetting bij prioritaire instellingen;
- Verstoring marktwerking bij taxivervoer.

### Werkwijze

Met de activiteiten en projecten uit de programma's wil de ILT maximaal maatschappelijk effect bereiken. De risicogerichte aanpak staat centraal. Qua omvang en complexiteit en ook qua tempo en voortgang verschillen de programma's van elkaar. De ILT past innovatieve methodieken toe en zoekt creatieve oplossingen. Door het verzamelen en analyseren van data benoemt de ILT de belangrijkste risico's binnen een programma en pakt die als eerste aan.

## Programma 1

### Bodem, grond- en oppervlaktewater

#### Waar gaat dit programma over?

Dit programma wil bodemverontreiniging voorkomen en duurzaam gebruik van bodem en water stimuleren. Dat gebeurt door het bevorderen van samenwerking in de keten, het aanpakken van de grootste risico's binnen het werkveld en bijdragen aan het vereenvoudigen van regelgeving. Dat het onderwerp volop de aandacht heeft, was in 2018 te merken aan de veelvoorkomende contacten tussen de staatssecretaris van IenW en de Tweede Kamer. Ook is het onderwerp verschillende keren in de media geweest.

#### Resultaten in 2018

#### Thermisch gereinigde grond

Thermisch gereinigde grond (TGG) wordt gebruikt in grootschalige bodemprojecten en vooral in infrastructurele projecten zoals wegen en dijklichamen. De ILT houdt toezicht op de grondreinigingsbedrijven, de kwaliteit van TGG en de betrokken certificerende instellingen. Recente incidenten met thermisch gereinigde grond veroorzaakten milieuschade en daardoor verloren afnemers het vertrouwen in het product. Als gevolg daarvan blijven grondreinigers met

deze grond zitten en stagneert het reinigen van nieuw aangeboden partijen. Om de markt weer in beweging te krijgen, moeten we ervoor zorgen dat partijen TGG niet opnieuw milieuproblemen veroorzaken. Hiertoe heeft de ILT, samen met een aantal omgevingsdiensten, het initiatief genomen om producenten van TGG ervan te overtuigen dat ze de kwaliteit van de voorraden gereinigde grond keuren. Daarbij wordt ook op andere risicovolle stoffen getest die bij gewone grond buiten beschouwing blijven. De ILT heeft de opzet van de keuringen eind 2018 samen met de DCMR Milieudienst Rijnmond beoordeeld.

Daarnaast heeft de ILT reinigingsprocessen onderzocht en waar nodig laten aanpassen. Omdat deze verbeterslag pas recent is ingezet, houdt de ILT vinger aan de pols. De ILT is van plan om in 2019 een aantal keuringen te bezoeken en samen met Omgevingsdiensten risicogericht toezicht te houden op de productie van nieuwe TGG.

### **Bodemenergie**

In mei 2018 communiceerde de ILT dat bedrijven onaanvaardbare risico's nemen bij de aanleg van gesloten bodemenergiesystemen. Problemen doen zich vooral voor als bedrijven boorgaten niet goed afdichten. Dit levert gevaar op voor de kwaliteit van het grondwater. De helft van de onderzochte bedrijven kreeg afgelopen 2 jaar een dwangsom, deels voor het niet goed afdichten van boorgaten. Naar aanleiding van deze toezichtacties stuurde de ILT elk boorbedrijf een brief over de gevolgen als ze de milieuregels niet naleven. De ILT heeft overlegd met de brancheverenigingen en de sector werkt aan verbetering. Najaar 2018 is de ILT gestart met onaangekondigde inspecties om dit te controleren.

### **Storten van grond in diepe plassen**

In 2018 was er maatschappelijke en politieke onrust over het storten van vervuilde grond uit het buitenland in diepe plassen, het zogenaamde 'verondiepen'. Diepe plassen zijn plaatsen in de waterbodem waarin men gecontroleerd verontreinigde grond en baggerspecie mag storten. De ILT is toezichthouder voor de verondieping van diepe plassen die in beheer zijn bij Rijkswaterstaat. Voorafgaand aan een debat in de Tweede Kamer kondigde de staatssecretaris van IenW een evaluatie aan van de kaders voor diepe plassen in de wet- en regelgeving en het toezicht daarop. De ILT leverde informatie voor deze evaluatie, zoals gegevens over de toestand van de plassen. Verder is in 2018 de nazorg in de beheerfase tegen het licht gehouden. Onvoldoende beheer kan betekenen dat de verontreinigde grond niet in de plas blijft met als gevolg: een risico op verontreiniging van de omgeving. In oktober 2018 hebben de ILT en Rijkswaterstaat een gezamenlijke handhavingsactie op de kwaliteit van de geïmporteerde grond uitgevoerd. Hierbij is gecontroleerd of de transporten aan de Europese Verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen (EVOA) en het Besluit bodemkwaliteit voldeden. Daarbij zijn veel overtredingen vastgesteld. Van de 10 transporten zijn 2 teruggestuurd. De ILT houdt ook in 2019 de vinger aan de pols.

### **Versterking informatieketen**

In 2018 heeft de ILT met het gebruik van gegevens geëxperimenteerd. Daarbij heeft de ILT verschillende soorten informatiestromen gecombineerd om grondverplaatsingen te volgen en stortlocaties te achterhalen. Verder heeft de ILT samen met het Netherlands Space Office, het Nederlands Forensisch Instituut en de politie in 2018 een bijzondere tender (aanbestedingsprocedure) uitgezet. Daarin onderzoeken ze of via satellietdata mogelijke misstanden bij de opslag, het bewerken en toepassen van grond en bouwstoffen in beeld zijn te brengen. Ze gaan na in welke mate ze veranderingen in het landschap kunnen bepalen en of ze daarbij ook iets kunnen zeggen over de aard van het materiaal dat is opgeslagen of dat wordt toegepast.

De ILT draagt ook bij aan initiatieven van haar partners, zoals bij het barrièremodel grondstromen dat de ILT heeft ontwikkeld met DCMR en enkele andere omgevingsdiensten. Dit model heeft als doel risicovolle handelingen in de keten scherper in beeld te brengen en barrières op te werpen tegen mogelijke overtredingen. De ILT heeft het kennisinstituut RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) gevraagd om de grootste risico's in de bodemketen te benoemen voor een bredere risicoanalyse van het bodem, grond- en oppervlaktewater in 2019.

### **Bijeenkomsten met samenwerkingspartners**

- Juni 2018 organiseerde de ILT een kennismarkt voor haar stakeholders, waaronder lokale toezichthouders en de sector. Genodigden konden op deze middag feedback geven op verschillende initiatieven op het gebied van data en innovatie.
- Afgelopen jaar zijn diverse kennisbijeenkomsten gehouden over het thema bodemas van afvalenergiecentrales. De bijeenkomsten hebben de ILT en de handhavingpartners meer inzicht gegeven in de keten. Dit vormt de basis voor een nieuwe handhavingstrategie op dit onderwerp.
- De ILT heeft bijdragen geleverd aan diverse congressen, bijeenkomsten en sectordagen op bodemgebied, bijvoorbeeld tijdens de regionale bodemdagen in Lelystad en Assen voor lokale toezichthouders en het jaarcongres van de SIKB (beheerder van kwaliteitsrichtlijnen) over gegevens.

### **Meldingen**

De ILT werkt steeds meer risicogericht. Belangrijk daarbij zijn de signalen die binnenkomen bij het Meld- en Informatiecentrum van de ILT (MIC). In 2018 zijn 408 meldingen (bodemsignalen) ingediend, waarvan 162 hebben geleid tot een inspectie. De meldingen gaan over mogelijke misstanden op het gebied van grond, bagger en bouwstoffen. De ILT beoordeelt deze meldingen en bepaalt welke interventie het meest effectief is. Soms is dat een nadere inspectie, in andere gevallen vindt, op basis van meerdere signalen over hetzelfde onderwerp, communicatie op ketenniveau plaats (bijvoorbeeld een gesprek met de sector).

### **Toezicht op certificerende instellingen**

In 2018 heeft de ILT een audit uitgevoerd bij 1 van de 9 certificerende instellingen op het gebied van bodem. Naar aanleiding van een aantal geconstateerde afwijkingen in het certificatie- en auditproces is de certificerende instelling gewaarschuwd.

Certificerende instellingen zijn door de minister erkend om aan te geven dat een bepaalde persoon bodemwerkzaamheden verricht die voldoet aan de eisen. Deze persoon, doorgaans een medewerker van een bodembedrijf, krijgt hiervoor een certificaat.

Verder zijn er 4 inspecties geweest in verband met een certificaatovername. Dit gebeurde nadat een certificerende instelling had aangekondigd te stoppen met haar certificeringswerkzaamheden voor bodemwerkzaamheden. De 4 andere certificerende instellingen zijn de competitie aangegaan om de circa 40 vrijgevallen bedrijven aan te stellen als certificaathouder. De inspecties bij deze 4 instellingen laat zien dat er over het algemeen volgens de normen is gewerkt.

De ILT heeft met de certificerende instellingen gesproken over certificering van boorbedrijven die werken met gesloten bodemenergiesystemen. Daarbij heeft de ILT haar inspecties vergeleken met de audits van de certificerende instellingen. Zij sprak vervolgens met de instellingen over de meest voorkomende en opvallende zaken zoals kwaliteitsborging, realistische plannen en kwalificaties van personeel.

## **Programma 2**

### **Minder broeikasgassen**

#### **Waar gaat dit programma over?**

Met dit programma wil de ILT de uitstoot van ozonlaagafbrekende stoffen en van gefluoreerde gassen (F-gassen) terugdringen. Deze stoffen zijn allemaal sterke broeikasgassen. De uitstoot van broeikasgassen zorgt voor opwarming van de aarde en vormt een bedreiging voor mens en milieu. F-gassen hebben een hoog Global Warming Potential (GWP). Het GWP van F-gassen is vaak honderden of duizenden malen hoger dan dat van CO<sub>2</sub>. Daarnaast tasten ozonlaagafbrekende stoffen de ozonlaag aan en leiden tot gezondheidsrisico's, zoals huidkanker en staar.

*Resultaten in 2018***Minder lekverlies bij koelinstallaties**

In 2018 heeft de ILT de koelinstallaties van de zuivelindustrie en de chemische procesindustrie in een quick scan geïnspecteerd. In totaal heeft de ILT 50 inspecties uitgevoerd. Daarvan zijn er 19 aanleiding geweest voor een dieptecontrole omdat sprake was van het gebruik van F-gassen. Het algemene beeld is dat beide sectoren het belangrijk vinden dat de koelinstallaties in orde zijn. De ILT heeft geen overtredingen geconstateerd. In 2/3 van de 50 inspecties heeft de ILT wel kanttekeningen geplaatst, ter bevordering van de naleving.

Gericht op de toekomst, investeren de sectoren in deugdelijke installaties en onderhoud. De sectoren zijn goed op de hoogte van de wet- en regelgeving en handelen daar ook naar. Het nalevingsniveau is hoog. Als illustratie hiervan kunnen we melden dat een zuivelbedrijf dat een lek had gevonden meteen contact opnam met de leverancier van de installatie om de onderdelen direct te laten vervangen.

**Tekortkomingen in rapportages**

In lijn met de F-gassenverordening geldt een rapportageverplichting aan de Europese Commissie voor de productie, invoer, uitvoer, het gebruik en de vernietiging van bepaalde gefluoreerde broeikasgassen. Bedrijven die onder de rapportageverplichting vallen, zijn zelf verantwoordelijk voor het tijdig en correct indienen van de rapportages bij de Europese Commissie.

De ILT behandelt meldingen van de Europese Commissie wanneer de regels niet nageleefd worden. In 2018 behandelde de ILT 20 meldingen van de Europese Commissie naar aanleiding van tekortkomingen in rapportages over 2017. Hiervan zijn er 13 afgehandeld en 7 nog in behandeling. Bij tekortkomingen geeft de ILT altijd eerst een waarschuwing en de mogelijkheid om fouten te herstellen.

**Effect van samenwerking**

De samenwerking met omgevingsdiensten heeft een signaal opgeleverd dat een bedrijf een installatie bijvulde met een ander koudemiddel dan in de registratie was aangegeven. Het betrof bovendien een illegaal koudemiddel. In samenwerking met de ILT hebben de omgevingsdienst en de politie (Landelijke Eenheid) strafrechtelijk opgetreden.

**Terugdringen illegale handel**

De regels voor ozonlaagafbrekende stoffen en F-gassen staan in EU-verordeningen. Voor ozonlaagafbrekende stoffen zijn de toepassingen afgelopen jaren verder beperkt. Verder mogen ozonlaagafbrekende stoffen alleen met een vergunning in- of uitgevoerd worden. Een gecontroleerde vermindering van F-gassen is wettelijk vastgelegd en bedrijven moeten een quotum (toegestane hoeveelheid) hebben voor de import van deze stoffen. Aanpak van de illegale handel en productie in ozonlaagafbrekende stoffen en F-gassen is noodzakelijk om de afgesproken vermindering in de EU te realiseren en omdat legale gebruikers economische schade ondervinden van deze illegale praktijken.

Er is een zeer beperkt aantal fabrikanten in Nederland dat ozonlaagafbrekende stoffen en F-stoffen produceert. Alle verboden ozonlaagafbrekende stoffen die zijn onderschept in 2018, bleken buiten de EU te zijn geproduceerd. In Nederland wordt echter wel R22 (koudemiddel HCFK22) geproduceerd, waarbij productie voor ontwikkelingslanden nog is toegestaan. Het gebruik van deze stof is binnen de EU verboden voor toepassingen in apparatuur. 2 illegale handelaren kregen een last onder dwangsom opgelegd.

**Koudemiddelenbeurs**

2018 kenmerkte zich verder door een groeiend aantal signalen van illegale handel in ozonlaagafbrekende stoffen en F-gassen. Opvallend hierbij is dat er op (inter-)nationale handelsplatformen veelvuldig verboden middelen worden aangeboden. In Duitsland was er zelfs

sprake van een koudemiddelenbeurs waar men bij een (Chinese) fabrikant direct de verboden middelen kon bestellen. De ILT heeft dit signaal gedeeld met de Duitse overheid.

### **Handel op internet**

In 2018 zijn in samenwerking met de Inlichtingen- en Opsporingsdienst (IOD) van de ILT strafrechtelijk onderzoeken gestart naar de illegale handel van verboden ozonlaagafbrekende stoffen en F-gassen op advertentiewebsites. Dit strafrechtelijk onderzoek resulteert naast interventies ook in nieuwe inzichten in de werkwijzen van de illegale handel. Inspecteurs brachten 12 zaken aan bij de opsporingsdienst IOD van de ILT.

### **Containercontroles met de Douane**

Om de illegale handel aan te pakken heeft de ILT in 2018 de samenwerking met de Douane geïntensiveerd en met een convenant bekrachtigd. Er is gewerkt aan het opstellen van risicoprofielen. Op basis hiervan zijn containercontroles uitgevoerd. Resultaat: er zijn 3 bedrijven opgespoord die illegaal F-gassen in Nederland importeerden. Naar die bedrijven loopt straf- en bestuursrechtelijk onderzoek.

### **Versterken van de informatiepositie**

In 2018 werkte de ILT verder aan haar informatiepositie op het gebied van ozonlaagafbrekende stoffen en F-gassen. De ILT heeft interne en externe meldstromen gestroomlijnd. Zij behandelt en analyseert deze gestructureerd sinds eind 2018. De meldingen van partners en burgers zorgden er in 2018 voor dat de ILT gericht kon opereren op het gebied van lekverliezen en illegale handel en productie.

## Aanpak illegale handel in F-gassen

### *"Samenwerking levert zoveel informatie op."*

*Inspecteur Luchtkwaliteit en emissies*

#### **Wat is er in 2018 gebeurd?**

*"In 2018 zijn we de illegale handel in F-gassen beter gaan aanpakken. F-gassen zijn broeikasgassen. Deze komen bijvoorbeeld voor in airco's. Ze warmen de aarde op en dat willen we niet. Binnen Europa zie je steeds meer illegale handel. Kijk alleen maar eens op Marktplaats. Illegale handel blijkt lucratief."*

#### **Wat heeft de ILT gedaan?**

*"We hebben samen met de Inlichtingen en Opsporingsdienst (IOD) van de ILT een samenwerkingsverband opgezet met de Douane. Dat werkt goed. De Douane heeft veel informatie en samen kunnen we sneller overtredingen opsporen. We controleren bijvoorbeeld containers: zit erin wat erin moet zitten? Verder zijn we als inspectie in 2018 onze werkwijze gaan standaardiseren. Daar is de IOD belangrijk bij. We willen dat elke inspecteur bij bepaalde overtredingen op dezelfde manier handhaaft. Dat lijkt logisch, maar bij een beperkt aantal inspecteurs wil je als het nodig is meteen een willekeurige inspecteur in kunnen zetten."*

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

*"We krijgen veel signalen van illegale handel in F-gassen. Er is in Europa een quotumsysteem, bedoeld om de F-gassen te verminderen. De illegale handel haalt dit quotumsysteem direct onderuit. Er is sprake van oneerlijke concurrentie tussen legale en illegale handelaars. De mensen die legaal*

*handelen hebben minder handel en hun prijzen gaan omhoog. Uiteindelijk is onze aanpak belangrijk voor het milieu. Hoe minder F-gassen in de lucht, hoe langzamer de aarde opwarmt."*

#### **Hoe reageren de handelaars?**

*"Ze zijn gefrustreerd over die illegale handel. Ze hebben ook de indruk dat wij er niet genoeg aan doen. Dat begrijp ik wel. We zijn nu vooral achter de schermen bezig. In 2019 gaat dit veranderen. Dan is de samenwerking goed geregeld en gaan we strikter handhaven. Dat zal zichtbaar worden."*

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

*"Dat de samenwerking intern en met de Douane veel oplevert. Ik vind het opvallend hoeveel informatie er hierdoor op tafel komt. Denk aan de juristen die wetgeving en strafbaarheidsstelling uitpluizen. Je houdt elkaar scherp en biedt elkaar inzichten die je met je eigen pet op misschien minder snel krijgt. Ook verzamelen we gezamenlijk tips om te zorgen dat het grote geheel zichtbaar wordt. Ik heb nu veel meer inzicht in dit onderwerp en wij kunnen als ILT veel sneller en effectiever optreden."*

## Programma 3

### **Afval circulair**

#### **Waar gaat dit programma over?**

Met dit programma wil de ILT bijdragen aan het circulair maken van de economie en het verminderen van de risico's van (gevaarlijk) afval en afvaltransport. De uitvoering van het programma verloopt langs 3 sporen: circulaire economie, gevaarlijke afvalstromen en toezicht op de logistieke knooppunten in exportstromen naar niet-OESO landen.

*Resultaten in 2018*

#### **Circulaire economie**

##### **Kunststof verpakkingen**

Ook in 2018 hield de ILT toezicht op de kunststofketen. Het gaat dan bijvoorbeeld om de recyclevriendelijke productie van verpakkingen en het monitoren van het aantal kleine flessen in het kader van de discussie over de toepassing van statiegeld. De ILT heeft gesprekken gevoerd met de Stichting Afvalfonds Verpakkingen om de doelstellingen te halen. Verder heeft de ILT een traject gestart voor het recyclebaar ontwerpen van producten en kunststof verpakkingen.

##### **China-ban**

De gevolgen van de zogenoemde China-ban waren dit jaar zeer merkbaar binnen Europa. Dit houdt in dat kunststofafval niet langer voor verwerking naar China kan worden verstuurd. Het gebrek aan recyclingmogelijkheden toont de kwetsbaarheid van de Europese economie. De ILT heeft een inventarisatie uitgevoerd van de verandering in kunststofstromen naar aanleiding van de importban door China. Daarbij zijn de grote kunststofafval-exporteurs geïdentificeerd.

##### **Brand**

Opvallend in 2018: een toename van het aantal branden bij recyclebedrijven. Samen met de onderzoekers van de IOD zijn de toezichthouders van de ILT bezig om deze ontwikkeling beter in beeld te brengen.



### **Elektronica recyclen**

In 2018 is de ILT een project gestart om bij het ontwerpen van elektrische en elektronische apparatuur meer rekening te houden met de recyclebaarheid en met het gebruik van gerecycled materiaal. Daarbij is aansluiting gezocht bij de transitieagenda van het ministerie van IenW. Voor een betere en hoogwaardigere recycling en inzameling is de ILT ook met allerlei deelprojecten begonnen. De ILT heeft in dit kader samengewerkt met de omgevingsdiensten en heeft 250 inspecties uitgevoerd. Verder heeft de ILT toezicht gehouden met als doel een inzamelingspercentage van 65% in 2019 (45% in 2018). De sector heeft een plan opgesteld om dit doel te bereiken.

### **Gevaarlijke afvalstromen**

#### **Ongezonde brandstoffen**

In 2018 verscheen een internationaal rapport over stookolie voor zeeschepen en over brandstoffen voor landvoertuigen voor de West-Afrikaanse markt. De branche heeft onvoldoende inzicht in de kwaliteit van de gebruikte ingrediënten en de kwaliteit van brandstofmengsels. Gebleken is dat de branche ingrediënten gebruikt voor Afrikaanse benzine en diesel die in Europa niet toegelaten zijn vanwege milieu- en gezondheidsrisico's. De inspectie heeft hierover in 2018 gesprekken gevoerd met de betrokken brancheorganisaties om hen hiervan bewust te maken. De ILT is een project gestart om de kwaliteit van de producten te verbeteren.

#### **Afvalstoffen verwerken**

In 2018 heeft de ILT een onderzoeksrapport uitgebracht over de verwerking van afvalstromen van Chemours. Uit dit onderzoek blijkt dat zowel de fabrikant als de transporteurs en de afvalverwerkers geen aandacht hebben voor gevaarlijke stoffen in het afval. In geen enkele vergunning was hierop vooruitgelopen en een wettelijk kader is nauwelijks aanwezig. De ILT heeft 'zachte' interventies gepleegd door Chemours zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid te laten nemen en de omgevingsdiensten te attenderen op de zorgplicht. Momenteel loopt een vervolgonderzoek naar de oorsprong van andere stoffen die zijn opgespoord. Bij zo'n 10 bedrijven heeft het meet- en monsternameteam van de ILT monsters genomen.

### **Toezicht export niet-OESO-landen**

#### **Sloopschepen**

In 2018 ontving de ILT 33 meldingen van potentiële sloopschepen. De ILT heeft alle meldingen onderzocht en afgehandeld. Verder is de ILT gestart met een signalerende rapportage over hoe om te gaan met sloopschepen. Veel van deze schepen eindigen op de stranden in Azië. Na dit zogenoemde 'beachen' ontmantelen lokale arbeiders de schepen onder zeer slechte arbeidsomstandigheden en met kwalijke gevolgen voor het milieu.

#### **End-of-Life vehicles**

Het milieuprogramma van de Verenigde Naties, UNEP, heeft een wereldwijd programma opgezet om de kwaliteit van gebruikte auto's bestemd voor ontwikkelingslanden te verbeteren. Vermoedelijk zo'n 140.000 auto's verlaten jaarlijks Nederland om in andere landen opnieuw te worden gebruikt. In 2018 is de ILT gestart met een onderzoek naar de kwaliteit van auto's bestemd voor Afrika. Ook onderzoekt de ILT hoe de handel in gebruikte auto's in West-Europa bestemd voor West-Afrika is georganiseerd. In 2019 is het rapport klaar.

## Programma 4

### Slim en veilig goederenvervoer over de weg

#### Waar gaat dit programma over?

Met dit programma wil de ILT de fysieke en economische schade beperken en verkeersveiligheid vergroten die ontstaat door oneerlijke concurrentie en onveiligheid binnen het goederenvervoer over de weg. Daarbij kijkt de ILT vooral naar overbelading in het goederenvervoer, oververmoeidheid door gebrek aan rust en onrechtmatige concurrentievoordelen (illegale cabotage, schijnconstructies, parkeeroverlast).

*Resultaten in 2018*

#### Informatie op orde

Risicogericht werken kan alleen wanneer er een scherp beeld bestaat van de sector. In 2018 heeft de ILT gewerkt aan de identificatie van benodigde gegevens en bestanden die van belang zijn voor het opbouwen van dat beeld. Een aantal bronnen is ontsloten en in de operatie van de ILT opgenomen. Bij goederentransport combineert de ILT bijvoorbeeld gegevens van derden, zoals de RDW (Dienst Wegverkeer), de NIWO (Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie) en het Kiwa (bedrijf gespecialiseerd in testen, inspecteren en certificeren). Met deze informatie kunnen nieuwe analyses gemaakt worden. Denk aan een combinatie van kenteken op de truck en op de oplegger (wie rijdt voor wie).

#### Deskhandhaving

De ILT wil een deel van de inspectietaken die ze nog langs de kant van de weg uitvoert vanuit efficiencyoverwegingen automatiseren en vanuit kantoor uitvoeren. Dit gebeurt binnen het project 'Ontwikkeling deskhandhaving'. Wat is er in 2018 gedaan? We werken aan een upload-functionaliteit binnen de MijnILT-omgeving waarmee transportondernemers in de nabije toekomst tachograafbestanden beschikbaar kunnen stellen aan de ILT. Verder kwam eind 2018 een nieuwe analysetool beschikbaar waarmee de ILT tachograafbestanden kan analyseren en eventuele overtredingen kan vaststellen. In 2019 gaat zij deskhandhaving verder ontwikkelen in samenwerking met belangenorganisaties en collega-handhavingdiensten.

#### Schijnconstructies

In 2018 is een operationele samenwerking gestart met de Landelijke Eenheid van de politie en de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW). Inzet is een gezamenlijke aanpak rond een transportknooppunt. Deze geografische aanpak is nieuw. De analysefase is cruciaal. Het begint met het opbouwen van een gedetailleerd beeld van de transportbewegingen en -ondernemingen rond het knooppunt. Pas als het beeld helder is, kan de ILT eventueel ingrijpen. Iedere betrokken handhavende partij doet dat dan weer wel vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid. Vanuit de ILT ligt de nadruk op schijnconstructies en tachograaffraude. De analysefase heeft de ILT uitgevoerd in de 2<sup>e</sup> helft van 2018, interventies vinden plaats in het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2019.

#### Overbelading

In 2018 heeft de ILT een visie ontwikkeld op het ontdekken en terugdringen van overbelading. De ILT wil hiervoor kunnen beschikken over geautomatiseerde weeggegevens van vrachtwagens, weegbruggen, weeglussen in de weg (en in de toekomst ook gegevens van tolsystemen). Eind 2018 heeft de ILT een analyse uitgevoerd op gegevens van bestaande weeglussen in Nederland die door Rijkswaterstaat (RWS) waren geleverd. Met RWS vindt overleg plaats over het beschikbaar stellen van deze gegevens.

## Tachograaffraude

Via een strafrechtelijk onderzoek dat de ILT, de IOD en de politie samen met het functioneel parket uitvoerden, heeft de ILT de werkwijze bij manipulaties met tachografen geanalyseerd. De manipulaties nemen steeds geavanceerder vormen aan. Denk aan verandering van de elektronica van de tachograaf en verandering in de software. Het blijkt dat de wettelijke mogelijkheden zeer beperkt zijn om verkopers van gemanipuleerde tachografen en de installateurs die ze inbouwen aan te pakken. Sancties voor bedrijven die de manipulatie toepassen, staan in geen verhouding tot het economisch gewin dat met de manipulaties wordt verkregen. Verder heeft de ILT eind 2018 een project over tachograaffraude gestart waarin de ILT een andere aanpak wil uitwerken. Manipulaties in deze tachografen zijn namelijk vaak niet te ontdekken langs de kant van de weg en bij een periodiek onderzoek.

## Programma 5

### Duurzame producten

#### Waar gaat dit programma over?

Dit programma wil de milieubelasting van producten verminderen. Daarbij gaat het om energiegebruik, toepassing van gevaarlijke stoffen, gebruik van grondstoffen en een duurzamer productontwerp. In 2018 lag de focus op 3 onderwerpen: warmtepompen, hout- en pelletkachels en elektromotoren. Andere speerpunten zijn: samenwerking met andere Europese markttoezichthouders, een risicoanalyse om de juiste productgroepen te selecteren voor toezicht en het ontwikkelen van een toezichtmethode gericht op het internet.

#### Resultaten in 2018

#### Warmtepompen

Nu Nederland minder gas gaat gebruiken, staan alternatieve systemen voor woningverwarming in de belangstelling, zoals warmtepompen. Een nadeel van warmtepompen is dat deze apparaten nog niet uitontwikkeld zijn en dat veel installateurs er nog weinig ervaring mee hebben. De ILT wil voorkomen dat slechte producten op de markt komen en stimuleert deugdelijke installatie. In 2018 heeft de ILT samenwerking gezocht met brancheorganisaties, consumentenorganisaties en andere overheden.

Inmiddels is ook duidelijk om welke warmtepompen het meestal gaat. Op de Nederlandse markt worden 3.000 typen warmtepompen aangeboden, waarvan circa 200 (van 37 fabrikanten) relatief vaak geïnstalleerd zijn. Ook zijn de risicoparameters van deze pompen in beeld gebracht.

#### Voorbeeld

Warmtepompen bevatten koudemiddelen. In 80% van de warmtepompen die in 2017 en 2018 op de markt zijn gebracht, wordt een koudemiddel gebruikt met een GWP > 2000 (Global Warming Potential; een maat voor hoeveel een koudemiddel bijdraagt aan de opwarming van de aarde).

Dit blijft binnen de gestelde normen, maar is wel zorgwekkend. Het belangrijkste risico ontstaat bij lekkage tijdens het gebruik of in de afvalfase. Doordat de hoeveelheid van deze koudemiddelen door quota beperkt gaat worden, ontstaat schaarste. Vanwege die schaarste is er een kans op 2 ongewenste ontwikkelingen. Enerzijds stijgen de onderhoudskosten voor de eigenaren en anderzijds kan de vraag naar koudemiddelen leiden tot illegale handel.

Warmtepompen met het meest toegepaste R410A (GWP 2088) bevatten gemiddeld 3 kilo van dit koudemiddel. Als deze kilo's koudemiddel ontsnappen, heeft dit een even groot effect op de opwarming van de aarde als 6.264 kg CO<sub>2</sub>. Dit is vergelijkbaar met het verbruik van 3.375 m<sup>3</sup> aardgas door een cv-ketel ofwel het verbruik van een gemiddeld huishouden in ongeveer 2 jaar.

### **Hout- en pelletkachels**

Ook voor hout- en pelletkachels heeft de inspectie in 2018 inzicht in de markt gekregen. Deze producten zijn voor particulieren ook interessant omdat zij flink gesubsidieerd worden. Ze worden vaak gekocht via webshops en in bouwmarkten waar de koper maar beperkt technisch advies krijgt. Het risico bestaat dat de apparaten ondeskundig geïnstalleerd worden, met als gevolg: brandgevaar en risico op rookgassen in de woning en overlast voor de omgeving. In 2019 onderzoekt de ILT of de producten voldoen aan de huidige en toekomstige emissie-eisen (o.a. CO<sub>2</sub>, fijnstof en stank) die van kracht worden in 2020 en 2022.

### **Energiezuinige elektromotoren**

In 2018 zijn inspecties uitgevoerd bij fabrikanten van elektromotoren en bij bedrijven die deze motoren inbouwen in lopende bandsystemen. Elektromotoren zijn grootverbruikers van energie: in Europa komt circa 70% van het industriële energieverbruik voor rekening van elektromotoren. Dit verbruik kan tot 30% worden verlaagd door efficiëntere motoren toe te passen.

Uit de inspecties blijkt dat de motoren zelf voldoen aan de regelgeving, maar dat de bijbehorende documentatie vaak onjuist is. Onderzoek wijst uit dat de energiezuinigheid bij de aanschaf geen rol speelt bij de keuze voor een type motor. Leveranciers maken afnemers niet attent op de mogelijkheden en de afnemers vragen er niet naar. Als dit patroon wordt doorbroken, kan de industrie veel energie besparen.

### **Internethandel**

De handel in producten heeft zich de afgelopen jaren meer en meer verplaatst van fysieke winkels naar internet. Dat heeft consequenties voor het toezicht. In het project 'Toezicht met internet' vindt ontwikkeling van innovatieve methoden plaats voor toezicht op internethandel. Eind 2018 startte daarom een inventarisatie van organisaties die een vergelijkbare taak hebben en tegen vergelijkbare zaken aanlopen. Het recent opgerichte team Internettoezicht van de Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (NVWA) is er daar één van. In 2019 wordt beoordeeld welke methoden en technieken ook geschikt zijn voor de ILT.

### **Top 10 risicovolle producten**

Eind 2018 startte een brede risicoanalyse die moet leiden tot de selectie van de 10 meest risicovolle producten of productgroepen. Het gaat dan om producten waarbij de kans groot is dat ze gevaarlijke stoffen bevatten of dat ze onnodig veel energie verbruiken. Voor het uitvoeren van de analyse maakt de ILT gebruik van data uit eigen en externe bronnen. Ook betreft de ILT deskundigen en wetenschappers in gesprekken over ontwikkelingen en trends die van invloed kunnen zijn op de risico's. Op basis daarvan selecteert de ILT een top 10 van risicovolle producten en stelt daarvoor een toezichtagenda voor de komende jaren op.

## **Programma 6**

### **Schoon Schip**

#### **Waar gaat dit programma over?**

Met dit programma wil de ILT schade van transport per zeeschip voorkomen. Het hogere doel is: vermindering van SO<sub>2</sub> (zwaveldioxide) emissies en afvallozingen door de zeevaart. Nederland is een belangrijk land voor de zeevaart: vanwege onze zeehavens en omdat Rotterdam één van de belangrijke plaatsen is waar scheepsbrandstoffen worden aangeboden. De keerzijde van de economische medaille is dat de zeevaart bijdraagt aan grote hoeveelheden emissies. Het gaat om emissies die zorgen voor luchtverontreiniging en die bijdragen aan het broeikas-effect.

De hoofddoelen:

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

*Resultaten in 2018*

### **Boetes**

In 2018 heeft de ILT - in overleg met het Openbaar Ministerie - de stap gezet om overtreders voortaan strafrechtelijk te vervolgen als na bemonstering blijkt dat er teveel schadelijke stoffen (zwavel) in hun scheepsbrandstoffen zitten. Dit jaar is dat 3 keer gebeurd.

### **Snuffelapparatuur**

In 2018 heeft de ILT ervaring opgedaan met het opsporen van overtreders via snuffelapparatuur. Dat gebeurde op 2 manieren: via een vliegtuig en via een speciaal daarvoor uitgeruste snuffelpaal. De gemeten SO<sub>2</sub>-waarden zijn indicatief en vormen vervolgens de basis om gerichte inspecties uit te voeren. Verder is een eerste test met een drone van de ILT uitgevoerd tijdens de internationale campagne '30 days at Sea' in oktober. Deze eerste ervaring vraagt om volgende testen. Tijdens de campagne is ook aandacht besteed aan het toezicht op lozing van scheepsafvalstoffen. De ILT en de politie werkten samen in deze campagne.

### **Tender**

De ILT heeft bij de Europese Unie met succes een tender (aanbestedingsprocedure) geplaatst om te werken aan het operationaliseren van data (met name op open zee) die worden verzameld door de TROPOMI-satelliet. Deze satelliet registreert de luchtkwaliteit en dus ook verontreiniging. Komende jaren zal onderzoek plaatsvinden om deze data voor het toezicht te kunnen inzetten.

### **Netwerkanalyses**

De ILT stelde in 2018 een netwerkanalyse op. Het aanpakken van een groot thema als vermindering van emissies en lozingen vraagt immers om samenwerking, zowel met andere toezichthouders als met de sector en met maatschappelijke organisaties. Regelmatig hield de ILT in 2018 presentaties over dit programma.

### **Overtreders per vlag**

Om nog meer risicogestuurd te kunnen werken, heeft de ILT in 2018 de doelgroepen op het gebied van zwavelinspecties in kaart gebracht. Zij bekeek hoe de inspecties, overtredingen en aanhoudingen in 2017 waren verdeeld over de vlaggen waar zeeschepen onder varen. De ILT heeft nu een beeld van de verdeling hiervan over de verschillende scheepstypen die de Nederlandse havens binnenvaren.

## 3. Signaleren en Onderzoeken

De inspecteurs van de ILT zijn de ogen en oren van de bewindspersonen. Zij zien vaak als eerste of het beleid van een bewindspersoon werkt. De ILT signaleert, onderzoekt en rapporteert. Dat doet ze op eigen initiatief en naar aanleiding van incidenten. Wat is er in 2018 gesignaleerd en gerapporteerd?



Veel van de werkzaamheden van de ILT spelen zich af buiten de schijnwerpers. Dat geldt voor zowel de reguliere toezichttaken als voor de werkzaamheden die georganiseerd zijn binnen de programma's die gericht zijn op het aanpakken van de grootste maatschappelijke risico's.

Soms loopt de ILT tijdens haar werkzaamheden aan tegen zaken aan die een bredere bekendheid verdienen. Dat kan zijn omdat de ILT nieuwe risico's (klein én groot) signaleert waarvoor nog geen regels zijn opgesteld en waarbij de ILT van mening is dat de bewindspersoon hiervan op de hoogte moet worden gebracht. Of omdat de ILT ziet welke uitwerking wet- en regelgeving in de samenleving heeft. Ook komt het voor dat de bewindspersoon de ILT vraagt een bepaalde zaak vanuit haar deskundigheid te onderzoeken.

Dit hoofdstuk bevat een overzicht van de onderwerpen die de ILT in 2018 van speciaal belang achtte. Dat gebeurde tot medio 2018 grotendeels door een toezichtsignaal aan de bewindspersoon af te geven, vanaf medio 2018 in de vorm van openbare signalerende rapportages. In een aantal gevallen betreft het rapporten die in het kader van regulier toezicht zijn opgesteld.

## De 6 belangrijkste zijn:

### 1 Afvalstromen van Chemours

De ILT constateerde dat in de hele afvalketen weinig tot geen aandacht is voor fluorhoudende stoffen (GenX) in het afval van Chemours. Gevolg hiervan is dat deze stoffen op verschillende plekken in de leefomgeving terechtkomen.

## Onderzoek naar GenX

*"De afvalsector zit in een lastig parket."*

*Inspecteur Afval*

### **Wat is er in 2018 gebeurd?**

*"We hebben onderzoek gedaan naar de afvalstromen van een potentieel zeer zorgwekkend stof: FRD (een fluorhoudende stof, ook wel bekend als GenX). Deze stof valt binnen de circa 300 potentieel zeer zorgwekkende stoffen en binnen de 1.400 zeer zorgwekkende stoffen waar we eigenlijk nog te weinig over weten. De stof wordt gebruikt door Chemours in Dordrecht om coatings te maken. In 2018 was hier politieke aandacht voor. Waar gaat deze stof als afval naartoe? De minister van IenW heeft de ILT vervolgens opdracht gegeven om onderzoek te doen."*

### **Wat heeft de ILT gedaan?**

*"In een half jaar tijd hebben we de hele keten van afvalstromen onderzocht. Zo'n stof gaat namelijk van bedrijf naar bedrijf. Wat gebeurt er met deze stof als het in een afvalstroom terechtkomt? Waar gaat het naartoe en wat gebeurt er vervolgens mee door of bij de afvalverwerkers? Uit het onderzoek komt naar voren dat er weinig aandacht is voor FRD in het afval, niet bij Chemours en ook niet bij de afvalverwerkers en de transportbedrijven. Daardoor komt FRD in onze leefomgeving terecht."*

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

*"De stof kan gevaar opleveren voor onze gezondheid – we vermoeden dat dit kankerverwekkend is – en voor het milieu. Het kan in het oppervlaktewater terechtkomen of de grond besmetten. "*

### **Hoe reageert de sector?**

*"De afvalsector voelt zich verantwoordelijk, maar zit in een lastig parket. FRD is één van de vele zorgwekkende stoffen. Je kunt van de sector niet verwachten dat ze de afvalstoffen op al die stoffen*

*analyseren. Ze beseffen dat het belangrijk is om meer te weten te komen over de stoffen en ze willen graag overleggen hoe ze hier praktisch mee om kunnen gaan."*

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

*"Het werkt goed om zo'n onderzoek onder tijdsdruk uit te voeren. We hebben binnen de inspectie snel kundige mensen bij elkaar kunnen krijgen. Een keten onderzoeken is lastig. Je moet contact zoeken met alle schakels en dat kost vaak veel tijd. Het heeft geholpen dat de minister hier opdracht voor gaf."*

## **2 Stookolie voor zeeschepen – en – Autobrandstoffen voor West-Afrika**

De ILT signaleerde dat partijen in de brandstofmarkt zich onvoldoende realiseren dat alle grondstoffen voor brandstoffen gedurende het hele handels- en productieproces aan de eisen moeten voldoen.

Ook stelde de ILT vast dat brandstoffen voor de West-Afrikaanse markt vaak worden geproduceerd met sterk verontreinigde grondstoffen. Zo benut men maximaal de ruimte in de brandstofnormen in deze landen, die veel ruimer zijn dan de normen in Europa. Dit is een legale praktijk. Daarnaast signaleert de ILT wel dat het wettelijke verbod op het uitvoeren van chemische processen op varende schepen wordt overtreden.

## Ongezonde stoffen naar West-Afrika

**"Het is effectiever om op deze manier chemische bedrijven te beïnvloeden."**

*Inspecteur Afval*

#### **Wat is er in 2018 gebeurd?**

*"We hebben onderzoek gedaan naar de kwaliteit van autobrandstoffen die naar West-Afrika gaan. Aanleiding is een rapport van een Zwitserse organisatie uit 2016. Daarin staat dat Nederlandse oliehandelaren diesel en benzine van slechte kwaliteit maken voor de Afrikaanse markt. De Tweede Kamer heeft hierover vragen gesteld en de ILT heeft hier onderzoek naar gedaan."*

#### **Wat heeft de ILT gedaan?**

*"We hebben gekeken naar de kwaliteit van de stoffen die oliehandelaren gebruiken om brandstoffen te maken voor West-Afrika. Het blijkt dat ze er meer kankerverwekkende en toxische afvalstoffen in mengen dan in de brandstoffen voor de Europese Unie. Punt is dat dit in West-Afrika binnen de regels valt. In 2018 hebben we het rapport aangeboden aan de Tweede Kamer. Daarnaast zijn we met de sector het gesprek hierover aangegaan."*

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

*"Allereerst omdat er sprake is van gezondheids- en milieuschade in West-Afrika. Het is een morele kwestie waar een maatschappelijk debat over gevoerd kan worden. Wat vinden we ervan dat we schadelijke stoffen die we in Nederland niet meer gebruiken wél gebruiken voor de West-Afrikaanse markt?"*



### Hoe reageren de handelaren?

*"In eerste instantie behoudend. Ze houden zich immers aan de normen voor West-Afrika. Ze opereren bovendien in een markt waar dit heel normaal is. Maar ik merk ook dat chemische bedrijven, raffinaderijen en brandstofhandelaren worstelen met hun producentverantwoordelijkheid in de keten."*

### Wat leer jij hiervan?

*"Het is effectiever om op deze manier chemische bedrijven te beïnvloeden dan via een individuele casus. En persoonlijk vind ik dit ook veel interessanter."*

## 3 Rapporten over spoorveiligheid

De ILT publiceerde diverse rapporten op het gebied van spoorveiligheid. Eén daarvan ging over de borging van de vakbekwaamheid van machinisten, een ander over het beperken van mogelijke veiligheidsrisico's in de overgangperiode tussen 2 concessiehouders op het spoor<sup>1</sup>.

### *Borging vakbekwaamheid machinist*

De ILT deed in 2018 onderzoek naar het borgen van de vakbekwaamheid van machinisten. Aanleiding was een incident op het spoor waarbij de machinist niet adequaat reageerde op signalen uit de treinbeveiliging. Geconcludeerd werd dat machinisten niet alleen de juiste papieren moeten hebben, maar ook de specifieke regels en veiligheidssystemen van het eigen bedrijf moeten kunnen toepassen op de eigen treinen en op de routes waarop het bedrijf rijdt. Bij het werven of inhuren van nieuwe machinisten moeten de spoorbedrijven ook kijken naar hun praktijkervaring. Met opleidingsprogramma's moeten de bedrijven de kennis en ervaring van de machinisten op peil houden. Dit gebeurt op dit moment onvoldoende. Een specifiek risico vormen de inhuurmachinisten die voor verschillende spoorbedrijven rijden met steeds andere eigen veiligheidssystemen, andere interne regels en met verschillende treinen op verschillende sporen. De spoorbedrijven hebben de opdracht gekregen om in korte tijd de vakbekwaamheid van hun machinisten op orde te hebben. De inspectie zal dat in 2019 controleren.

### *Concessiewisselingen*

De ILT heeft afgelopen 2 jaar gericht toezicht gehouden op spoorbedrijven bij concessiewisselingen. Naar aanleiding hiervan is geconstateerd dat spoorbedrijven die het reizigersvervoer in een regio overnemen van een ander bedrijf, meer tijd moeten krijgen om zich voor te bereiden. Hoe minder druk op het nieuwe spoorbedrijf, hoe minder kans op fouten en andere veiligheidsrisico's. Deze risico's zitten in het werven en opleiden van machinisten, het aanschaffen van nieuwe treinen en het opstellen en laten toetsen van nieuwe dienstregelingen. De ILT heeft een aantal aanbevelingen gedaan, waaronder een overgangperiode van ten minste 3 maanden. Daarnaast is het te overwegen om in december niet met een nieuwe dienstregeling te beginnen, omdat dat een kwetsbare periode is vanwege de doorgaans ongunstige weersomstandigheden.

<sup>1</sup> Verder verschenen er nog twee rapporten over mankementendetectie en certificeren spoorvoertuigen. Deze worden in Hoofdstuk 5 genoemd.

## Hoe zorg je voor een vakbekwame machinist?

*"De sector is nu zelf aan zet."*

*Inspecteur Rail*

### **Wat is er in 2018 gebeurd?**

*"In 2018 hebben we onderzoek gedaan naar het borgen van de vakbekwaamheid van treinmachinisten. Aanleiding was een incident waarbij een ingehuurd machinist een gevaarlijke situatie veroorzaakte doordat hij een rood sein negeerde. Dit riep bij de ILT de vraag op: hoe borgen de spoorwegondernemingen de vakbekwaamheid van machinisten?"*

### **Wat heeft de ILT gedaan?**

*"We hebben een representatieve steekproef gehouden onder de 40 spoorwegondernemingen. Daarbij hebben we gekeken hoe zij mensen werven en opleiden. En hoe ze zorgen dat de machinisten vakbekwaam blijven. De uitkomsten zijn ronduit verontrustend. Nagenoeg alle spoorwegondernemingen hebben de vakbekwaamheid van machinisten onvoldoende in beeld. Ze vertrouwen bijvoorbeeld erg op certificaten en doen weinig extra's om te peilen wat iemands kennis en ervaring is. Spoorwegondernemingen moeten zich ook meer bewust zijn van de risico's bij machinisten in de 'flexibele schil' (op afroep). Die rijden vaak voor verschillende spoorwegondernemingen, met andere interne regels en andere treinen. Deze machinisten krijgen weinig mee van een bedrijfscultuur."*

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

*"Vanwege de maatschappelijke relevantie: incidenten zijn van invloed op de veiligheid, punctualiteit, bedrijfszekerheid en economische aspecten."*

### **Hoe reageert de sector?**

*"Dat was opvallend. We hebben ze mee laten lezen met het rapport en ze zeiden zich te kunnen vinden in de conclusie. Vervolgens was hun eerste reactie: wat gaat de inspectie hieraan doen? Ze hadden zelf niet eens door hoe opmerkelijk hun reactie is, zij zijn immers nu eerst zelf aan zet. De bevindingen rechtvaardigen een stevige conclusie: nagenoeg alle spoorwegondernemingen borgen de vakbekwaamheid van hun machinisten onvoldoende. De spoorwegondernemingen hebben toegezegd dat ze met verbeterplannen komen."*

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

*"Tijdens het onderzoek viel me op dat er veel overeenkomsten zijn tussen de verschillende spoorwegondernemingen. Waarom leren ze niet wat meer van elkaar en waarom werken ze zo weinig samen? Overigens kunnen we de hand ook in eigen boezem steken. In het kader van een uitwisselingsproject liep ik een keer mee met een collega van de Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd. Het viel me op hoeveel overeenkomsten er tussen ons werk zit. Dus het is ook goed voor inspecteurs van verschillende diensten om met elkaar te bekijken hoe je een probleem aanpakt."*

#### **4 Staat van Schiphol 2018**

De ILT geeft in deze Staat van Schiphol een beeld van de veiligheid en de duurzaamheid op en rond Schiphol, op basis van haar toezichthoudende rol. De ILT geeft aan dat de normen die ze op Schiphol handhaaft over het algemeen gehaald worden. Er is een toename van het externe veiligheidsrisico, maar die blijft binnen de norm. Ook de totale uitstoot van schadelijke stoffen en het geluid voor omwonenden zijn toegenomen. De Staat van Schiphol 2018 is de eerste uitgave en is onderdeel van het nieuwe programma Schiphol van de ILT. Het is de ambitie om deze rapportage de komende jaren verder uit te breiden met informatie over nog meer onderwerpen en met het oordeel van de ILT over de gepresenteerde cijfers.

#### **5 Stint**

Op 20 september 2018 vond een ernstig ongeval plaats met een Stint op een overweg in de buurt van station Oss West. Vier kinderen kwamen om het leven, de bestuurster en een 5<sup>e</sup> kind raakten zwaargewond. Direct na het ongeval hebben 2 inspecteurs van de ILT de situatie onderzocht.

Op 1 oktober wezen de eerste voorlopige resultaten van een onderzoek van de ILT op potentiële veiligheidsrisico's. De minister besloot daarop om het gebruik van de Stint per 2 oktober 2018 op de openbare weg in Nederland te schorsen. De impact van dit besluit voor gebruikers van de Stint was groot. Zo moesten kinderopvangorganisaties op zoek naar een alternatief om kinderen van en naar school te brengen.

De ILT heeft onderzoek gedaan naar de modificaties die sinds de toelating in 2011 aan de Stint zijn aangebracht en de verschillende modellen die door de fabrikant worden geproduceerd en op de markt gebracht. Het technische veiligheidsonderzoek is door de ILT uitbesteed aan TNO. TNO concludeert op 12 december 2018 dat het veiligheidsniveau van de onderzochte voertuigen ontoereikend is voor personenvervoer.

Naast het onderzoek naar de Stint als product, is er in samenwerking met het Agentschap Telecom onderzoek gedaan naar de elektromagnetische straling op de spoorwegovergang waar het ongeval heeft plaatsgevonden. De metingen zijn in opdracht van Agentschap Telecom door het onderzoeksbureau DEKRA uitgevoerd.

#### **6 Lanceerstandaarden vuurwerk**

Vuurpijlen mogen alleen nog met een lanceerstandaard worden afgestoken. Deze standaard moet worden meegeleverd bij de aankoop van vuurpijlen. Maar gebeurt dat ook? Dat heeft de ILT in 2018 in opdracht van de staatssecretaris onderzocht. Eind november signaleerde de ILT dat geen van de door vuurwerkimporteurs geleverde lanceerstandaarden stabiel waren. Na de publicatie van dit rapport biedt de vuurwerkbranche de ILT nieuwe of verbeterde standaarden aan, waarvan meerdere wel stabiel zijn bevonden.

## Overige signalen en rapportages:

#### **7 Balsemingsmiddelen**

De ILT signaleert dat er geen balsemingsvloeistoffen zijn toegelaten tot de Nederlandse markt. Dat betekent dat de middelen die hiervoor in Nederland gebruikt worden, illegaal zijn verkocht en gebruikt. Dat wil zeggen zonder beoordeling van de risico's voor mens en milieu.

## **8 Gebruik van biociden in vliegtuigen**

De ILT signaleert dat meerdere landen vliegtuigmaatschappijen verplichten bij aankomst op hun grondgebied in de cabines biociden te spuiten die in Nederland niet toegelaten zijn. De risico's voor mens en milieu zijn echter niet bekend.

## **9 Bio Heating Oil en de REACH-verordening**

De Europese REACH-verordening over chemische stoffen bevat de verplichting om voor gevaarlijke stoffen een blootstellingsbeoordeling op te stellen. Hierbij wordt bepaald welke risico's er gepaard gaan met alle fases van de levenscyclus van de stof, dus ook de verbranding van de stof. De ILT signaleert dat zo'n beoordeling niet hoeft te worden opgesteld voor stoffen die niet als gevaarlijk zijn bestempeld, maar waarvan de verbranding wel leidt tot gevaarlijke emissies. Dit doet niets af aan het feit dat er voor emissies van verbrandingsinrichtingen Europese regels gelden.

## **10 Europese Kwikverordening**

De ILT signaleert dat de aanpassing van de Nederlandse regelgeving aan de nieuwe Europese Kwikverordening vertraging oploopt en niet afgerond zal zijn per 1 januari 2018. Maar op die datum treedt de Europese verordening wel in werking. Inmiddels is het Besluit op 31 jan 2019 in de Staatscourant gepubliceerd.

## **11 Juridische borging van eisen aan het buiten gebruik stellen van grondwaterbronnen**

De ILT signaleert dat het verbod om zonder erkenning filters in de bodem af te dichten juridisch niet goed geregeld is. De ILT kan als gevolg daarvan hierop niet handhaven.

## **12 Ontoereikende emissietoetswaarden voor thermisch gereinigde grond**

De ILT signaleert dat een partij thermisch gereinigde grond die bij keuring voldeed aan de wettelijke emissietoetswaarden voor zware metalen na toepassing in een dijk toch heeft geleid tot overschrijding van de maximale emissiewaarden voor zware metalen op het grondwater. Dit zou kunnen betekenen dat de wettelijke emissietoetswaarden voor zware metalen in thermisch gereinigde grond niet voldoen.

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

De ILT signaleert dat de afzetmarkt voor thermisch gereinigde grond op slot is komen te zitten door ontbrekend vertrouwen bij afnemers als gevolg van eerdere problemen met deze grond. Hierdoor is de opslagcapaciteit van grondreinigers volledig gevuld met voorraden en kan er minder nieuwe vervuilde grond worden aangenomen en gereinigd. Dit kan problemen opleveren voor de voortgang van bouwprojecten en bodemsaneringen.

## **14 Registratie afgegeven geneeskundige verklaringen scheepvaart**

De ILT bericht dat ze keuringsartsen voor de scheepvaart opdraagt niet langer op de dag van een keuring door te geven aan wie zij een geneeskundige verklaring hebben afgegeven. Dit mag niet meer, omdat de meldingsprocedure niet voldoet aan de gewijzigde privacyregelgeving. Gevolg hiervan is dat Nederland niet langer beschikt over een actueel register van geneeskundige verklaringen voor zeevarenden en binnenvaartschippers en dus niet voldoet aan de wet- en regelgeving op het gebied van zee- en binnenvaart.

## **15 Borging van nationale ruimtelijke belangen**

Veel zaken waar de ILT toezicht op houdt vragen om inpassing in ruimtelijke plannen. Voorbeelden zijn Schiphol, zorgplicht primaire waterkeringen, drinkwaterbedrijven en dan meer specifiek de grondwaterbeschermingsgebieden en Mainport Rotterdam. Tussen 2012 en 2018 zijn hierover signalen opgesteld. In 2018 zijn deze signalen gebundeld in 'De borging van nationale ruimtelijke belangen'. Het beeld is dat de feitelijke inpassing voldoende is.

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

De ILT signaleert dat bedrijven geen serieuze inzet plegen om tot afschaffing of vermindering te komen van 76 zeer zorgwekkende stoffen. Deze stoffen zijn weliswaar tot 2025 uitgezonderd van de emissie-eisen voor zeer zorgwekkende stoffen, maar er geldt wel een minimalisatieplicht voor deze stoffen. Het negeren daarvan kan leiden tot onbedoelde en onnodig grote uitstoot van deze stoffen tot 2025. Om deze reden wordt de overgangstermijn aangepast.

**17 Boetebeleid binnenvaart en evaluatie toezicht binnenvaartwet**

Op verzoek van de Tweede Kamer heeft de ILT onderzoek laten doen naar het boetebeleid in de binnenvaart. De onderzoekers van Panteia en Twynstra Gudde kwamen tot de conclusie dat het toezicht op de binnenvaart deugt en dat de opgelegde boetes niet te hoog zijn. Een verbeterpunt in het toezicht is dat de handhaving gecoördineerd moet worden vanuit één partij en met een kleiner aantal toezichthoudende organisaties.

Uit de onderzoeken kwam ook naar voren dat een termijn van 2 weken voor het indienen van een zienswijze voor binnenvaartschippers te krap is, omdat ze vaak langer op het schip verblijven. Deze termijn is daarom verlengd naar 4 weken. Verder wil de ILT de hoogte van de boete voor personen verlagen. Als gevolg daarvan valt een boete voor een bedrijf hoger uit dan voor de eigenaar van het schip, zoals nu het geval is. De ILT heeft opdracht gegeven het boetebeleid en het toezicht op de binnenvaart te analyseren.

## 4. Optimale dienst- en vergunningverlening

Zakelijke vergunningverlening en optimale dienstverlening is de ambitie die ook in 2018 centraal staat. Het doel: burgers en bedrijven hebben duidelijkheid, eenvoud, gemak, inzicht en overzicht. De insteek is klantwaarde omhoog en verspilling eruit halen. Naast de 6 eerdergenoemde programma's op het gebied van toezicht heeft de ILT hiervoor nog eens 2 programma's ingericht.



## Start met 4 vergunningsstromen

De ILT komt van ver qua dienstverlening en vergunningverlening; de processen zijn zeer verschillend ingericht en de mate van digitalisering is zeer gevarieerd en allerminst 'up to date'. In 2018 is verder gegaan met het herontwerp van de vergunningverlening. Dit is een in apart programma ondergebracht.

Het begint met het vereenvoudigen van 4 omvangrijke vergunningsstromen: de certificaten voor de scheepvaart, de registratie van luchtvaartuigen, de registratie van spoorvoertuigen en de vergunningen voor machinisten. De ILT bracht verbeteropties in kaart en vertaalde deze naar quick wins. Dit zijn verbeteringen die binnen vergunningverlening doorgevoerd kunnen worden zonder investeringen. Denk aan het schrappen van administratieve stappen, het verbeteren van de communicatie via de website en het aanpassen van aanvraagformulieren. De volgende stap, de implementatie was lastiger. Toch is het gelukt om de quick wins eind 2018 door te voeren.

## Nog 4 vergunningsprocessen verbeterd

Medio 2018 zijn 4 andere, complexe vergunningsprocessen onder de loep genomen. Het gaat om de jaarlijkse keuring en certificering van een schip, de aanvraag voor een AOC (Air Operator Certificate) luchtvaart, de aanvraag voor vergunningverlening van spoorvoertuigen (in relatie tot het vierde spoorwegpakket) en een aantal processen binnen de leefomgeving. Deze opdracht was ingewikkelder. Bij de analyse van deze processen ligt de nadruk op het selectief en risicogericht handelen bij vergunningverlening. Daarnaast komen bij het doorlichten van de processen ook verspillingen, doorloop- en wachttijden en klantencontactmomenten aan de orde. Net als bij de eerste lichting betreft de ILT de aanvragers bij de analyse om verbetermogelijkheden in kaart te brengen. In 2019 gaat de ILT hiermee verder.

## Digitale aanvraagformulieren

In 2018 zijn de eerste meld- en aanvraagformulieren gedigitaliseerd. Het gaat om bodem, legionella, afval en drones. Ook zijn de eerste standaardscenario's voor het gebruik en besturen van drones gerealiseerd. Verder is een start gemaakt met ondersteunende applicaties voor het vergunningsproces. Het optimaliseren van de ICT leidt tot minder kosten en meer gemak voor zowel medewerkers als aanvragers. Het biedt inzicht in de voortgang van het vergunningsproces voor aanvragers. Voor het proces van selectief vergunnen is het noodzakelijk dat de ILT over passende en slimme systemen beschikt.

## Met drones kan er veel misgaan

*"Bedrijven verwachten dat ze met drones een gat in de markt hebben gevonden, maar dat valt soms tegen."*

*Inspecteur Vergunningverlening luchtvaart*

### **Wat is er in 2018 gebeurd?**

*"We hebben in 2018 veel vragen gekregen van bedrijven die met hun drones meer willen dan wettelijk is toegestaan. Als het om drones gaat, zijn er allerlei beperkingen. Je mag bijvoorbeeld met je drone niet boven een stad of dorp vliegen. En ook niet in een plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied. De meeste bedrijven in de dronewereld leggen zich daar niet bij neer. Ze willen geld verdienen met hun drone. Maar dat is nu net het probleem, dat is lastig. Ze vragen ontheffingen aan in de hoop dat ze daardoor wél geld met hun drone kunnen verdienen."*

### **Wat heeft de ILT gedaan?**

*"We hebben in 2018 een zogenaamd werkscenario gemaakt voor bedrijven die drones gebruiken. Dit is een overzicht van de voorwaarden waaronder je drones kunt gebruiken. We zijn samen met de sector om de tafel gaan zitten. We hebben alle bijzondere vragen van bedrijven in kaart gebracht. Vervolgens hebben we de risico's geïnventariseerd en op een rij gezet hoe je die verkleint zodat ze acceptabel zijn. Zo zijn de eerste twee werkscenario's opgesteld."*

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

*"Met drones kan veel misgaan. Bijvoorbeeld dat je 'm op je hoofd of door je dak krijgt, dat een drone door de voorruit van je auto vliegt of tegen een vliegtuig of helikopter. Als inspectie willen we voorkomen dat het echt misgaat. Nog een reden waarom we dit doen: in 2020 komen er Europese regels. Met onze aanpak lopen we daarop vooruit."*

### **Hoe reageert de sector?**

*"Enthousiast. Deze aanpak creëert mogelijkheden in plaats van beperkingen. Het geeft ook duidelijkheid. Bedrijven kunnen voor zichzelf uitrekenen of het de moeite waard is om te investeren."*

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

*"Dat het handig is om met de sector zelf te overleggen. Ik krijg meteen feedback op mijn voorstellen en vice versa. Allerlei aannames worden meteen weggenomen. Dat is leerzaam en kan ik het iedereen aanbevelen."*

## **Snelle vergunning**

In 2018 zet de ILT een grote stap met risicogericht vergunningverlening. Bij vergunningverlening, voor bijvoorbeeld internationaal afvaltransport (EVOA), toetst de ILT repeterende vergunningen zonder groot milieurisico alleen op hoofdlijnen. Dit gaat over jaarlijks vergelijkbare uitvoer van afvalstoffen naar dezelfde verwerker. Deze aanpak wordt in samenwerking met de autoriteit van het ontvangende EU-lidstaat uitgevoerd. In 2018 is bij de eerste twee bedrijven met repeterende vergunningen samen met de betrokken autoriteiten een audit uitgevoerd. De resultaten van deze audits laten zien dat deze aanpak goed werkt. Bovendien blijkt de aanpak voor de betrokken bedrijven een extra prikkel tot kwaliteitsborging te vormen.

Daartegenover is er intensief aandacht voor aanvragen van bedrijven of voor stromen die in het verleden een groter milieurisico vormden, bijvoorbeeld door geconstateerde overtredingen. De ILT voert daarbij ook reality checks uit.

## **Programma Regie en Toezicht op externe productie en relaties**

Naar aanleiding van vragen over het functioneren van het stelsel van uitbesteding en toezicht is de ILT een programma gestart om beter in control te komen ten aanzien van deze werkzaamheden. Dit zijn werkzaamheden die hoofdzakelijk door private partijen zoals certificerende instellingen worden verricht, maar waarvoor de minister uiteindelijk verantwoordelijkheid draagt. De vragen zijn voornamelijk terug te voeren op de resultaten van de Fyra-enquêtecommissie en het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over het ongeval met het zeilschip Amicitia en de Boordcomputer taxi (BCT). Ook sluit het programma aan bij de kabinetsreactie naar aanleiding van het fipronilrapport.



Het doel van het programma is driedelig:

- 1 De ILT heeft zicht op de ontwikkelingen in de markt, kan op elk moment een actueel beeld van de uitbestede werkzaamheden en de keuzes in het toezicht produceren.
- 2 De ILT heeft regie op de uitvoering van het stelsel van uitbestede werkzaamheden en stuurt zo nodig bij.
- 3 De ILT is in control op het volledige pakket van uitbestede werkzaamheden.

Het programma loopt tot eind 2019. Het bestaat uit 6 projecten waarmee de ILT de volgende onderdelen wil realiseren:

- Een sluitende inventarisatie van alle instellingen.
- Een gegroepeerde ordening van deze instellingen.
- Een risico-indeling naar het effectgebied waar deze instellingen werkzaam zijn.
- Een differentiatiemodel voor het toezicht dat rekening kan houden met de gelopen risico's voor de maatschappij en de ILT.
- Een interne werkwijze van aanvraag tot audit.
- Een voorstel voor een het opnieuw ijkken van relaties.

In 2018 zijn 4 van de 6 projectgroepen gestart. In het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2019 worden de eerste projecten afgerond.

## Noord/Zuidlijn Amsterdam

In juli 2018 is de Noord/Zuidlijn in Amsterdam geopend. Deze metrolijn verbindt Noord- en Zuid-Amsterdam met elkaar. De ILT is vanaf het begin betrokken bij dit ambitieuze project. De vergunning kan namelijk pas worden verleend na een schriftelijke verklaring van de toezichthouder waarin is beschreven in hoeverre de lokale spoorweginfrastructuur voldoet. Alle stappen van de bouw en de indienststelling zijn van dichtbij gevolgd. In de loop van het project zijn de wettelijke kaders waarbinnen de ILT haar werkzaamheden moet uitvoeren veranderd. De verantwoordelijkheden zijn verschoven van de centrale overheid naar de decentrale overheid. Dit heeft gevolgen gehad voor de onderlinge verhoudingen en processen, maar niet voor de uiteindelijke taak van de ILT: het geven van een gefundeerd oordeel over de veiligheid van het metrosysteem in technisch en operationeel opzicht.

### Hoe veilig is de nieuwe metro?

Bij de nieuwe metrolijn is gekozen voor een nieuw beveiligingssysteem. Dit maakt het mogelijk dat er meer metro's per uur rijden en dat de metro in de toekomst zonder bestuurder kan rijden. Beveiligingssystemen, zeker als het nieuwe ontwikkelingen betreft, zijn bij uitstek focusgebieden van de ILT. Toch houdt het daar niet op. Alle nieuwe systemen kenmerken zich door het feit dat ze net iets anders werken dan oorspronkelijk bedacht. Om dit te compenseren, worden vaak procedurele maatregelen genomen, bijvoorbeeld via extra instructies in de handboeken. Voor de ILT is het dan steeds de vraag of dit een risico voor de veiligheid is: zullen de betrokken personen in staat zijn deze extra instructies correct en veilig uit te voeren, ook in stresssituaties?

Mede op aandringen van de ILT is er in Amsterdam gekozen voor een lange periode van testen en proefrijden. In het testbedrijf zijn alle technische systemen getest, in het proefbedrijf kregen de medewerkers trainingen en oefeningen met verstoringen, zelfs met proefpassagiers. De ervaringen met het proefbedrijf hebben een belangrijke rol gespeeld bij het uiteindelijk soepel in gebruik nemen van de lijn.

## 5. Toezichttaken van de ILT

Luchtvaart, scheepvaart, treinen, gevaarlijke stoffen, legionella ... De ILT voerde ook in 2018 op vele terreinen haar taken uit. Steeds gaat het om veiligheid, zekerheid en vertrouwen in transport, infrastructuur, milieu en wonen. Naast de 6 eerder beschreven programma's zijn er veel meer toezichttaken. Ongevalsonderzoek en afhandeling van incidenten zijn daar een onderdeel van. Dit hoofdstuk gaat in op een aantal taken die de ILT in 2018 heeft uitgevoerd.



## Leefomgeving

### Vuurwerk

#### Webshops met gevaarlijk vuurwerk

In 2018 heeft de ILT postpakketten met vuurwerk gecontroleerd. Veel vuurwerk wordt via webshops in andere Europese landen aangeboden en vervolgens via een postpakket naar Nederland verstuurd. Voor de postpakketbedrijven die niet weten wat er in de pakketten zit, is het erg lastig om dit soort pakketten eruit te vissen. Het gaat zowel om consumentenvuurwerk als om zwaar professioneel en illegaal vuurwerk. Dit laatste type vuurwerk brengt extra risico met zich mee.

Met nieuwe technieken en speciaal getrainde speurhonden zijn pakketten met zwaar explosieve lading onderschept. De onderschepte pakketten bleken ook een bron van informatie. Met deze informatie is de IOD samen met de politie Haaglanden verder onderzoek gaan doen. Daaruit bleek dat een van de webshopservers in Nederland staat. Met bevoegdheden van de Officier van Justitie is door digirechercheurs van de IOD en de politie een kopie gemaakt van de server. Dit leverde een schat aan informatie op. De webshop heeft niet alleen Nederlandse klanten, maar ook een groot aantal klanten uit andere Europese landen. De gegevens zijn gedeeld met onder meer de Duitse Zoll Kriminal Amt, de Duitse Douane opsporing. Dankzij de Nederlandse informatie zijn daar circa 1.000 zaken ontdekt, waarbij soms partijen met meer dan een ton illegaal vuurwerk in beslag zijn genomen.

Ook het vuurwerk dat via officiële kanalen het land binnenkomt, blijkt niet altijd aan de eisen te voldoen. De ILT constateerde dat maar liefst 28% van het onderzochte consumentenvuurwerk niet aan de veiligheidseisen voldoet. Batterijen (cakeboxen) vormen het grootste risico. Deze batterijen kunnen omvallen met alle risico's van dien.

#### Keuringen van vuurwerkpartijen

In 2018 zijn vuurwerkimporteurs gecontroleerd die verantwoordelijk zijn voor het op de markt brengen van consumentenvuurwerk. Voldoet het vuurwerk aan de Nederlandse en Europese eisen? Op basis van eerdere controles, tips en inlichtingen uit binnen- en buitenland heeft de ILT inspecties uitgevoerd. Zo'n 300 partijen zijn dit jaar geselecteerd en getest. Partijen die niet door de test komen, moeten op kosten van de importeur worden vernietigd. Soms kan de importeur het vuurwerk herstellen en is het alsnog geschikt voor de verkoop. De ILT voorkomt met deze controles dat enorme hoeveelheden gevaarlijk vuurwerk in de winkels terechtkomen.

### Asbest in make-up

In 2018 heeft de ILT in 5 cosmeticaproducten van één bedrijf asbest aangetroffen, daarnaast heeft de Tsjechische overheid nog in een ander product van dit bedrijf asbest gevonden. Alle 6 producten zijn in opdracht van de ILT van de markt gehaald. Het bedrijf heeft aangegeven dat het maatregelen heeft getroffen om te voorkomen dat asbesthoudende producten nogmaals op de markt worden gebracht.

Naar aanleiding van het aantreffen van asbest in deze cosmetica hebben de ILT en NVWA circa 300 cosmeticaproducten van andere merken op asbest laten testen. Bij 2 producten werd asbest aangetroffen. Deze producten zijn eveneens van de markt gehaald. Hoewel asbest in een aantal cosmeticaproducten is gevonden, blijkt uit onderzoek van het RIVM dat het risico voor de volksgezondheid beperkt is.

### Legionellapreventie bij campings in Zeeland

In de zomer van 2018 zijn campings in Zeeland geïnspecteerd op legionellapreventie. Om een selectie te maken welke campings geïnspecteerd moesten worden, is eerst een risicoscan uitgevoerd. Hiervoor zijn alle campings aangeschreven met het verzoek een vragenformulier in te

vullen en relevante stukken mee te zenden. Op basis van de ontvangen informatie over de meest risicovolle aandachtspunten bij legionellapreventie is een selectie gemaakt. Dat resulteerde in een inspectie bij circa 20% van de campings. Bij deze selectie en de uitvoering van de inspecties is samengewerkt met het drinkwaterbedrijf Evides. Voor het verzamelen van de feiten bij de inspecties is gebruik gemaakt van de Legionella App. De inspecteur kon ter plaatse de resultaten invullen in de app, waarna zichtbaar werd op de plattegrond dat een inspectie was afgerond. Bij ruim de helft van de onderzochte campings zijn zodanig ernstige overtredingen geconstateerd, dat bestuursrechtelijk opgetreden moest worden.

### **Legionellapreventie bij zwembaden en sauna's**

In 2018 hield de ILT een proef met het verzamelen en analyseren van detailinformatie bij de controles van ruim 200 zwembaden en sauna's op legionellapreventie. Uit de nalevingscijfers van 2009 tot en met 2018 blijkt dat deze doelgroep slechter scoort dan andere doelgroepen. Dankzij een intensieve en constructieve samenwerking met de drinkwaterbedrijven is het gelukt om een rapport op te stellen met een opsomming van de meest voorkomende gebreken. De ILT heeft dit rapport besproken met 6 branche- en vakverenigingen van technici in de zwembadbranche.

Belangrijk bij de analyse is de vergelijking tussen de prestaties van zwembaden met- en zonder keurmerk. Stichting Keurmerk geeft aan zwembaden die excellent presteren een keurmerk. Jaarlijks krijgen de zwembaden met een keurmerk een audit om te toetsen of de kwaliteit wordt geleverd volgens de norm. Eén van de elementen van het keurmerk is de eis om te voldoen aan wetgeving. Met de branches is afgesproken om de verschillen in onderzoek van de ILT en het keurmerk van de Stichting Keurmerk te vergelijken. Ook zullen de ILT en Stichting Keurmerk samen inspecties en audits gaan uitvoeren.

Aan de hand van de detailanalyse toonde de ILT aan dat zwembaden met een keurmerk slechter scoren op legionellapreventie dan de andere zwembaden. Het gesprek met de branche hierover leverde op dat ieder in de branche exploitanten van zwembaden stimuleert verbeteringen door te voeren. Een controle na 8 weken door het drinkwaterbedrijf bepaalt of verbeteringen zijn doorgevoerd. Als dat niet is gebeurd, treedt de ILT bestuursrechtelijk op. Dit vond uiteindelijk in nog 36 gevallen plaats.

### **Chemische risico's**

#### **Bestrijding van ratten**

Voor de bestrijding van ratten worden in Nederland veel rodenticiden (gif) gebruikt om risico's voor de volksgezondheid en economische schade door ratten te voorkomen. Het is van belang dit gif juist en veilig te gebruiken, onder andere om resistentie bij ratten te voorkomen. Het gaat om een erg schadelijke stof die een dier inwendig laat doodbloeden. Als kinderen of andere dieren de lokstof direct of indirect binnen krijgen, heeft dit ernstige gevolgen. Daarom is voor de bestrijding van ratten buiten en rondom bedrijven een zelfreguleringsstelsel ontwikkeld.

Vanaf 1 juni 2017 mag rattenbestrijding alleen nog plaatsvinden met de IPM-methode (Integrated Pest Management). Deze regelgeving heeft als doel: juist en veilig gebruik van rodenticiden en het terugdringen ervan. Het inzetten van gif zonder het uitvoeren van weringsmaatregelen en de inzet van klemmen is nu verboden. Toepassers van rodenticiden moeten in het bezit zijn van een persoonlijk vakbekwaamheidsbewijs en – als ze daadwerkelijk gif inzetten – een bedrijfscertificaat 'IPM Buitengebruik'.

In 2018 bezocht de ILT 56 professionele plaagdierbeheersingsbedrijven en 49 klantlocaties van de opdrachtgevers. De inspecties zijn vooraf per brief aan het bedrijf aangekondigd. De klantlocaties zijn ter plekke bij het plaagdierbeheersingsbedrijf geselecteerd voor een inspectie op locatie. Er zijn nauwelijks overtredingen geconstateerd. De zelfregulering bij de professionele plaagdierbestrijders lijkt dus succesvol. Tevens constateerde de ILT dat het gebruik van rodenticiden is gereduceerd,

waarbij een aantal plaagdierbestrijders helemaal geen rodenticiden meer gebruikte. De ILT is geen bevoegd gezag als agrariërs op hun eigen bedrijf zelf de ratten bestrijden. Ontvangen signalen hierover bracht de ILT onder de aandacht van de NVWA.

### **Toezicht op precursoren**

Precursoren zijn grondstoffen voor chemische producten. Zij kennen veelvuldig toepassingen in het bedrijfsleven. Ook particulieren benutten ze in het alledaags gebruik. Denk aan waterstofperoxide voor het desinfecteren, (haar)bleekmiddel als schoonmaakmiddel, salpeterzuur als etsvloeistof of aceton als nagellakremover. Problemen gaan zich voordoen als kwaadwillenden hier explosieven van maken.

Volgens de wet is voor de aanschaf van bepaalde precursoren door particulieren een vergunning verplicht. Bedrijven die precursoren kopen, vallen niet onder deze vergunningplicht. Zij zijn verplicht om verdachte transacties, diefstal en verdwijningen van precursoren te melden.

Het algemene beeld van de inspecties is dat de nalevingsbereidheid van bedrijven hoog is. Desondanks kreeg 63% van de bedrijven die onder de werking van de wet vallen het oordeel 'matig'. Dit betekent dat zij niet volledig voldoen aan alle voorschriften. De bedrijven die slecht scoorden (13%) hebben verbeterpunten meegekregen.

Verder blijkt dat de wijze waarop deze verplichtingen bij de bedrijven worden ingevuld erg verschilt. Een duidelijk effect van de regelgeving is dat winkels alternatieve producten aanbieden of bepaalde producten helemaal uit het assortiment nemen. En dat producenten de samenstelling van de producten aanpassen. Ook blijkt uit de inspecties dat het van belang is om systematisch de winkels te blijven bezoeken om het niveau van waakzaamheid op peil te houden. Het meest belangwekkend is dat uit de contacten met politie en Belastingdienst (samen verantwoordelijk voor het meldpunt) duidelijk wordt dat het systeem van melden van verdachte transacties blijkt te werken.

De ILT heeft het initiatief genomen om een informele werkgroep op te richten van toezichthoudende instanties in de buurlanden. In februari 2018 vond een eerste bijeenkomst plaats waarbij ook een vertegenwoordiger van de Europese Commissie aanwezig was. Het internationale contact leverde onder andere een aantal succesvolle handhavingsacties op. Het leidde ook tot beëindiging van de verkoop en aanpassing van de samenstelling van een aantal vergunningsplichtige producten.

### **Buisleidingen**

De ILT houdt toezicht op de exploitanten van buisleidingen. Het Besluit externe veiligheid buisleidingen stelt eisen aan de 40 exploitanten die samen 18.000 kilometer buisleidingen beheren, waar onder hoge druk gas, olie en gevaarlijke stoffen door worden vervoerd. Vervoer van stoffen door buisleidingen is een veilige en effectieve transportmethode ten opzichte van vervoer via water, weg of spoor. Het transport kan vrijwel ongestoord plaatsvinden mits de buisleidingen van voldoende kwaliteit blijven. Een lekkage kan leiden tot bodem- of waterverontreiniging, brand, explosie of een gifwolk.

De afgelopen jaren werkte de ILT aan het bereiken van een basis naleefniveau door alle buisleidingexploitanten. Dat niveau was begin 2018 bereikt. Naleving van de exploitanten is in het algemeen goed. De ILT gaf in 2018 een paar waarschuwingen, maar er was geen enkel bestuurlijk handhavingstraject nodig. In 2018 zijn inspecties uitgevoerd op 3 specifieke onderwerpen:

- Compliance: alle 21 gecontroleerde exploitanten bevinden zich op het basisniveau. 7 exploitanten stijgen daar bovenuit. In het toezichtplan voor 2019 zullen deze exploitanten minder aandacht krijgen.
- Diepteligging: uit de 6 inspecties naar de diepteligging blijkt dat de aandacht voor de diepteligging en dekking van buisleidingen onvoldoende is. De exploitanten zijn schriftelijk gewezen op hun verantwoordelijkheid. Met de branchevereniging Velin is afgesproken dat er richtlijnen worden ontwikkeld. In 2020 toetst de ILT dit opnieuw.

- Management of Change (MOC): uit 6 inspecties bleek dat de risico-evaluaties bij wijzigingen verbeterd kunnen worden. Er wordt bij wijziging niet altijd een geaccrediteerde instelling betrokken voor goedkeuring. In 2019 zullen de MOC-audits een vervolg krijgen.

Met de brancheorganisatie Velin is regelmatig overleg in de vorm van rondetafelgesprekken. Ook organiseerde de ILT een exploitantendag waar de bevindingen uit het toezicht gedeeld werden. Er is gesproken over verdere verbetering van het veiligheidsbewustzijn.

### **Toezicht op Defensie**

De ILT houdt toezicht op de naleving van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) op zo'n 140 defensielocaties en een aantal 'bijzondere' inrichtingen. Bij Defensie gaat het bijvoorbeeld om: onveilige situaties in legeringsgebouwen waarin militairen overnachten, te weinig aandacht voor milieu en brandveiligheid en overtredingen van de veiligheids- en milieueisen. Als gevolg van herhaalde overtredingen van de veiligheids- en milieueisen heeft de ILT de marine al in 2016 onder verscherpt toezicht gesteld. Sindsdien heeft de marine gewerkt aan het verbeteren van de naleving en het vergroten van de veiligheid. De bereikte resultaten en de voorgenomen maatregelen geven de ILT voldoende vertrouwen dat dit proces adequaat zal worden afgerond. Daarmee is eind 2018 het verscherpt toezicht op de marine opgeheven. In 2019 zal de ILT controleren of de verbetering zich heeft doorgezet.

### **Risicovolle bedrijven**

De ILT is adviseur bij Wabo-vergunningverlening aan de meest risicovolle bedrijven in Nederland. Het bevoegd gezag is niet verplicht het advies op te volgen. Wel kan de ILT beroep aantekenen tegen de definitieve beschikking als het advies niet wordt opgevolgd. Voordat de ILT dit doet, probeert ze eerst om in goed overleg te komen tot een oplossing. Beroep aantekenen is de laatste optie en gebeurt alleen op zwaarwegende argumenten. Afgelopen jaar heeft de ILT beide methoden toegepast. Hieronder 2 voorbeelden.

- **Kunstmestfabriek Yara**

Mede door inzet van de ILT beëindigde de provincie Zeeland in 2018 het jarenlange gedogen van de veel te hoge stofemissies van chemieconcern Yara in Sluiskil. De uiteindelijke dreiging van een dwangsom van de provincie bracht het bedrijf op groenere gedachten. Kunstmestproducent Yara in Sluiskil is al jaren in beeld omdat in strijd met de vergunning een stofemissie werd gedoogd: ruim tweemaal hoger dan toegestaan op grond van Europese normen. In november 2017 werd duidelijk dat Yara zich opnieuw niet aan de afspraak zou houden om per 1 januari 2018 de oude vervuilen installatie (priltoren) buiten werking te stellen. Daarop haalden de ILT-inspecteurs alle ter beschikking staande middelen uit de kast om het bevoegd gezag te bewegen om handhavend door te pakken. Yara kreeg opdracht de priltoren uiterlijk 25 juli 2018 te sluiten op straffe van een boete van 1 miljoen euro per week (tot een maximum van € 5 miljoen). Resultaat: sluiting en de nodige aandacht in de media.

- **Tata Steel**

De ILT ging op 30 oktober 2018 in beroep tegen het besluit van de provincie Noord-Holland om staalproducent Tata Steel een vergunning te geven zonder dat het bedrijf aanvullende maatregelen hoeft te nemen voor het terugbrengen van de uitstoot van stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) bij het zogenoemde windverhitten naar Europese normen. De provincie heeft in de vergunning maximaal 140 mg/Nm<sup>3</sup> aan NO<sub>x</sub>-uitstoot toegestaan met als argument dat een lager niveau niet kosteneffectief is.

De lucht die in de hoogovens wordt ingeblazen om de productie van ruwijzer te realiseren, wordt vooraf verhit in torens met heet keramisch materiaal. Dat wordt windverhitten genoemd. De torens met keramisch materiaal worden opgestookt met behulp van brandbare gassen. Bij dit opstoken komen stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) vrij, zoals bij alle vormen van verbranding op hoge

temperaturen. De inspectie constateerde dat de door de provincie Noord-Holland toegestane uitstoot bij het windverhitten de Europese normen overschrijdt. Omwonenden en de directe leefomgeving worden hierdoor teveel blootgesteld aan stikstofoxiden. Die stoffen zijn schadelijk voor de luchtwegen van mens en dier en veroorzaken bodemverzuring en -vermesting, wat leidt tot verminderde biodiversiteit in natuurgebieden. Met het beroep tegen de verleende vergunning wil de inspectie ervoor zorgen dat de provincie de vergunningsvoorwaarden in overeenstemming met de Europese regelgeving (100 mg/Nm<sup>3</sup>) brengt.

### **Hoogwaterveiligheid**

De ILT houdt toezicht op de beoordeling van de primaire waterkeringen, de zorgplicht van de waterkeringbeheerders voor de primaire waterkeringen en de toetsing aan de wettelijke veiligheidsnormen van de regionale keringen die in beheer zijn bij het Rijk (Rijkswaterstaat). Uiterlijk 2022 moeten de keringbeheerders hun primaire keringen hebben beoordeeld op het voldoen aan de wettelijke veiligheidsnormen. De ILT toetst of de beoordeling is uitgevoerd overeenkomstig het daartoe voorgeschreven instrumentarium. In 2018 heeft de ILT 20 beoordelingen getoetst, waarvan de ILT bij 12 beoordelingen heeft ingestemd en 8 beoordelingen nog niet waren afgerond eind 2018. Met de laatste 12 inspecties heeft de ILT in 2018 haar landelijke inspectieronde zorgplicht primaire keringen afgerond. Daarmee zijn alle waterschappen en RWS bevestigd op de inrichting van hun processen voor de uitvoering van de zorgplicht. De ILT heeft het algemene beeld dat de organisaties ver gevorderd zijn met de inrichting en uitvoering van de plicht. Er zijn nog wel verbeteringen mogelijk en soms noodzakelijk. De besturen van de organisaties onderschrijven deze bevindingen en hebben deze opgevat als extra stimulans voor de verdere verbetering van hun zorgplichttaken.

### **Drinkwatertarieven**

De ILT hield ook toezicht op de doelmatigheid van de drinkwaterbedrijven bij de totstandkoming van de drinkwatertarieven. De drinkwatertarieven moeten op transparante wijze tot stand te komen, non-discriminatoir te zijn en de relevante kosten voor drinkwatertaken te dekken.

Destijds, bij de beoordeling van de totstandkoming van de drinkwatertarieven 2016, was de belangrijkste bevinding dat de transparantie ontoereikend was. Daarbij ging het om de scheiding van kosten voor drinkwater- en niet-drinkwatertaken, de relatie tussen kosten en tarieven, het meten van kostenefficiëntie en het betrekken van de efficiëntieverbetering in de tarieven.

Als gevolg van de geconstateerde tekortkomingen over 2016 heeft de ILT de drinkwaterbedrijven aangegeven over te gaan tot een aanwijzing als zou blijken dat de drinkwaterbedrijven opnieuw niet aan de wettelijke bepalingen voldoen. Vervolgens is 2017 als overgangsjaar benoemd, om de bedrijven de kans te geven de nodige aanpassingen te doen. De beoordeling in 2018 heeft laten zien dat alle drinkwaterbedrijven zichtbaar hebben gewerkt om de totstandkoming van de drinkwatertarieven 2018 transparanter te maken. Er is daarom geen aanwijzing gegeven. Dit was onder andere het resultaat van goed overleg tussen de ILT, de Autoriteit Consument en Markt en de drinkwaterbedrijven over de concept-beoordelingen en de daarin nog openstaande punten van kritiek.

## Verwaarloosde olietanks op Bonaire

*"Als we niets doen, zit het hele eiland zonder stroom."*

Inspecteur Instituties

### **Wat is er in 2018 gebeurd?**

*"Begin 2018 heeft een groot tankopslagbedrijf op Bonaire op het laatste nippertje een investeringsbudget ontvangen van het moederbedrijf in Venezuela. Dit budget is voor het onderhoud van hun tanks, de leidingen en de steigers. Dat was hard nodig. De olie liep op sommige plekken langs de tankwand, de leidingen waren zwaar verroest en de elektrische installatie was levensgevaarlijk. Begin 2018 stonden we dan ook op het punt om het hele bedrijf stil te leggen. Maar enkele van deze tanks met stookolie zijn cruciaal voor de energiecentrale van Bonaire. Gelukkig kwam er voldoende geld beschikbaar voor het aanpakken van de ergste achterstanden. Het bedrijf is aan de slag gegaan en de grootste risico's zijn gereduceerd."*

### **Wat heeft de ILT gedaan?**

*"We hebben begin 2018 het bedrijf 5 dwangsommen opgelegd en onder verscherpt toezicht gesteld. Door te handhaven hebben we afgedwongen dat het beschikbare geld is ingezet voor de grootste risico's. De elektrische installatie is aangepakt, de slechtste tanks zijn leeggemaakt en meerdere leidingen zijn vervangen. Daarnaast hebben de 3 betrokken ministeries (Infrastructuur en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties en Economische Zaken en Klimaat) een taskforce opgericht met als doel: het bouwen van een nieuw tankenpark op Bonaire voor de lokale energievoorziening. Zo is Bonaire niet langer afhankelijk van het tankopslagbedrijf."*

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

*"Het gaat allereerst om de bescherming van het milieu en de veiligheid van het personeel dat bij het bedrijf werkt. Maar eigenlijk is dit belangrijk voor het hele eiland. Als we niets doen, zullen die tanks bezwijken. Dan heb je een enorme milieuschade en zit bovendien het hele eiland zonder stroom."*

### **Hoe reageert het bedrijf?**

*"Dat is misschien nog wel het meest opmerkelijk. De general manager op Bonaire is heel eerlijk en open. Eigenlijk is hij blij met de druk die wij erop hebben gezet, want die zorgt ervoor dat er investeringsbudget beschikbaar komt. Hij wil natuurlijk ook dat het veilig is op zijn bedrijf. Door de grote achterstanden is er geen discussie over de noodzaak van verbeteringen."*

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

*"Dat je lang niet altijd zwart/wit kan handhaven. Je zou op basis van de risico's kunnen concluderen dat dit bedrijf moet worden stilgelegd. Maar dit bedrijf is zo cruciaal voor het eiland, dat je dat gewoon moet meewegen. Ik heb ook geleerd hoe belangrijk het is om helder en open te communiceren. We praten vaak met alle partijen als we op Bonaire zijn. We maken duidelijk wat we gaan doen, wanneer we het gaan doen en waarom we het doen. Daardoor zijn we, ondanks de forse handhaving, nog steeds welkom."*

## Transport

### **Landingsbaan Saba weer open**

De 400 meter lange baan van de luchthaven van het eiland Saba -een van de kortste ter wereld- is in opdracht van het ministerie gerenoveerd en op 10 oktober 2018 weer opengesteld. Samen met Rijkswaterstaat is de ILT betrokken geweest bij de oplevering van de baan. De ILT heeft de



landingsbaan goedgekeurd.

### **Motorproblemen kleine luchtvaart door warme zomer**

In de zomer van 2018 kwamen bij de ILT diverse meldingen binnen van motorproblemen bij kleine vliegtuigen. Na onderzoek bleek dat dit vermoedelijk komt door het gebruik van motor gasoline in combinatie met de hoge temperaturen. Naar aanleiding hiervan heeft de ILT advies gegeven dat breed binnen de sector is opgevolgd. EASA, de Europese toezichthouder op de luchtvaartsector, heeft contact opgenomen met de ILT en overweegt vervolgacties op Europees niveau.

### **Lekkende brandstoftank TUI fly**

Op 19 januari ondervindt een toestel van TUI fly vertraging op een vlucht van Amsterdam naar de Dominicaanse Republiek. Passagiers hebben de ILT ingeschakeld omdat het vliegtuig niet kon vertrekken vanwege een lekkende brandstoftank. De lekkage ontstond door een procesfout tijdens de bouw van het toestel. TUI fly heeft de lekkage op technisch verantwoorde wijze afgehandeld bleek uit nader onderzoek van de ILT. Dit is een buitengewone omstandigheid waaraan TUI fly niets kon doen. Daarmee was de luchtvaartmaatschappij niet in overtreding van de verordening over rechten van luchtvaartpassagiers. De vliegveiligheid is niet in gevaar geweest en de passagiers ontvingen een hotelovernachting met ontbijt. De passagiers zijn de volgende dag met een ander toestel naar hun bestemming gevlogen.

### **Boete voor luchtvaartmaatschappij Flybe**

In 2018 dienden passagiers met een mobiliteitsbeperking een klacht in bij de ILT over het feit dat zij op tijd op de luchthaven waren, maar niet zijn meegevlogen met hun vlucht. Uit het onderzoek van de ILT bleek dat vlak voor vertrek een wijziging van het vertrekpunt (gate) plaatsvond. Deze wijziging was niet goed doorgegeven aan de begeleiders die de passagiers naar de andere gate moesten brengen. De piloot besloot niet langer te wachten en zonder deze passagiers te vertrekken. Echter: de passagiers bleken al bij het vliegtuig te zijn in een schaarwagen van waaruit ze het vliegtuig in gereden hadden kunnen worden. Ook kregen deze passagiers geen hulp van de luchtvaartmaatschappij. De passagiers hebben zelf taxivervoer, een overnachting en maaltijden moeten regelen, terwijl dit een taak is van de luchtvaartmaatschappij. Dit is een kwalijke zaak, juist omdat luchtvaartmaatschappijen bij problemen met vluchten hulpbehoevende passagiers voorrang moeten bieden. De ILT heeft de luchtvaartmaatschappij beboet voor het niet met voorrang helpen van deze passagiers, het niet bieden van hulp en verzorging en het onterecht weigeren van deze passagiers op de vlucht.

### **Manipulatie van tachografen**

De ILT doet regelmatig inspecties naar rij- en rusttijden en het gebruik van de tachograaf voor de registratie daarvan. Gesjoemel met tachografen is geen administratief probleem, maar brengt de veiligheid, de gezondheid en het welzijn van chauffeurs in gevaar. En daarmee ook de veiligheid van andere weggebruikers. Daarnaast is het concurrentievervalsend ten opzichte van transportbedrijven die zich wel aan deze veiligheidsregels houden. De ILT ziet dat manipulatie steeds geavanceerder plaatsvindt waardoor het ook steeds moeilijker is om overtredingen vast te stellen. In 2018 is daarom meer gefocust op de heterdaadsituaties. Inspecteurs zijn regelmatig getraind en in de markt wordt gezocht naar betere detectieapparatuur. Controles op het gebruik van de tachograaf vinden ook plaats in internationaal verband.

### **Vrachtwagenchauffeurs rusten in cabine**

Naar aanleiding van een uitspraak van het Europese Hof van Justitie is de ILT vanaf januari 2018 gaan handhaven op cabinerust. Dit om te voorkomen dat vrachtwagenchauffeurs de weekeinden

doorbrengen in hun voertuigen. Het doorbrengen van de wekelijkse rust van 45 uur in het voertuig is wettelijk verboden. Op een overtreding staat een boete van € 1.500 voor de werkgever. Om de chauffeurs en werkgevers te informeren, heeft de ILT een flyer in tien talen verspreid. In 2018 voerde de ILT 589 controles uit waarbij 142 boeterapporten zijn opgemaakt.

#### 142 boeterapporten vanwege overtreding cabinerust die leiden tot:

<b>118 boetes waarvan</b>	67 betaald
	49 in inningsproces Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB)
	2 afgedaan als oninbaar (CJIB)
<b>24 (nog) geen boetes</b>	13 afzien van boeteoplegging
	11 nog niet beschikbaar

## Vrachtwagenchauffeurs langs de snelweg

*"Die chauffeurs brengen 45 uur door in een hele kleine cabine."*

*Inspecteur Wegvervoer*

#### **Wat is er in 2018 gebeurd?**

*"We hebben bij vrachtwagenchauffeurs gecontroleerd of ze zich aan de Europese rij- en rusttijdenregeling houden. De wet zegt: als chauffeur moet je in principe elke week 45 uur aaneengesloten rust nemen. Deze periode mag je niet in je vrachtwagen doorbrengen. In de praktijk gebeurt dat vaak wel. Vooral chauffeurs uit landen als Bulgarije, Polen en Roemenië doen dit. Die overnachten op een parkeerplaats langs onze snelwegen. De minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) vindt het belangrijk dat de ILT hierop handhaaft."*

#### **Wat heeft de ILT gedaan?**

*"We hebben 589 vrachtwagenchauffeurs in 2018 gecontroleerd op parkeerplaatsen. Daarbij hebben we 142 boeterapporten opgesteld, omdat de chauffeurs hun wekelijkse rust in de vrachtwagen hebben doorgebracht. We controleren vooral rond het weekend. Dan checken we via de tachograaf in de vrachtwagen eerst hoe lang de wagen al stilstaat. Als we zien dat dit 45 uur is en de chauffeur loopt rond, dan gaan we ervan uit dat de chauffeur die wekelijkse rust in de vrachtwagen heeft doorgebracht."*

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

*"Het is arbeidsuitbuiting, marktverstoring en daarmee niet toegestaan. En dit is ook in het belang van de chauffeurs. Ik kom soms mensonterende situaties tegen, vooral in de winter. Die chauffeurs brengen 45 uur door in een hele kleine cabine. Ze zijn vaak een half jaar van huis. Ik vind dat niet sociaal."*

#### **Hoe reageren de chauffeurs?**

*"Gelaten. Je hoort geen wanklank. We vertellen er ook altijd bij dat de boete naar hun baas gaat. Want daar ligt het probleem. Als hun baas anders gaat plannen, kunnen ze elke 3 weken thuis zijn. Er staat in de wet dat je die 45 uur één keer per 2 weken mag inkorten en later mag opnemen. Dus als een chauffeur elke 3 weken thuis is, is het probleem opgelost."*

**Wat leer jij hiervan?**

“Ik ben voor dit wetsartikel, maar het is moeilijk te handhaven. Je ziet bijvoorbeeld ontwijkgedrag. Sinds we controleren zijn de parkeerplaatsen minder vol. Maar de economie draait goed, dus waar zitten ze? Staan ze op industrieterreinen? Dat weet ik nog niet.”

**Snorders**

Tijdens het carnaval heeft de ILT in samenwerking met de politie 29 snorders aangehouden. Dit gebeurde tijdens georganiseerde snordersacties in Amsterdam, Den Bosch en Eindhoven. Een snorder is iemand die zonder de juiste papieren taxidiensten aanbiedt. Niet alleen is dit oneerlijke concurrentie ten opzichte van officiële taxi's, het brengt ook de veiligheid van de passagiers in gevaar. Opvallend was dat de veelal jonge snorders vaak met zijn tweeën werken: de één ronselt de klanten op straat, terwijl de bestuurder in zijn auto wacht. Ook werden er snordersdiensten via Facebook aangeboden.

**Fouten in containerstuwsoftware**

Op 21 juli 2018 maakte het containerschip Comienzo tijdens het laden met 6 lagen containers slagzij en verloor 40 containers in de Rotterdamse haven. Omdat schippers bij het laden gebruik maken van softwareprogramma's voor het stuwen van containers en de stabiliteitscontrole, heeft de ILT onderzocht of er mogelijk verkeerde waarden (getallen) zijn ingevoerd waardoor het ongeval plaatsvond. Resultaat: niet de invoer van de software, maar de software zelf bleek het probleem te bevatten. De schipper vertrouwde ten onrechte op de software. De ILT heeft daarop de makers van een aantal softwarepakketten benaderd met het verzoek om eventuele fouten op te sporen en aan te passen.

Overigens hebben diverse partijen benadrukt dat schippers zelf altijd verantwoordelijk blijven voor een deugdelijke stabiliteitsberekening. Het stuwprogramma is slechts een hulpmiddel. Het maken van een stabiliteitsberekening op basis van een stabiliteitsboek vinden sommige schippers lastig. Bij het gebruik van software bestaat de mogelijkheid dat er andere resultaten uitkomen door met waardes te sjoemelen. De makers van de software hebben toegezegd de software zo aan te passen dat er niet meer met waardes kan worden gesjoemeld.

**Onderzoek mankementdetectie op het spoor**

Tussen 2005 en 2013 waren er 5 grote ontsporingen van goederentreinen, allemaal door een technisch mankement aan een wagon. Met behulp van het systeem Quo Vadis dat in gebruik is en dat uit 46 meetpunten in Nederland bestaat, kan ProRail bijna alle treinen in Nederland meten en vervormde wielen en verkeerde belading tijdig signaleren. Hierdoor kunnen ontsporingen, onnodige geluidsoverlast en trillingen worden voorkomen.

De ILT heeft in 2018 geconstateerd dat het systeem Quo Vadis technisch goed werkt. ProRail, de spoorwegmaatschappijen en de eigenaren van goederenwagons kunnen het systeem nog beter benutten, bijvoorbeeld door elkaar sneller en vollediger te informeren over vervormde wielen of verkeerde belading. Een andere oplossing is een digitale identificatie van wagons, zodat Quo Vadis deze kan uitlezen en de informatie over de wagons kan verwerken zodra een trein passeert.

**Keuring nieuwe treinen**

Naar aanleiding van de parlementaire enquête in 2015 over de hogesnelheidstrein Fyra heeft de ILT onderzoek gedaan naar de manier waarop nieuwe treinen, locomotieven en wagons worden gekeurd. De inspectie doet die keuringen niet zelf: de fabrikant schakelt een commerciële keuringsinstantie in die door de inspectie is beoordeeld en toegelaten. Bij een keuringsinstantie uit het buitenland moet die instantie daar zijn toegelaten. Op basis van de controles door de keuringsinstantie geeft de ILT

vervolgens een vergunning voor de nieuwe treinen. Wat zijn de uitkomsten? De ILT constateerde dat bedrijven, die nieuwe treinen keuren en certificeren, zich niet onafhankelijk genoeg opstellen tegenover de fabrikanten. Ze voldoen wel aan de wettelijke eis dat ze onafhankelijk en onpartijdig zijn, maar om tijd en geld voor hun opdrachtgevers te besparen maken ze niet altijd de juiste keuzes. De keuringsinstanties nemen te weinig tijd voor audits bij de fabrikant. Ook leggen ze geen onaangekondigde bezoeken af als extra controle. Wel hebben de auditors voldoende vakkennis. De ILT is positief over het systeem van kwaliteitscontrole dat de NS toepast voor haar nieuwe treinen.

### **Transport van gevaarlijke stoffen**

In 2018 heeft de ILT toezicht gehouden op het transport van gevaarlijke stoffen bij BRZO-bedrijven en complexe bedrijven met verhoogde risico's. Er zijn 100 administratieve controles uitgevoerd bij risicovolle bedrijven, waarvan 10 integrale controles. Hierbij is gecontroleerd op gevaarlijke stoffen, asbest, Reach en afval.

#### *Uitkomsten*

Het overtredingspercentage is gedaald en ligt nu op 25%. Daarnaast zijn bij 75% van de onderzochte bedrijven aandachtspunten geconstateerd. Het overtredingspercentage is weliswaar gedaald, maar er zijn meer interventies toegepast. Er is tweemaal een last onder dwangsom opgelegd. De overtredingen betreffen: opleidingen, ongekeurde verpakkingen, aanbrengen etiketten en kenmerking. Er is driemaal proces-verbaal opgemaakt vanwege het ontbreken van een veiligheidsadviseur. Hierbij is de veiligheid verhoogd bij het laad- en losproces van gevaarlijke stoffen bij de risicovolle bedrijven.

### **Historische zeilschepen**

In juli 2017 publiceerde de Onderzoeksraad voor Veiligheid het rapport 'Mastbreuk zeilschip Harlingen'. Aanleiding was een tragisch ongeval in augustus 2016 op historisch zeilschip Amicitia in Harlingen waarbij 3 doden vielen. Een breuk in een houten mast was de oorzaak.

Na het sluiten van het vaarseizoen voeren de keuringsinstanties aan boord van de historische zeilschepen inspecties uit, onder andere op houten masten en tuigage. De ILT heeft in 2018 op schepen beoordeeld hoe surveyors (controleurs) van keuringsinstanties hun inspecties uitvoeren. Verder heeft de ILT onderzocht hoe de keuringsinstanties hun werkwijze en processen hebben aangepast. Eind 2018 was de voorlopige conclusie dat bij de uitvoering van inspecties verbeteringen zijn ingezet en dat – dankzij kennis, vaardigheden, ervaring en werkhouding – de mast- en tuigagekeuringen op een goede manier worden uitgevoerd.

### **Klassenbureaus**

In de zeevaart (koopvaardij en passagiersvaart) worden de schepen die onder de Nederlandse vlag varen, nagenoeg allemaal gecertificeerd door 3 internationaal opererende keuringsinstanties. Dit zijn klassenbureaus die ook certificaten verstrekken voor binnenvaartschepen. De ILT voert periodiek audits uit om te bepalen of klassenbureaus hun werk uitvoeren in overeenstemming met het mandaat dat zij van de minister hebben gekregen.

Eind 2017 heeft de ILT na een audit met een klassenbureau afspraken gemaakt over verbetermaatregelen. Een deel van de certificeringsactiviteiten van dat bureau heeft een half jaar onder verscherpt toezicht gestaan. Het gaat om een deel van de binnenvaart. In 2018 heeft de ILT de uitvoering van structurele verbetermaatregelen periodiek besproken met een afvaardiging van de internationale directie van het klassenbureau. Naar aanleiding van de audit en de besprekingen heeft het klassenbureau ook haar wereldwijd geldende procedures onder de loep genomen en verbeterd, ook op andere terreinen dan de binnenvaart.

### Samenwerking met China

China is een steeds grotere speler in de wereld. Op een aantal terreinen ontstaat samenwerking met de Chinese autoriteiten (Memorandum of Understanding (MoU's) (=samenwerkingsverklaring met actieprogramma's)) over vervoer gevaarlijke stoffen over water en door de lucht, over vuurwerk, over ecodesign en productregels voor toepassingen gevaarlijke stoffen, en over export van afvalstoffen). In 2018 bracht een Chinese delegatie een werkbezoek aan de ILT. Het ging om vertegenwoordigers van de Civil Aviation Authority China, de drie grootste Chinese luchtvaartmaatschappijen en een bedrijf gespecialiseerd in gevaarlijke stoffen. Sinds 2015 wordt er gericht samengewerkt met de bevoegde autoriteit in China. Tijdens het werkbezoek is informatie uitgewisseld over de kennis en vaardigheden van inspecteurs en over ontwikkelingen en innovaties in het toezicht. De ILT is hierin de leverancier van kennis en ideeën, China is in staat om de ideeën te vertalen naar hardware en software. China wil meer verantwoordelijkheid bij vervoerders van gevaarlijke stoffen in postpakketten en ontwikkelt innovatieve webapplicaties waar overheid en bedrijfsleven samenkomen.

Ook bij het vervoer over zee is de samenwerking met China van groot belang. Deze begint steeds meer vruchten af te werpen. China is de grootste grondstoffenleverancier voor Europa en via de Rotterdamse haven komt die aanvoer door Nederland. Afgelopen jaar heeft een delegatie China bezocht. Een containerschip met pesticiden dat niet voldeed aan de regelgeving is teruggestuurd naar China. Dankzij de verstevigde contacten is nu ook retourneren mogelijk geworden. De grondstoffen kunnen op deze manier ook worden hergebruikt in plaats van te worden vernietigd. Daarnaast is afgesproken dat structureel gegevens worden uitgewisseld om het toezicht op de hele vervoersketen van China naar of via Nederland te verbeteren.

## Averij door extreem lage waterstand

*"Ik heb het water nog nooit zo laag zien staan."*

*Inspecteur Binnenvaart*

### Wat is er in 2018 gebeurd?

*"In de herfst van 2018 hadden we last van een zeer lage waterstand in de rivieren. Ik heb het water nog nooit zo laag zien staan, vooral in de Gelderse IJssel. Normaal is de vaargeul daar 2 tot 4 meter diep maar in oktober was het nog geen meter. De vaargeul wordt dus minder diep en bedrijven zetten vaker kleinere schepen in met minder zware lading. Maar er ontstaan ook vaker problemen, vooral schepen die vastlopen in de vaargeul. In 2018 zijn we elke week meerdere keren erbij geroepen als een schip door de te lage waterstand vastliep of tegen de kant kwam."*

### Wat heeft de ILT gedaan?

*"Wij zijn hoofdtoezichthouder op de binnenvaart. Als er een incident is met een schip, bepalen wij of het schip verder mag varen. We kijken of het schip technisch nog aan alle eisen voldoet. In ons jargon: we staan aan de lat om het schip technisch te toetsen. Ons uitgangspunt is dat een schip zo snel mogelijk weer door moet kunnen varen, om de economische schade te beperken. Elk uur dat een schip stilligt, kost geld. Maar de veiligheid staat voorop."*

### Waarom is dit belangrijk?

*"Als de techniek je in de steek laat, kunnen er slachtoffers vallen. Dat is de belangrijkste reden dat we technisch toetsen. Daarnaast kan een schip omslaan en vervolgens de hele vaarweg stremmen."*

*Dat is eerder in Duitsland gebeurd en dat heeft de sector miljoenen euro's gekost. Ook dat willen wij voorkomen."*

**Hoe reageren de schippers?**

*"Niet iedereen is blij als er een oordeel geveld wordt door een toezichthouder. Een schipper wil zo snel mogelijk verder. Het is net als met de politie: iedereen vindt het goed dat er politie is, maar als je er zelf mee te maken krijgt, wil je het liefst dat de regels worden aangepast."*

**Wat leer jij hiervan?**

*"In onverwachte situaties leer je nieuwe dingen, zo ben je een volgende keer beter voorbereid. We wisten bijvoorbeeld niet dat de binnenvaart zo'n cruciale rol vervult in het transport van brandstof. Door de extreme droogte en de lage waterstand konden benzinestations en bouwmarkten in het oosten van het land niet meer goed bevoorrad worden."*

## 6. Autoriteit woningcorporaties

De Autoriteit woningcorporaties (Aw) heeft ook in 2018 erop toegezien dat woningcorporaties zich concentreren op hun kerntaak: zorgen dat mensen met een laag inkomen goed en betaalbaar kunnen wonen. Wat is er in 2018 gedaan en bereikt?



## Overgangsjaar

2018 was een overgangsjaar voor de Autoriteit woningcorporaties. Er waren veel ontwikkelingen en activiteiten: de Koers ILT, het programma Verticaal toezicht met Waarborgfonds Sociale Woningbouw (WSW) en de daarmee verbonden verschuiving van taken. Denk ook aan de concentratie op governance toezicht, het verbetertraject informatievoorziening en het daarmee samenhangende bestuurlijke akkoord met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), het Waarborgfonds en Aedes. Het uiteindelijke doel stond daarbij steeds centraal: bijdragen aan de totstandkoming van een sterke corporatiesector die het vertrouwen geniet van de samenleving en politiek.

## Beoordelingskader

Een mijlpaal in 2018 was het gezamenlijke beoordelingskader met WSW. Dit kader legt de basis voor het samen optrekken van WSW en de Autoriteit woningcorporaties. Dit gaat in 2019 zijn beslag krijgen. Governance is meer de primaire invalshoek van het toezicht geworden. Dit wordt de komende jaren uitgebouwd. Uit de analyse van de toezichtbrieven blijkt al duidelijk dat de Autoriteit woningcorporaties vooral kijkt naar de organisatie en minder interventies hoeft op te leggen op het terrein van de rechtmatigheid.

## Cijfers

Het aantal corporaties met interventies is met 14% laag gebleven, 4% van de corporaties staat onder verscherpt toezicht. In de 3 jaar van het bestaan van de Autoriteit woningcorporaties is slechts eenmaal een formele aanwijzing gegeven. In een aantal gevallen is een interventie van de externe toezichthouder ook niet nodig gebleven omdat de interne toezichthouder zijn verantwoordelijkheid nam. Daar zijn wij trots op: goed extern toezicht verhoudt zich niet met het veelvuldig interveniëren. Het beoogde systeem van sterk intern toezicht lijkt vruchten af te gaan werpen.

## Risicogericht toezicht

Eind 2018 is ook een belangrijke eerste stap gezet met risicogericht toezicht. Dit houdt in dat de Aw niet meer iedere corporatie jaarlijks uitgebreid onderzoekt. Alleen als er risico's gezien worden, is verder onderzoek door de toezichthouder gerechtvaardigd. Dit risicogerichte werken is een belangrijk kenmerk van het gezamenlijke beoordelingskader dat het Waarborgfonds en de Autoriteit woningcorporaties vanaf 2019 gaan hanteren. Alleen als uit een eerste basisbeoordeling blijkt dat er aanleiding toe is, zal er verdiepend onderzoek plaatsvinden. Ook bij het verlenen van goedkeuringen is risicogerichtheid een grotere rol gaan spelen, in eerste instantie bij de geschiktheid en betrouwbaarheid. Ook hiermee gaat de Aw in 2019 verder.

### Inspectie en visitatie in 2018

#### *Waarom?*

Een Brabantse corporatie en een visitatiebureau hebben vanaf eind 2017 tot medio 2018 meegedaan aan het landelijk experiment 'Vernieuwing van het maatschappelijk gesprek', geïnitieerd door de Stichting Visitatie Woningcorporaties Nederland. Het experiment richtte zich in de eerste plaats op het beter positioneren van de leefwereld van belanghebbenden in het visitatiestelsel. Om het maatschappelijk gesprek meer ruimte te geven, is in het experiment ook gezocht naar slimme koppelingen op andere prestatievelden. Zo kon de verantwoordingsdruk worden beperkt. Omdat in het najaar van 2017 ook de governance-inspectie van de Autoriteit woningcorporaties gepland stond, heeft de corporatie voorgesteld om deze inspectie te combineren met de visitatie. De Autoriteit woningcorporaties en het visitatiebureau hebben de koppen bij elkaar gestoken en besloten om de gesprekken met de raad van commissarissen en het bestuur gezamenlijk te voeren. Niet alleen om de verantwoordingsdruk te verminderen, maar vooral om het oordeel op de governance te verrijken en in verbinding te brengen met het totale maatschappelijk presteren van de corporatie.



### *Hoe is het bevallen?*

- Voor de Autoriteit woningcorporaties biedt een gezamenlijk gesprek grote meerwaarde. Door het gecombineerde gesprek kon de Autoriteit woningcorporaties haar rol scherper invullen. Het onderzoek van de visitatiecommissie bood een brede basis waardoor de Autoriteit woningcorporaties in staat is om door te vragen op onderdelen die zij anders niet snel in beeld krijgt. Hierdoor werd het voor de corporatiebestuurder een lastig gesprek, maar ook een waardevolle ervaring. Ook was er sprake van inhoudelijke kruisbestuiving tussen de Autoriteit woningcorporaties en de visitatiecommissie.
- Voor de corporatie is de 'winst' in werkbelasting beperkt. Wel heeft de bestuurder het gezamenlijke gesprek als waardevol ervaren, omdat er veel ruimte was om over de alledaagse werkelijkheid waarin de corporatie opereert en over haar bijdrage daaraan te spreken.
- Voor de visitatiecommissie is het een lastige afweging in hoeverre zij bepaalde kennis over de organisatie inbrengt in het gesprek. Dit omdat zij weet dat de Autoriteit woningcorporaties vanuit haar toezichthoudende rol hierover kritische vragen kan stellen.

### *Aandachtspunten*

- Er zijn accentverschillen in de aanpak van de Autoriteit woningcorporaties en een visitatiecommissie.
  - De Autoriteit woningcorporaties is meer risicogericht in de manier van kijken naar governance.
  - Een visitatiecommissie kijkt naar het totale presteren van de corporatie en de beleving daarvan door belanghebbenden (gemeente, huurders, etc.).
- Zorg voor voldoende tijd voor de voorbereiding en het gecombineerde gesprek.
- Kies voor een open houding: benoem alle plus- en minpunten en houdt niets achter.
- Deze aanpak is niet geschikt voor corporaties waar iets aan de hand is.

### *Follow-up*

Het is goed om het experiment te herhalen bij andere corporaties. Bijvoorbeeld bij grote corporaties in een complexe omgeving, bij 'een kleintje', bij een corporatie waar op governance-gebied het nodige speelt. Hoe werkt dan het samenspel tussen de Autoriteit woningcorporaties, corporatie en de visitatiecommissie?

### *Aanpassing visitatiemethodiek*

Mede naar aanleiding van dit experiment is een vernieuwde visitatiemethodiek ontwikkeld. Hierin zijn doublures met het gezamenlijks beoordelingskader Autoriteit woningcorporaties - WSW op het gebied van financiën en (interne) governance geschrappt. De nieuwe methodiek geldt vanaf 1 januari 2019. De visitatie richt zich primair op het maatschappelijk presteren van de corporatie in de lokale context (horizontale verantwoording). De Autoriteit woningcorporaties zal voor de governance-inspecties gebruikmaken van de visitatierapporten, in het bijzonder het presteren volgens belanghebbenden.

## Nieuw kader

In 2018 zijn de fundamenten gelegd voor doorontwikkeling van het toezicht. In 2019 zal dit zichtbaar zijn als een nieuw normenkader ontwikkeld wordt. De bijzondere positie en taakopdracht van corporaties komt beter tot uitdrukking in dit waardebegrip dan in de marktwaarde of de bedrijfswaarde. De evaluatie van de Woningwet, maar ook de toenemende vragen die aan corporaties gesteld worden, maken dat het toezicht na 2018 absoluut niet stil zal staan. De vragen op het terrein van leefbaarheid en duurzaamheid met tegelijkertijd steeds meer knellende budgettaire kaders, maken dat de Autoriteit woningcorporaties zich meer zal ontwikkelen richting

een toezichthouder die ook volkshuisvestelijke ontwikkelingen in zijn toezicht betreft. Dit past ook binnen een bredere ontwikkeling in Nederland. Van toezichthouders wordt meer en meer verwacht dat zij gericht zijn op het maatschappelijke doel in plaats van uitsluitend het handhaven van wet- en regelgeving. Ook binnen de vergunningverlening maakt de Autoriteit woningcorporaties de komende periode een ommekeer van goedkeuring vooraf naar melding achteraf. Dit past ook in het meer uitgaan van vertrouwen, in plaats van controle en goedkeuring.

## Visie in aantocht

Van de Autoriteit woningcorporaties wordt de komende jaren een bredere visie verwacht. De Autoriteit woningcorporaties zal die ook ontwikkelen. De financiële en governance-aspecten van de corporatiesector én het volkshuisvestelijk belang zullen in het toezicht een rol spelen. Consolidatie heeft daarmee geleid tot een volgende fase van ontwikkeling.

### Een governance-inspectie in 2018

#### *Waarom?*

Van een, financieel gezonde, middelgrote corporatie wordt verwacht dat zij het voortouw neemt in de noodzakelijke nieuwbouw. Eind 2017 vond bij deze corporatie een governance-inspectie plaats. Het verloop op bestuurlijk niveau en managementniveau was dermate hoog dat de Autoriteit woningcorporaties een (governance) verbeterplan heeft opgelegd. Onderdeel van het verbeterplan was een grondige analyse door een extern bureau.

#### *Uitkomst analyse*

De conclusie van de analyse was confronterend voor de raad van commissarissen. In hun pogingen te zorgen voor goed bestuur en management hadden zij teveel bestuurlijke taken naar zich toegetrokken. Hierdoor ontstond een patroon van onduidelijkheid over verantwoordelijkheden en wantrouwen. Door hun ingrijpen was de raad een belangrijke oorzaak van de bestuurlijke problemen. Voor enkele commissarissen was de analyse aanleiding om zich terug te trekken, om hiermee ruimte te maken voor een 'reset' van het interne toezicht.

#### *Actie Autoriteit woningcorporaties*

Er was alle reden voor de Autoriteit woningcorporaties om deze corporatie onder verscherpt toezicht te plaatsen. Uiteindelijk is hiertoe niet besloten omdat de corporatie aannemelijk maakte het herstel zelf vorm te kunnen geven. De analyse vond veel weerklank op de werkvloer, men voelde zich erkend. Dit leidde naar een sterke motivatie tot verbetering. Onder leiding van een interim bestuurder en een vernieuwde raad van commissarissen zijn verbetermaatregelen geformuleerd. De Autoriteit woningcorporaties volgt de ontwikkelingen op de voet.

#### *Resultaat*

De verhouding tussen (interim)bestuur en het intern toezichtorgaan is hersteld. Er is behoefte aan voortzetting van bestendig beleid. Daar is voor een deel al invulling aan gegeven en dat wordt verder uitgebouwd. Er blijkt veel meer energie in de organisatie te zitten dan voorheen. De volkshuisvestelijke prestaties zijn toegenomen. Eens te meer is gebleken hoe belangrijk de rolvastheid van de raad van commissarissen is voor de kwaliteit van de governance en de organisatie in het algemeen.

## Resultaten

3 jaar na de inwerkingtreding van de Woningwet heeft het merendeel van de corporaties de basis op orde en voldoen ze aan de nieuwe wet- en regelgeving. Dit blijkt uit de vergelijking van de integrale oordeelsbrieven uit de ronde 2017/2018 met die uit 2016. In de laatste ronde is het aantal corporaties met interventies de helft van het aantal eind 2016. Vooral het aantal waarschuwingen,

de lichtste interventie, daalde sterk. Bij de meeste corporaties spelen geen noemenswaardige problemen op het gebied van governance, rechtmatigheid, integriteit of financiën. Desondanks blijven er risico's in de sector bestaan en nog steeds doen integriteitsschendingen en governance-problemen zich voor. Dit zal nooit helemaal voorkomen kunnen worden en er zijn nog genoeg uitdagingen voor corporaties om zich te verbeteren. De Autoriteit woningcorporaties zal hierbij helpen en waar nodig ook interveniëren.

## Sectorbeeld 2018

In het Sectorbeeld 2018<sup>2</sup> wordt uitgebreid ingegaan op de ontwikkelingen binnen de sector en het toezicht van de Autoriteit woningcorporaties. Daarnaast bevat het Sectorbeeld een aantal signalen voor de minister van BZK die wijzen op een verdere verslechtering van de verdien capaciteit waardoor de investeringsruimte onder druk komt te staan. Dit wordt nog pregnanter door de verwachte inspanningen van corporaties voor verduurzaming. In deze verantwoording over 2018 geeft de Autoriteit woningcorporaties aan de hand van een aantal praktijkvoorbeelden weer op welke manier zij een maatwerk aanpak toepast in haar toezicht en zoekt naar andere vormen van verantwoorden en toezicht.

## Is deze bestuurder geschikt?

De toets 'Geschiktheid en betrouwbaarheid' is in 2018 als preventief instrument ingezet om de geschiktheid en betrouwbaarheid van bestuurders en interne toezichthouders te toetsen. Na ruim 3 jaar ervaring en meer dan 1.900 toetsen is de Autoriteit woningcorporaties van mening dat deze toets heeft bijgedragen aan de bewustwording bij corporaties van het belang van een goede werving en selectie. Steeds vaker zien wij voorbeelden waaruit blijkt dat de vacature voor een nieuwe bestuurder of commissaris aanleiding is voor reflectie: waar staat onze corporatie, waar willen we heen, wat moeten we daarvoor doen, wat zijn de externe ontwikkelingen, wat zijn kansen en bedreigingen, wat zijn de sterke en zwakke punten van de huidige leden, welke versterking hebben we nodig?

### Aantal meldingen zienswijze (her)benoeming bestuurder/lid RvC in 2018: 499

<i>Bestuurders</i>	<i>Totaal</i>	<i>Meerhoofdig bestuur</i>	<i>Eenhoofdig bestuur</i>	<i>Lid dagelijks bestuur</i>	<i>Man</i>	<i>Vrouw</i>
<i>Benoeming</i>	64	14	49	1	41	23
<i>Herbenoeming</i>	38	16	18	4	28	10
	102	30	67	5	69	33

Een derde van het aantal bestuurders benoemingen betreft interim bestuurders. Geen van de meldingen had betrekking op kandidaat bestuurders met een niet-westerse achtergrond. 70% van de kandidaten heeft een achtergrond in de corporatiesector. Ruim 95% van alle meldingen had betrekking op kandidaten met een opleiding hbo en hoger.

<sup>2</sup> In december 2018 gepubliceerd op de website van de Autoriteit woningcorporaties.

### Is deze kandidaat geschikt?

Een Randstedelijke corporatie heeft in haar missie opgenomen zich in te spannen voor een samenleving waarin iedereen kan meedoen, waarin mensen met verschillende inkomens en achtergronden plezierig kunnen samenleven. In verband met het vertrek van een huurderscommissaris was een vacature ontstaan. In het functieprofiel voor de nieuw te benoemen commissaris is nadrukkelijk opgenomen dat de kandidaat:

- Werkzaam moet zijn in het sociaal-maatschappelijk domein.
- Kennis en ervaring heeft met woon- en volkshuisvestelijke vraagstukken.
- Betrokken is bij ontwikkelingen op het gebied van wonen, welzijn en zorg en de complexiteit van het maatschappelijk veld goed weet te duiden.
- Zich herkent in de diversiteit van de stad.
- Aantoonbaar actief is in de lokale samenleving.
- Affiniteit heeft met de doelgroep.
- Enthousiast bijdraagt aan het behartigen van de belangen van de doelgroep.

De werving en selectie is begeleid door een bureau dat gespecialiseerd is in diversiteit. In de toelichting op de selectieprocedure wordt uitgebreid beschreven hoe dit proces is verlopen. Ook staat hierin hoe de selectiecommissie unaniem en met overtuiging tot een voordracht is gekomen. Doorslaggevend in de keuze was de mate waarin de kandidaat maatschappelijk actief betrokken is met bewoners en bewonersparticipatie en in de stad een groot netwerk heeft.

#### *Besluitvorming Autoriteit woningcorporaties*

Op basis van deze toelichting, in relatie tot de missie en visie van de corporatie, kan de toetsingscommissie van de Autoriteit woningcorporaties zich goed vinden in deze voordracht. De commissie heeft een positieve zienswijze verstrekt op basis van de overgelegde stukken. Hierbij is de commissie afgeweken van haar richtlijn om nieuwe commissarissen met beperkte toezichtervaring uit te nodigen voor een gesprek. Uit de motivering werd voldoende aannemelijk dat de raad van commissarissen professioneel invulling heeft gegeven aan de werving en selectie van een nieuw lid.

### Diversiteit

<i>Commissarissen</i>	<i>Totaal</i>	<i>Man</i>	<i>Vrouw</i>	<i>HBO en hoger</i>
<i>Benoeming</i>	220	120	100	100%
<i>Herbenoeming</i>	116	75	41	97%
	336	195	141	99%

Het aantal vrouwen dat voorgedragen wordt voor eerste benoeming neemt toe. Slechts 10 van de voorgedragen kandidaten voor benoeming tot commissaris heeft een niet-westerse achtergrond. Het aandeel vrouwen dat voorgedragen wordt voor de functie van voorzitter is nog beperkt.

<i>Aantal meldingen voor voorzitter RvC</i>	<i>Totaal</i>	<i>Man</i>	<i>Vrouw</i>	<i>Aandeel vrouw</i>
<i>Benoeming</i>	25	20	5	20%
<i>Herbenoeming</i>	36	32	4	11%
<i>Totaal</i>	61	52	9	15%

## Vergunningen

Voor een aantal handelingen of activiteiten moeten corporaties vooraf een ontheffing, een goedkeuring of een zienswijze aanvragen bij de Autoriteit woningcorporaties. Onderstaand voorbeeld geeft aan dat de Autoriteit woningcorporaties hierbij actief in contact wil treden met de aanvrager.

### Autoriteit woningcorporaties zoekt contact met aanvrager

#### *Woningverkoop aan derden*

Verkoop van corporatiewoningen aan derden moet aan diverse eisen voldoen:

- De koopsom moet ten minste gelijk zijn aan de getaxeerde marktwaarde of WOZ-waarde.
- Bij verkoop van gereguleerde woningen moet een doorexplotatiebeding worden opgenomen.
- De beoogde koper moet aantonen dat hij of zij bonafide is.

Naast het voorkomen van het weglekken van maatschappelijk vermogen, wil de wetgever met deze regels voorkomen dat corporatievastgoed in handen komt van criminelen, die via vastgoedtransacties zwartgeld witwassen.

#### *Verkoop van woningen met afkoop van winstdeling*

In het verleden zijn door corporaties woningen verkocht, waarbij het economisch eigendom werd overgedragen aan een marktpartij. Vervolgens verkocht deze marktpartij de woningen aan particulieren en beleggers. In een beding bij de koopovereenkomst werd opgenomen dat de behaalde winst verdeeld werd tussen de marktpartij (verkoper) en de corporatie. Deze constructie is in de huidige wet- en regelgeving niet langer toegestaan.

Een grote, landelijk opererende corporatie legde een aanvraag voor verkoop met een vergelijkbaar beding voor aan de Autoriteit woningcorporaties. Wat de beoordeling voor de Autoriteit woningcorporaties complex maakte, was het betrekken van de winstdeling bij de taxatie van de marktwaarde. De aanvraag was onvoldoende duidelijk en aanleiding tot intensief contact met de corporatie. Uiteindelijk is de aanvraag goedgekeurd, omdat de koopsom de toets van de marktwaarde kon doorstaan en gemeenten en bewonersorganisaties positieve zienswijzen hebben verstrekt.

#### *Afspraken voor de toekomst*

Na goedkeuring van deze aanvraag heeft het team Vergunningen, samen met het vastgoedteam van de corporatie, het goedkeuringstraject geëvalueerd. Naar aanleiding hiervan is met de corporatie afgesproken dat in het vervolg vooraf afstemming wordt gezocht met het team Vergunningen over de wijze van aanvragen. Hierdoor wordt het voor de corporatie duidelijk welke stukken zij moet overleggen. Dit voorkomt vertraging van het goedkeuringsproces en onnodig veel tijd, energie en frustratie bij zowel de corporatie als de Autoriteit woningcorporaties.

## Verscherpt toezicht

Corporaties met een verhoogd risico staan onder verscherpt toezicht van de Aw. Bij verscherpt toezicht is er sprake van het opleggen van de plicht tot het maken en uitvoeren van een herstelplan. De Aw doet jaarlijks verslag van de voortgang in de uitvoering van de verbeter- dan wel herstelplannen.<sup>3</sup> De volgende corporaties stonden in 2018 onder verscherpt toezicht.

Corporatie	Periode		Stand van zaken
	Van	Tot	
WSG	2012	Heden	Eind 2018 is er een einde gekomen aan de onzekerheid van huurders van het WSG-bezit. 8 woningcorporaties uit de regio hebben het WSG-bezit door middel van een afsplitsing overgenomen samen met de overname van een deel van de lening portefeuille. Daarnaast is door de saneerder een bijdrage verstrekt van ruim € 311 miljoen, voor de aflossing van een ander deel van de lening portefeuille. Er blijft daarna nog € 170 miljoen aan leningen achter bij WSG die gedurende de restant looptijd van de leningen zullen worden afgewikkeld. De lasten daarvan zullen overeenkomstig het saneringsbesluit en de overeenkomst met WSW, grotendeels door WSW worden gedragen. Op aanwijzing van de minister is het toezicht op WSG door de AW aangepast aan de afwijkende situatie.
<i>Stichting Vestia</i>	2012	Heden	Sinds juli 2015 is de saneringstaak gemandateerd aan WSW. Uitvoering van het goedgekeurde verbeterplan wordt gemonitord in goed overleg tussen Vestia, WSW (borg en gemandateerd saneerder) en Aw. Vestia geeft thans inhoud aan de inrichting van de herijking verbeterplan medio 2019 op basis van de Jaarstukken 2017 en de Meerjarenbegroting 2019. Het te herijken verbeterplan en de besluitvorming daarover moet uitzicht bieden op Duurzaam Financieel Herstel van Vestia ultimo 2021 en een voldoende volkshuisvestelijk presteren van Vestia. Parallel aan de herijking verbeterplan onderzoekt Vestia in pilots de mogelijkheden van activa-passiva transacties met collega-corporaties werkzaam in de maatwerkgemeenten. Vestia geeft voorts inhoud aan de verdere implementatie van vastgoedsturing op tactisch en operationeel niveau.
<i>Stichting Humanitas Huisvesting (SHH)</i>	2013	Heden	Eind november 2017 heeft WSW als gemandateerd saneerder de saneringsaanvraag van SHH afgewezen. Tegelijkertijd heeft WSW als borger aangegeven financieel te zullen bijdragen aan de totstandkoming van de voorgenomen fusie tussen SHH en Woonbron. Een fusie en bijbehorende bijdrage ineens door borger WSW bleek niet haalbaar. In tweede helft van 2018 is gewerkt aan alternatief waarbij middels afsplitsing Woonbron het bezit van SHH en een deel van haar lening portefeuille overneemt. De overfinanciering van SHH blijft bij

<sup>3</sup> Deze toezegging is gedaan in antwoord op vragen van de Tweede Kamer naar aanleiding van de Toezichtvisie en het Meerjarenprogramma 2016 – 2020 van de Autoriteit woningcorporaties (2015- 2016, 29 453 nr. 419)

			restentiteit SHH achter. WSW-borger neemt via restentiteit SHH de verplichting op zich te voldoen aan de dienst der lening van de overfinanciering. De afsplitsing en overname van vastgoed en leningen zal per 1/7/2019 gereed zijn.
<i>Stichting Ouderenhuisvesting Rotterdam (SOR)</i>	2014	Heden	SOR staat sinds november 2014 onder verscherpt toezicht. De belangrijkste reden hiervoor is het niet voldoen aan de financiële ratio's van Aw en WSW. In februari 2015 is het herstelplan goedgekeurd. Jaarlijks vindt met het opstellen van de meerjarenbegroting een update van het herstelplan plaats. Aw en WSW monitoren de uitvoering van het herstelplan.
<i>Woningbouwvereniging Rosehaghe</i>	2015	Heden	Herstelplan is als voldoende beoordeeld. Uitvoering wordt gemonitord.
<i>Woningbouwvereniging Volksbelang</i>	2015	Heden	Het verscherpt toezicht blijft gehandhaafd, aangezien er nog grootschalige investeringen (sloop/nieuwbouw 450 woningen) in het verschiet liggen. Met Volksbelang is afgesproken dat een gebiedsontwikkelingsplan met scenario's wordt opgesteld, waarin tevens de effecten op de financiële positie zichtbaar worden gemaakt. Dit plan wordt in mei met de Aw besproken. De vraag staat dan ook centraal of Volksbelang zelfstandig kan voortbestaan.
<i>Stichting WoonCompas</i>	2015	Heden	WoonCompas staat sinds november 2015 onder verscherpt toezicht. De belangrijkste reden hiervoor is het niet voldoen aan de financiële ratio's van Aw en WSW. In maart 2016 is het herstelplan goedgekeurd en zijn afspraken gemaakt over de monitoring van de uitvoering van de herstelmaatregelen. Gezien de kwetsbare financiële positie onderzoekt WoonCompas de mogelijkheden van een fusie met Woonvisie.
<i>Bouwwerening "Huis en Hof" voor de gemeente Nijmegen</i>	2016	Heden	Huis en Hof heeft als erg kleine corporatie moeite om aan alle eisen uit de Woningwet te voldoen. Eind 2018 is een governance inspectie uitgevoerd, waarbij het eventueel opheffen van verscherpt toezicht is besproken. Kort daarna kon Huis en Hof de prognose informatie niet tijdig aanleveren, zodat verscherpt toezicht gehandhaafd blijft.
<i>Woningbouwvereniging Maarn</i>	2017	Heden	Herstelplan is als voldoende beoordeeld. Uitvoering wordt gemonitord.
<i>Woonstichting Vooruitgang</i>	2017	Heden	Woningstichting Vooruitgang staat sinds 2017 onder verscherpt toezicht vanwege problemen in de governance, bedrijfsvoering en financiën. Het eerste herstelplan voldeed niet aan de verwachtingen van de Aw, alsmede het WSW. Medio 2018 zijn er nadere afspraken gemaakt over de eisen aan het herstelplan. Eind augustus 2018 is het herstelplan aangeleverd waarin het toekomstperspectief, een fusie met een regio-corporatie, van Vooruitgang is uitgewerkt. De Aw monitort de voortgang van het fusietraject.
<i>Woningstichting Eendracht</i>	2017	Heden	Sinds eind november 2017 onder verscherpt toezicht. Herstelplan is in januari 2018 ingediend. Bestuur en RvC van Eendracht zijn tot de conclusie gekomen, dat taken

			<p>en verantwoordelijkheden in een snel veranderende omgeving steeds moeilijker zijn in te vullen, mede gezien de omvang en daarmee samenhangende kwetsbaarheid in organisatie en continuïteit voor Eendracht. Er is besloten stappen te zetten die moeten leiden tot het beëindigen van het zelfstandig voortbestaan van Eendracht. De Aw monitort de verkenning naar fusie of samenwerking en de naleving van het herstelplan.</p>
<p><i>Stichting WoonGoed 2-Duizend</i></p>	2018	Heden	<p>De Aw heeft in nauwe samenwerking met het WSW op 25 januari en 1 februari 2019 een governance audit bij Woongoed 2-Duizend uitgevoerd. Woongoed 2-Duizend heeft tot op heden op adequate wijze invulling gegeven aan de uitvoering en realisatie van het herstelplan. De samenwerking binnen de organisatie is duidelijk verbeterd en er is momenteel geen sprake meer van een angstcultuur. Op basis van deze conclusie kan verder vorm worden gegeven aan de doorstart van de organisatie en is een fusie met een grotere woningcorporatie niet langer meer opportuun. Conform het herstelplan is het streven om uiterlijk per 1 juli 2019 het herstel te hebben afgerond. Op basis van onze bevindingen in de governance audit is dit streven nog steeds realistisch.</p>



## Reflectie van buiten

De Autoriteit woningcorporaties (Aw) ziet erop toe dat woningcorporaties zich concentreren op hun kerntaak: zorgen dat mensen met een laag inkomen goed en betaalbaar kunnen wonen. De woningcorporaties kennen zelf interne toezichthouders die zich hebben georganiseerd in een belangenvereniging, de Vereniging Toezichthouders Woningcorporaties. In dit interview komen zowel een inspecteur van de Aw als de directeur van de Vereniging Toezichthouders Woningcorporaties aan het woord.

### 'Bij governance-inspecties staat vertrouwen centraal.'

*Inspecteur Autoriteit woningcoöperaties*

#### **Wat is er in 2018 gebeurd?**

*"We hebben afgelopen 2 jaar ruim 300 governance-inspecties uitgevoerd bij woningcorporaties. In deze inspecties kijken we naar de kwaliteit van het bestuur en het interne toezicht van woningcorporaties. Dit is redelijk nieuw. Tot nu toe keken we als toezichthouder vooral of een corporatie zich houdt aan de financiële normen en de wettelijke eisen. Het interne toezicht kwam alleen in beeld als er sprake was van een crisis."*

#### **Wat heeft de Autoriteit woningcorporaties gedaan?**

*"We hebben eerst een toetsingskader ontwikkeld. Vervolgens zijn we gesprekken gaan voeren met de bestuurders en interne toezichthouders van woningcorporaties. Die gesprekken bereiden we goed voor. Eerst lezen we alle stukken: de jaarstukken, accountantsrapporten, de managementletter, de verslagen van de raden van commissarissen en hun zelfevaluaties. Daarna gaan we het gesprek met het bestuur en de raden van commissarissen. Bij governance-inspecties kijk je naar zaken waar je eigenlijk alleen maar een gesprek over kan voeren. Ben je zelfkritisch? Ben je onafhankelijk? Heb je oog voor het belang van stakeholders? Het gaat dus om de kwaliteit van een organisatie: doen zij de goede dingen en doen zij de dingen goed?"*

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

*"Er is de laatste jaren nogal wat gebeurd in deze sector. Corporaties die zich hebben vertild aan gigantische projecten, fraudezaken. Er is extra regelgeving gekomen, maar uiteindelijk gaat het erom hoe je met die regels omgaat. Governance gaat over cultuur en gedrag. Sommige zaken zijn schadelijk maar wettelijk gezien niet verboden. In governance-gesprekken praat je daarover."*

#### **Hoe reageert de sector?**

*"Aanvankelijk wantrouwend. Ze krijgen nogal wat over zich heen en dan komen wij ook nog eens langs en willen alle stukken lezen. Niet alles bij een corporatie verloopt goed. Bijvoorbeeld omdat een bouwbedrijf failliet gaat of een medewerker blijkt te frauderen. Als Autoriteit woningcorporaties heb je de neiging om verbeterplannen te eisen en het toezicht te verscherpen als het niet goed gaat. Dat blijft soms ook hard nodig. Maar als uit de stukken en de gesprekken met de corporatie blijkt dat ze zelf in staat zijn zaken die niet goed gaan op te lossen, dan staat in de governance-inspecties vertrouwen centraal. We geven reflectie op hoe het gaat bij een corporatie en stralen uit dat we het vertrouwen hebben dat het goed komt. En dat werkt: daardoor verdwijnt het wantrouwen. Dit vergt overigens veel van ons als inspecteurs. We zijn bezig om onszelf verder te scholen om corporaties op de juiste manier te benaderen."*

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

*"Dat er andere manieren zijn om gedrag te beïnvloeden. Je hoeft niet altijd regels te gebruiken en keihard te zijn. Met een softe manier kan je ook gedrag beïnvloeden."*

## 'We doen het toch allemaal voor dezelfde zaak?'

Albert Kerssies, directeur Vereniging Toezichthouders Woningcorporaties

### **Wat is er in 2018 gebeurd?**

"We hebben vijf regionale bijeenkomsten georganiseerd voor de commissarissen van alle woningcorporaties. Die bijeenkomsten gingen over de governance-inspecties die de Autoriteit woningcorporaties sinds een paar jaar doen. De opzet en inhoud is in nauw overleg met de Autoriteit woningcorporaties tot stand gekomen. We wilden de lessons learned uit deze inspecties delen met onze achterban. De bijeenkomsten vonden plaats in Rotterdam, Amsterdam, Eindhoven, Apeldoorn en Leeuwarden. In totaal hebben 180 commissarissen de bijeenkomsten bijgewoond."

### **Wat gebeurde er tijdens deze bijeenkomsten?**

"Het was heel interactief. Er ontstond een gesprek tussen de medewerkers van de Autoriteit woningcorporaties en de commissarissen. De inspecteurs vertelden over de uitkomsten en de geleerde lessen van de inspecties. Dat de meeste woningcorporaties de zaken intern goed op orde hebben. Vervolgens is er gepraat over verbeterpunten en lastige kwesties. Bijvoorbeeld: hoe en wanneer wend je je als commissaris tot de inspectie en wat is het domein van het interne en externe toezicht?"

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

"Wij vertegenwoordigen de belangen van de toezichthouders, dus voor ons zijn deze bijeenkomsten heel belangrijk. Wij vinden dat commissarissen de lead moeten hebben qua toezicht. Ze zijn allereerst zelf verantwoordelijk voor het toezicht. Daarmee bedoel ik niet dat ze hun eigen gang kunnen gaan. Maar wel dat ze het vertrouwen van de Autoriteit woningcorporaties krijgen dat ze zelf verantwoordelijk zijn. Ik merk aan alles dat de Autoriteit woningcorporaties echt risicogericht toezicht wil gaan houden, vanuit vertrouwen in het interne toezicht. Ik vind het belangrijk dat we elkaar goed weten te vinden en bereid zijn om van elkaar te leren."

### **Hoe reageren de toezichthouders?**

"Positief. De sfeer was prettig. Er wordt naar elkaar geluisterd. De Autoriteit woningcorporaties is al een tijdje bezig om deze manier van toezichthouden te ontwikkelen. Als we deze bijeenkomst drie jaar terug hadden georganiseerd, zou er meer kritiek zijn gekomen. Zo van: waar bemoeien jullie je mee? Ik denk dat iedereen nu begrijpt dat we elkaar nodig hebben en dat we het allemaal voor dezelfde zaak doen."

### **Wat leer je hiervan?**

"Dat het belangrijk is om met elkaar in gesprek te gaan en te weten wat mensen beweegt. Als je dat weet, kom je samen verder."

## 7. De ILT intern op koers

In lijn met de veranderde koers heeft de ILT in 2018 ervaring opgedaan met een nieuwe werkwijze in een tijdelijke werkorganisatie. Externe partijen hebben de ILT doorgelicht op processen en structuren.



## Tijdelijke werkorganisatie

In 2018 is de ILT begonnen met een nieuwe organisatiestructuur in een tijdelijke werkorganisatie. Voordeel hiervan is dat de ILT 'geleid organisch' kan verkennen welke organisatievorm het beste de inhoudelijke opdracht ondersteunt. Doel van de tijdelijke werkorganisatie is: brede samenwerking binnen de organisatie stimuleren om optimaal te profiteren van de aanwezige kennis en kunde. Verder willen we hiermee beter aansluiten bij de ILT-brede risicobenadering door de sectorale indeling van de organisatie te doorbreken. Binnen de tijdelijke werkorganisatie geeft de portefeuille Informatie en Programmeren invulling aan de hiervoor beschreven manier van informatie- en risicogestuurd werken.

De tijdelijke werkorganisatie is een basisstructuur van waaruit medewerkers in programma's kunnen werken aan de prioritaire thema's. Op deze wijze biedt de organisatiestructuur zowel duidelijkheid en zekerheid als flexibiliteit.

Eind 2018 is een start gemaakt met een formele reorganisatie die in 2019 uitmondt in een nieuwe organisatie. Overigens is elke nieuwe structuur in de snel veranderende omgeving per definitie tijdelijk. De inhoudelijke vernieuwing is nooit af, maar vraagt om voortdurende reflectie en focus op verbetering en innovatie. Dus ook na afronding van het formele reorganisatietraject gaat de verandering en vernieuwing onverkort door.

## Beleidsdoorlichting artikel 24

In het kader van de reguliere beleidsdoorlichting is in 2018 door een extern adviesbureau de doeltreffendheid en doelmatigheid van de ILT onderzocht, inclusief de daarbij geldende governance binnen het ministerie van IenW. Het gaat om de periode 2012-2017. De resultaten van deze beleidsdoorlichting gebruikt de inspectie als toets en voor verdere invulling van de implementatie van het verandertraject Koers ILT 2021. De uitkomsten? De onderzoekers hebben geen eindconclusies over de doeltreffendheid en doelmatigheid getrokken. De onderzoekers geven wel aan dat de governance tussen de ILT en het ministerie van IenW op een aantal punten de doeltreffendheid en doelmatigheid van de ILT kan belemmeren. Er is draagvlak in de buitenwereld voor de ingezette Koers door de ILT. De onderzoekers vragen aandacht voor consistentie in de communicatie over deze Koers en de naderende reorganisatie. Het onderzoek gaat met kabinetsreactie naar de Tweede Kamer.

## Onderzoek Algemene Rekenkamer

De Algemene Rekenkamer heeft begin 2018 onderzoek gedaan naar risicogericht en informatiegestuurd toezicht door de ILT. Voor haar onderzoek baseert de Rekenkamer zich op notities en interviews met medewerkers. De Rekenkamer concludeert dat de ILT flinke vorderingen maakt, met name op strategisch niveau. Tegelijkertijd meldt ze dat de ILT aan het begin van deze beweging staat en er dus nog een flinke weg is te gaan. Verder constateert de Rekenkamer dat risicogericht en informatiegestuurd toezicht niet per definitie leidt tot minder benodigde capaciteit. Het kan ertoe leiden dat er meer capaciteit nodig is, met name aan de voorkant van het proces (verzamelen, analyseren van bronnen, programmering). De Rekenkamer beveelt de minister aan om de relatie tussen de ILT en beleid te versterken zonder daarbij de onafhankelijke positie van de ILT uit het oog te verliezen. In de reactie op het hoor en wederhoor onderschrijft de bewindspersoon de conclusies en aanbevelingen van de Rekenkamer. Het resultaat hiervan is op 16 mei (Verantwoordingsdag) naar de Tweede Kamer gestuurd als onderdeel van het Rekenkamerrapport bij het jaarverslag van IenW.

## Ontwikkeling bedrijfsvoering

De ontwikkeling van de ILT-organisatie en de verbetering van de primaire processen vragen een aanpassing van de bedrijfsvoering van de ILT. Kort gezegd: het vergroten van de slagvaardigheid van de organisatie en de efficiëntie van de hele prestatieketen. Eind 2018 heeft de ILT een plan opgesteld voor de gewenste bedrijfsvoering.

*Wat heeft dit opgeleverd?*

- Een plan voor een kleinere bedrijfsvoeringsorganisatie door een omslag naar zelfservice en te werken in pools.
- Een Product Dienst Catalogus voor de bedrijfsvoering en voor de ondersteuning van toezicht, met name voor de toezichthoudende programma's.
- Verbetering van het inkoop- en betalingsproces.

De bedrijfsvoeringsorganisatie is eind 2018 gestart met het veranderingsproces en is erop gericht om eind 2020 de gewenste eindsituatie te bereiken. Vanaf begin 2019 worden in de tijdelijke werkorganisatie de nieuwe werkmethodes uitgetoetst.

## Ziekteverzuim

Het ziekteverzuim binnen de ILT is in 2018 gedaald en ligt significant lager dan het ziekteverzuim in de voorgaande jaren. Zonder het vanuit de cijfers te kunnen staven, levert de lagere span of control van ongeveer 15 fte per teamleider wellicht ook een positieve bijdrage aan het huidige verzuimpercentage.

Jaar	2015	2016	2017	2018
verzuimpercentage	5,3	5,7	5,5	4,8
meldingsfrequentie		1,1	1,0	1,0

De ILT wil het ziekteverzuim nog verder omlaag krijgen. Hiervoor heeft de ILT samenwerking met Rijkswaterstaat gezocht om leereffecten van Rijkswaterstaat te benutten. Daarnaast is in samenwerking met de bedrijfsarts en de bedrijfsmaatschappelijk werker gekeken naar de vitaliteit van medewerkers, als onderdeel van duurzame inzetbaarheid. Dit wordt op dit moment verder uitgewerkt.

## Vakmanschap en personele aandacht

In de tijdelijke werkorganisatie zijn nieuwe, toekomstgerichte programma's en portefeuilles ingericht. Alle medewerkers zijn in afwachting van de definitieve plaatsing in 2019 toegedeeld aan de nieuwe onderdelen. Het behouden en vergroten van kennis en vakmanschap is een belangrijke factor in de organisatieontwikkeling. Ongeveer 95% van de medewerkers is op de juiste wijze toebedeeld. Na het indienen van bedenkingen en het advies van de adviescommissie heeft 5% alsnog een andere functie betrokken. De ILT vindt duurzaam vakmanschap, met plezier op de juiste functies werken, en passende werkomstandigheden belangrijk. In 2018 is een strategisch personeelsplan in concept opgesteld. Het feit dat de ILT het ministerie in diverse gremia, zowel op nationaal als internationaal niveau, vertegenwoordigt stelt hoge eisen aan de deskundigheid en de inzetbaarheid van de medewerkers van de ILT.

Om een aantrekkelijke werkgever te worden voor jongeren met voor de toekomst belangrijke competenties (bijvoorbeeld data-analyse, kunstmatige intelligentie of blockchain-technologie) biedt de ILT (afstudeer)stages en traineeships aan in relevante hbo- en wo-studierichtingen. Op deze manier probeert de ILT deze kennis in de organisatie te borgen. In 2018 hebben 11 stagiaires hiervan gebruik gemaakt.

## In- en uitstroom

In 2018 hebben 25 medewerkers afscheid genomen van de ILT vanwege de pensioengerechtigde leeftijd. Verder zijn 46 medewerkers via reguliere mobiliteit vertrokken. Tegenover de uitstroom van totaal 71 medewerkers staat een instroom van 86 medewerkers. Goed zicht op de formatieve ontwikkeling is nu mogelijk omdat sinds 2018 de basisinformatie op formatiegebied op orde is.

### Kennis behouden

- Om het wegebben van kennis en ervaring te voorkomen, is gebruik gemaakt van anticiperende werving. Waar nodig zijn functies kortdurend dubbel bezet.
- In 2018 is gestart met 3 proeftuinen. In deze proeftuinen worden nieuwe werkwijzen ontwikkeld en getest om kennis te behouden en vakmanschap te vergroten.
- In 2018 zijn peergroups ingevoerd. Onder begeleiding van Pentascope zijn voor alle afdelingshoofden, teamleiders en programmamanagers peergroups ingericht, waarbij kennis wordt gedeeld en ervaringen worden uitgewisseld. De leidinggevenden zijn in de tijdelijke werkorganisatie toebedeeld met een nieuw leiderschapsprofiel als basis.

## Duurzaamheid

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft zichzelf tot doel gesteld om in 2020 haar CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren met 20%. Het doel is om in 2030 klimaatneutraal te zijn: CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van elektriciteitsverbruik, brandstofverbruik, inkopen en opdracht is dan tot nul teruggebracht. Ook rijksbreed zijn duurzaamheidsafspraken gemaakt. Er is bijvoorbeeld op nationaal niveau de Green Deal Elektrisch Rijden ondertekend door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ook is onder regie van het ministerie een brandstofvisie opgesteld. De ILT zal dit vertalen naar concrete maatregelen voor haar eigen wagenpark. Het wagenpark van de ILT telt nu 350 dienstvoertuigen. Om de doelstelling van 20% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2020 te realiseren, is reductie van het aantal dienstvoertuigen en vervanging voor een elektrische variant nodig. Rijkswaterstaat, waar het tactisch en operationeel wagenparkbeheer van de ILT is ondergebracht, is de partner in business van de ILT voor de doorvertaling en realisatie van deze maatregelen.

## Financiën

In het jaarverslag van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2018 staat een uitgebreide toelichting en verantwoording van de staat van baten en lasten en de balans 2018.

### Staat van baten en lasten

*bedragen x €1.000*

Baten	
<b>Omzet IenW</b>	126.661
<b>Omzet overige departementen</b>	348
<b>Omzet derden</b>	24.017
<b>Vrijval voorzieningen</b>	152
<b>Bijzondere baten</b>	1.284
<b>Totaal baten</b>	<b>152.461</b>
Lasten	
<b>Apparaatskosten</b>	152.109
<b>Personele kosten</b>	111.073
<b>Materiële kosten</b>	41.035
<b>Afschrijvingskosten</b>	1.262
<b>Dotaties voorzieningen</b>	2.027
<b>Bijzondere lasten</b>	556
<b>Totaal lasten</b>	<b>155.954</b>
<b>Behaald resultaat</b>	<b>-3.493</b>

De ILT heeft over 2018 een negatief resultaat behaald van € 3,5 miljoen. Het negatieve resultaat is het gevolg van (incidentele) reorganisatiekosten, tariefstijgingen bij de Shared Service Organisaties (SSO's) en incidentele onderzoekskosten naar aanleiding van het ongeval met een Stint. Om een negatief resultaat in de toekomst te voorkomen, heeft ILT maatregelen genomen om de ICT kosten terug te dringen en zijn structurele kosten verwerkt in de tarieven 2019.

### Balans per 31 december 2018

*bedragen x € 1.000*

<b>Activa</b>	
<b>Materiële vaste activa</b>	703
<b>Debiteuren</b>	2.008
<b>Overige vorderingen en overlopende activa</b>	1.911
<b>Liquide middelen</b>	34.721
<b>Totaal activa</b>	<b>39.343</b>
<b>Passiva</b>	
<b>Eigen vermogen</b>	202
<b>Voorzieningen</b>	4.607
<b>Crediteuren</b>	2.550
<b>Overige schulden en overlopende passiva</b>	31.984
<b>Totaal passiva</b>	<b>39.343</b>

## Activa

### Liquide middelen

De ILT beschikte eind 2018 over € 34,7 miljoen aan liquide middelen. Hier tegenover staat een aantal voorzieningen, reserveringen en schuldposities op de balans.

## Passiva

### Eigen vermogen

Als gevolg van het negatieve resultaat daalt het eigen vermogen van de ILT naar € 0,2 mln.

### Voorzieningen

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

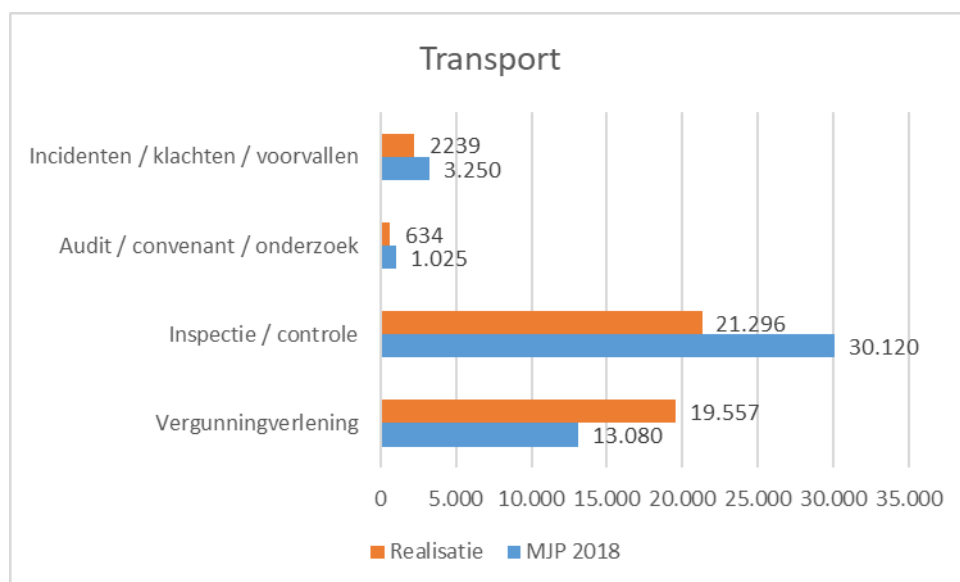
### Overige schulden en overlopende passiva.

Hieronder vallen verscheidene schuldposities van de inspectie. De belangrijkste daarbij zijn de verplichtingen aan het personeel en transitorische posten.

## BIJLAGE A De ILT in cijfers

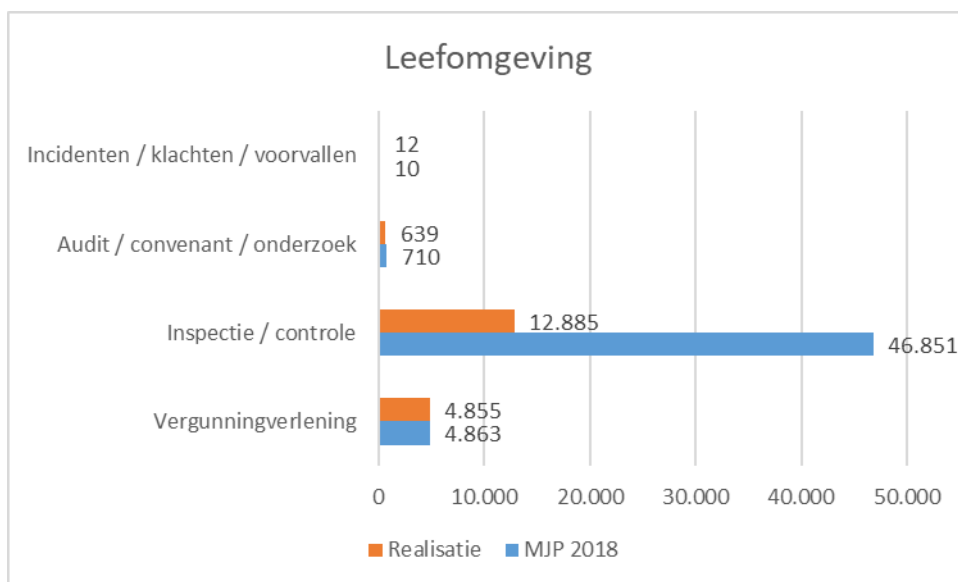
Het doordenken, experimenteren, ontwikkelen en implementeren van de Koerswijziging heeft veel capaciteit gevraagd van de organisatie. Gevolg is dat er over de hele linie wordt afgeweken van de planning zoals die in het MJP 2018-2022 was opgenomen, zowel positief als negatief. Deels doordat er – zoals in het geval van vergunningverlening – sprake is geweest van een veel groter aantal aanvragen dan op basis van ervaringscijfers was begroot, deels omdat er sprake is geweest van minder activiteiten dan begroot. Bij de inspecties is hieraan met name de gewijzigde aanpak van de inspecties energielabels debet. Hier is ná het vaststellen van het MJP het aantal inspecties verlaagd van 35.000 naar 3.500. Omdat er sprake was van een hoog nalevingspercentage (91%) is na overleg met het ministerie van BZK besloten om de handhaving op het ontbreken van energielabels bij verkochte woningen in het vervolg steekproefsgewijs te doen. Tevens heeft de Raad van State in oktober 2018 het sanctiemiddel, de Last onder dwangsom, in een hoger beroepzaak vernietigd. Daarop is besloten om alle reeds lopende procedures tijdelijk stop te zetten. Naar verwachting kan er vanaf april 2019 met een vernieuwde procedure én een nieuw sanctiemiddel (de bestuurlijke boete) worden verdergegaan. Het besluit om de aanpak ten aanzien van energielabels te wijzigen is in de loop van 2018 genomen, nadat het Meerjarenplan 2019 al was opgesteld. Als gevolg hiervan zullen de productiecijfers in het Jaarverslag over 2019 ook een afwijking ten opzichte van de planning laten zien.

Productie Transport	MJP 2018	Realisatie
Vergunningverlening	13.080	19.557
Inspectie / controle	30.120	21.296
Audit / convenant / onderzoek	1.025	634
Incidenten / klachten / voorvallen	3.250	2.239



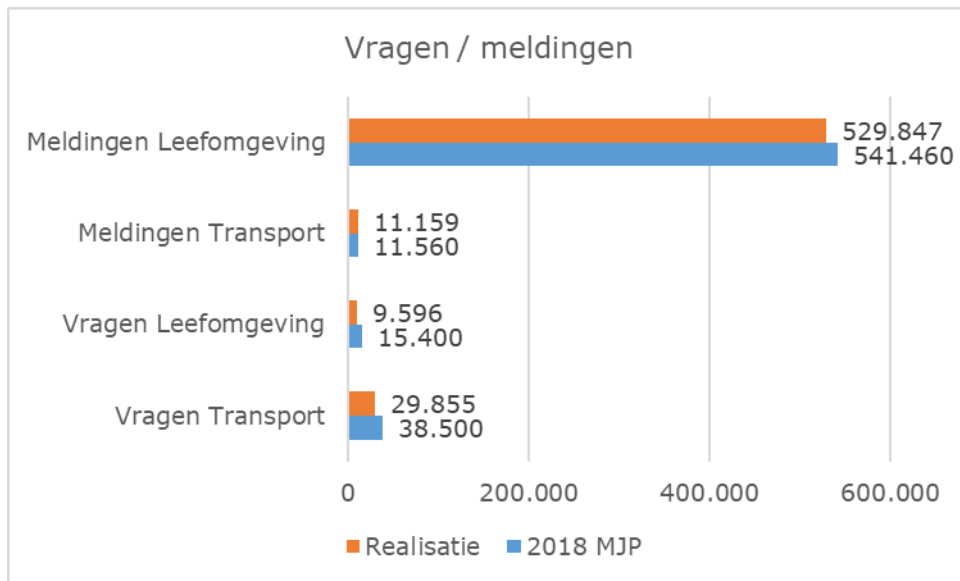


<b>Productie Leefomgeving</b>	<b>MJP 2018</b>	<b>Realisatie</b>
Vergunningverlening	4.863	4.855
Inspectie / controle	46.851	12.885
Audit / convenant / onderzoek	710	639
Incidenten / klachten / voorvallen	10	12



<b>Totaal ILT 2018</b>	<b>MJP 2018</b>	<b>Realisatie</b>
Vergunningverlening	17.943	24.412
Inspectie / controle	76.971	34.181
Audit / convenant / onderzoek	1.735	1.273
Incidenten / klachten / voorvallen	3.260	2.251

<b>Vragen / meldingen 2018</b>	<b>2018 MJP</b>	<b>Realisatie</b>
Vragen Transport	38.500	29.855
Vragen Leefomgeving	15.400	9.596
Meldingen Transport	11.560	11.159
Meldingen Leefomgeving	541.460	529.847







Dit is een uitgave van de

**Inspectie Leefomgeving en Transport**

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag  
088 489 00 00

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

@inspectieLenT  
Mei 2019