



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Jaarverslag 2022

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Inleiding	4
<i>Het werkveld van de ILT</i>	4
Maatschappelijk effect staat centraal	4
Selectief	4
Effectief	4
Reflectief.....	5
Innovatie.....	5
Verbeterde dienst- en vergunningverlening.....	5
Sancties Rusland.....	6
Hoofdstuk 1: De ILT in ontwikkeling	7
<i>De mens centraal</i>	7
<i>Inspectie en certificering</i>	7
<i>Data voor toezicht</i>	8
<i>Compliance en kwaliteitsmanagement</i>	9
<i>Vertrouwen</i>	9
Hoofdstuk 2: Werkveld en risico's	10
<i>Afval</i>	10
<i>Bodem grond- en oppervlaktewater</i>	13
<i>Chemische stoffen en risico's</i>	15
<i>Wegtransport en bus</i>	17
<i>Duurzame producten</i>	18
<i>OAS en F-gassen</i>	19
<i>Taxi</i>	20
<i>Producttoezicht</i>	21
<i>Zeevaart en binnenvaart</i>	23
<i>Rail</i>	25
<i>Luchtvaart</i>	28
<i>Wabo-advies en interbestuurlijk toezicht</i>	30
<i>Vervoer gevaarlijke stoffen</i>	32
<i>Hoogwaterveiligheid</i>	34
<i>Drinkwater</i>	35
<i>Cybersecurity</i>	36
<i>Toezicht Defensie</i>	37
<i>Inlichtingen- en Opsporingsdienst</i>	37
<i>Autoriteit woningcorporaties</i>	39

Hoofdstuk 3: Dienst- en vergunningverlening	44
<i>Vergunningverlening</i>	44
<i>Wet open overheid heeft ingrijpende gevolgen</i>	44
<i>ILT loket schroeft serviceniveau op</i>	45
<i>Vragen en meldingen</i>	45
<i>Toename bezwaren tegen ILT-besluiten</i>	46
Hoofdstuk 4: Beleid en wet- en regelgeving	47
<i>Aanwijzingen en instructies van bewindspersonen aan de ILT</i>	47
Aanwijzing anticiperend handhaven geluidsregels Schiphol.....	47
Aanwijzing niet-handhaven gebruik in-situ stikstof.....	47
Aanwijzing niet handhaven Arbeidstijden vervoer voor Search and Rescue.....	47
Aanwijzing niet handhaven verbod plastic rietjes bij medisch gebruik.....	47
Instructie verlengen van ontheffingen voor asbest in zeeschepen.....	48
Aanwijzing niet-handhaven enkele vergunningsvoorschriften Search and Rescue die nog ontheven moeten worden.....	48
Aanwijzing niet handhaven ontbreken BCT-kaart bij chauffeurs met LWT-kaart.....	48
<i>Handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid-toetsen</i>	48
HUF-toetsen voor het ministerie van IenW.....	49
HUF-toetsen voor andere departementen.....	49
<i>Strategisch betrokken bij beleid</i>	50
Bijlage 1: 2022 in cijfers	51
<i>Financieel (jaarrekening ILT)</i>	51
Lasten in miljoenen euro's.....	51
Opbrengsten vergunningverlening in miljoenen euro's.....	51
<i>Personeel in FTE</i>	51
<i>Operatie</i>	51
Toezicht: inspectie, onderzoeken, audits en incidenten.....	51
Vergunningen.....	52
Dienstverlening.....	52
<i>Autoriteit woningcorporaties</i>	52
Overig	53
WOO-verzoeken: verzoeken tot openbaarmaking van bepaalde overheidsinformatie	53
Juridisch.....	53
Bijlage 2: Rapportages	54

Voorwoord

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) nam vorig jaar afscheid van inspecteur-generaal Jan van den Bos. In december ging hij - na 7 jaar - met pensioen. Dit jaarverslag presenteer ik dan ook met gepaste trots. Het is mede zijn verdienste én dat van alle ILT'ers dat de effectiviteit in het toezicht is gegroeid en daardoor ook de zichtbaarheid van de ILT in de samenleving.

De ILT heeft in 2022 vergunningen verleend, geïnspecteerd, onderzoek gedaan, gesignaleerd, gewaarschuwd en gehandhaafd. En dat alles voor de veiligheid, het vertrouwen en de duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen.

Dit jaarverslag geeft een krachtig overzicht van alles wat er is bereikt en waar we ons toezicht op hebben ingericht. Het voelt daardoor als een mooie mijlpaal waarmee de impact van de inspectie goed in beeld is gebracht. Nog altijd staat het bereiken van maatschappelijk effect voorop. Dat zal de ILT blijven doen. En waar nodig, nóg scherper.

In 2022 hebben we aansprekende resultaten geboekt. In augustus publiceerde de ILT de beleidsregel op brandstoffen. Hiermee stelt de ILT strengere kwaliteitseisen aan in Nederland geproduceerde brandstoffen die vooral bestemd zijn voor West-Afrikaanse landen.

De ILT oefende extra toezicht uit op ProRail met aandacht voor de randvoorwaarden voor en de resultaten over de veilige berijdbaarheid van het spoor.

We waarschuwen voor de verschuiving van milieurisico's naar andere afzetmarkten bij bodemas. En door de inzet van Dedicated Short Range Communication (DSRC)-apparatuur kan de inspectie tachograafgegevens van voorbijrijdende voertuigen beoordelen.

De ILT onderzocht of de PFAS-houdende afvaltransporten die naar het buitenland gaan daar wel op de juiste manier verwerkt worden.

Deze voorbeelden vormen een kleine selectie van het brede werk van de ILT en zijn kenmerkend in de aanpak: gericht op de risico's voor mens en milieu en met het oog op maatschappelijk effect. Onze collega's staan midden in de maatschappij en hebben daarmee impact. Ze dragen bij aan het leefbaar houden van ons land, nu en in de toekomst. Deze werkwijze zetten we voort in 2023.

De ILT is vanaf 1 januari 2022 geen agentschap meer. Hierdoor kan de inspectie als regulier onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat haar toezichtstaken vanuit een versterkte onafhankelijke positie uitvoeren. Jan van den Bos heeft zich altijd sterk gemaakt voor een wet op de rijksinspecties, die momenteel in voorbereiding is. Juist om de onafhankelijke positie van inspecties sterk verankerd in de wet te krijgen. In zijn geest zet ik de komende periode als waarnemend inspecteur-generaal de werkzaamheden van de ILT voort.

Mattheus Wassenaar

Inspecteur-Generaal (wnd.) Leefomgeving en Transport

Inleiding

In het jaarverslag van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) leest u wat de ILT in 2022 heeft bereikt. Door toezicht, handhaving, opsporing en vergunningverlening op een groot aantal onderwerpen werkt de ILT aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen. De ILT treedt ook op bij incidenten en ongevallen.

Het werkveld van de ILT

Het aantal onderwerpen dat de aandacht van de ILT vraagt, blijft groeien en het werkveld is divers. De inspectie werkt voor het grootste deel voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Daarnaast voerde de ILT in 2022 taken uit voor 6 andere ministeries:

- Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
- Buitenlandse Zaken
- Economische Zaken en Klimaat
- Justitie en Veiligheid
- Sociale Zaken en Werkgelegenheid
- Financiën

Vanaf 1 januari 2022 is de ILT geen agentschap meer. De ILT is nu een regulier onderdeel van het ministerie van IenW. Daarmee is ook formeel een einde gekomen aan de opdrachtgeversrol van de beleidsdirectoraten en de opdrachtnemersrol van de ILT. Het relatiestatuuut tussen de secretaris-generaal en de inspecteur-generaal geeft invulling aan deze nieuwe verhoudingen. Het relatiestatuuut bevestigt en versterkt de onafhankelijke positie van de ILT.

Maatschappelijk effect staat centraal

In het werk van de ILT staat het maatschappelijk effect centraal. Dit betekent dat de ILT zich richt op het beperken van maatschappelijke schade. Het [Meerjarenplan 2022-2026](#) beschrijft waar de ILT de komende jaren aan werkt. In dit jaarverslag leest u de resultaten van de ILT over het jaar 2022.

Selectief

Wet- en regelgeving is voor de ILT de belangrijkste basis voor het handelen. De vele wettelijke taken maken dat de ILT keuzes moet maken. De ILT is vooral daar actief waar de maatschappelijke risico's voor mens en milieu het grootst zijn. De [ILT-brede risicoanalyse](#) (IBRA) die de risico's inschat en vergelijkbaar maakt, is daarbij een belangrijk hulpmiddel. Daarnaast kijkt de ILT naar de wettelijke verplichtingen en maatschappelijke ontwikkelingen.

De grootste risico's die bijzondere aandacht verdienen, pakt de ILT programmatisch op. Daarbij kijkt ze voortdurend naar de effectiviteit van haar handelen. Dit jaar zijn er nieuwe verkenningen uitgevoerd. Dit kan in sommige gevallen leiden tot de start van een nieuw programma, een voorbeeld hiervan is het onderwerp Zeer zorgwekkende stoffen. Toezicht cybersecurity is een nieuwe afdeling opgezet, waar een apart hoofdstuk over is opgenomen in dit jaarverslag.

Effectief

In 2022 heeft de ILT aansprekende resultaten geboekt. De maatschappelijke impact van de ILT is breed zichtbaar, zoals in deze projecten:

- African blends: In 2018 maakte de ILT inzichtelijk dat chemische afvalstoffen worden bijgemengd in producten. Bijvoorbeeld in brandstof voor zeeschepen en benzine of diesel voor de Afrikaanse markt. De ILT stelde daarom strengere kwaliteitseisen aan in Nederland geproduceerde brandstoffen vooral bestemd voor West-Afrikaanse landen. Deze eisen nam de staatssecretaris van IenW op in de beleidsregel die sinds 15 augustus 2022 van kracht is. Daarmee heeft de ILT bereikt dat in Nederland geproduceerde brandstoffen, bedoeld voor lagelonenlanden, veel minder schadelijke stoffen bevatten.
- Onjuist sjoeren kan ertoe leiden dat lading op schepen verschuift of omvalt tijdens het transport. Met de drones is ook vastgelegd dat zeecontainers soms te vroeg worden losgemaakt wat wettelijk niet mag. De ILT gaat vaker gebruikmaken van dronebeelden bij de handhaving. Met deze extra informatie kan de ILT risicogerichter werken en

maatschappelijke schade voorkomen door onjuiste sjorringen.

- **Dedicated Short Range Communication (DSRC):** Met deze apparatuur kon de ILT tachograafgegevens van voorbijrijdende voertuigen beoordelen. Bij zo'n controle hoeft een voertuig dus niet meer te stoppen. De ILT is hierdoor effectiever in de strijd tegen tachograaffraude omdat zij gericht voertuigen kan selecteren voor een inspectie. De pakkans van overtreeders gaat hierdoor omhoog, terwijl de ILT de chauffeurs die zich aan de regels houden met rust kan laten.
- **Afval:** Met ingang van juli 2021 vallen kleine plastic flesjes onder de statiegeldregeling. In 2022 heeft de ILT inspecties uitgevoerd en zijn waarschuwingsbrieven gestuurd aan bedrijven en importeurs die zich nog niet aan deze regeling hielden. Daarna zijn herinspecties gedaan. Dit heeft ertoe geleid dat er op meer flessen statiegeld zit en dat de inzameling hiervan is vergroot.
- **Een ketelwagen of tankwagon is een goederenwagon (trein) die geschikt is voor het vervoer van vloeibare producten. Vanwege extra bewegingskrachten kunnen gevaarlijke stoffen via deksels ontsnappen. De onder stroom staande bovenleiding maakt het voor inspecteurs moeilijk om te controleren of de deksels goed bevestigd zijn. Vorig jaar zijn pilots gehouden om de bovenzijde van deze wagens te controleren met behulp van een drone. Doordat inspecteurs daarmee een groter aantal wagens in korte tijd kunnen inspecteren, verliepen deze pilots zeer succesvol.**

Reflectief

De ILT staat voortdurend in verbinding met de buitenwereld en is alert op veranderingen in de samenleving. Hierover geeft de ILT signalen af aan de beleidsmakers en de samenleving, zoals in signaalrapportages en door middel van een 'Staat van'. In het hoofdstuk Luchtvaart leest u meer over de Staat van Schiphol. De Autoriteit woningcorporaties brengt jaarlijks de Staat van de corporatiesector uit.

De ILT werkt aan de verbreding van mogelijkheden om risico's te verminderen. Niet alleen handhaving is daarin een keuze. De ILT kijkt ook vaker naar de achtergronden van het gedrag bij naleving en overtreding, om te bekijken hoe zij dit positief kan beïnvloeden.

- **Vuurwerk:** Uit onderzoek van de ILT bleek dat consumentenvuurwerk niet altijd correct is geclassificeerd. Hier bracht de ILT in 2022 een signaalrapportage over uit.
- **Bodem:** De ILT heeft een signaalrapportage uitgebracht over bodemas, waarbij ze waarschuwt dat de milieurisico's verschuiven naar een andere afzetmarkt, zoals de betonindustrie. In de rapportage schetst de ILT een beeld van deze milieurisico's.

Innovatie

Door innovatie beschikbaar te maken, te stimuleren en nieuwe toepassingen te gebruiken, kan de ILT het toezicht actueel en relevant houden. De ILT is in 2022 samen met de Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO) en de Nederlandse Arbeidsinspectie overeengekomen, om een innovatiecenter voor Artificial Intelligence (AI) op te zetten. In dit innovatiecenter gaan deze organisaties aan de slag met een kennisagenda voor AI voor het toezicht. In de hoofdstukken Bodem, Zeevaart en binnenvaart en OAS en F-gassen is meer te lezen over de ontwikkelingen van het toezicht door innovaties.

Verbeterde dienst- en vergunningverlening

Naast toezicht en opsporing geeft de ILT vergunningen en certificaten uit. Hierbij streeft de ILT naar een duidelijk, eenvoudig en efficiënt aanvraagproces. Door het beschikbare budget uit Werken aan Uitvoering (WaU) was het mogelijk om het vergunningverleningsproces versneld te optimaliseren en digitaliseren. De eerste resultaten laten een hogere kwaliteit van aanvragen zien, waardoor de afhandeling vanuit de ILT effectiever verliep.

Sancties Rusland

Sinds het uitbreken van de oorlog in Oekraïne en de instelling van sancties tegen Rusland en Wit-Rusland, houdt de ILT actief toezicht op de sanctienaleving. Hier blijft de ILT aandacht voor houden, waarbij inzet zo flexibel mogelijk en risicogestuurd plaatsvindt. Dit doet de ILT op de terreinen waar zij al actief is (primair luchtvaart, scheepvaart en wegvervoer). Deze inzet volgt uit de rol en bevoegdheden die de ILT heeft op basis van de nationale Sanctiewet 1977. De ILT bepaalt haar inzet op basis van de urgentie, ontwikkelingen en opgedane inzichten. Daarbij werkt de ILT proactief samen met mede-toezichthouders en andere instanties.

De ILT komt daarnaast op verschillende van haar werkterreinen in aanraking met de humanitaire aspecten of andere gevolgen van de oorlog in Oekraïne. Bijvoorbeeld bij het vervoer van personen vanuit en hulpgoederen naar Oekraïne, of alertheid op eventuele veiligheidsrisico's. In dit jaarverslag leest u in verschillende hoofdstukken over deze inzet.

[kader] Meer weten over de ILT? Volg de ILT op [LinkedIn](#), [Instagram](#) en [Twitter](#).

Hoofdstuk 1: De ILT in ontwikkeling

De mens centraal

In 2022 groeide de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) met 126,5 fte naar een organisatie van 1.472,5 fte. De term fte staat voor fulltime-equivalent en gaat uit van een volledige werkweek. Deze groei bestond vooral uit functies voor de uitbreiding van opsporing van milieucriminaliteit. En ook voor functies in cybersecurity en voor de luchtvaartautoriteit. De groei was mogelijk door geld vanuit het coalitieakkoord voor het versterken van de uitvoering en het toezicht op verschillende milieuonderwerpen als bodem en afval. Samen met de werving om het verloop te dekken, had de ILT in 2022 zo'n 350 vacatures te vervullen.

Bij de werving en selectie staat voor de ILT doorgroei en diversiteit centraal. 1 op de 5 vacatures werd ingevuld door een interne medewerker. De gemiddelde leeftijd zakte iets en het percentage medewerkers met een niet-westerse migratieachtergrond nam toe. Ook heeft het ILT-Loket het afgelopen jaar 2 teams gekregen voor medewerkers met een afstand tot de arbeidsmarkt. Daar deden meer dan 50 medewerkers in 2022 ervaring op bij de ILT. Een aantal van hen is doorgestroomd naar vaste formatieplaatsen.

In 2022 werd het thuiswerkadvies losgelaten en kon er weer gebruik gemaakt worden van de kantoorfaciliteiten. Binnen de ILT zijn pilots uitgevoerd en afspraken gemaakt over de manier van hybride werken. De ILT heeft veel aandacht voor opleidingsplannen en plannen ter verbetering van de veiligheid op het werk. Ook is er een start gemaakt met verzuimbeleid op basis van het eigen regiemodel. Verder wordt sinds november 2022 gewerkt met 2 verzuimcoaches, die leidinggevenden adviseren en ondersteunen.

Inspectie en certificering

Wat is de rol van de ILT?

De ILT houdt op 35 werkterreinen toezicht op de uitgifte van certificaten voor veilige en duurzame producten of diensten. Het gaat daarbij om taken die erkende of aangewezen partijen uitvoeren of die zijn uitbesteed aan private partijen, de certificerende instellingen. Zij doen conformiteitsbeoordelingen.

Deze conformiteitsbeoordeling is het proces dat aantoonbaar is voldaan aan de vastgestelde eisen voor een product, proces, dienst, systeem, persoon of instantie. De maatschappij moet erop kunnen vertrouwen dat een certificaat of erkenning terecht is afgegeven.

De ILT vervult verschillende rollen met uiteenlopende taken en verantwoordelijkheden binnen deze stelsels. Op hoofdlijnen zijn 6 rollen te onderscheiden:

1. Uitbesteder van taken aan conformiteit beoordelende instanties (CBI's)
2. Erkenner van CBI's
3. Aanmelder/aanwijzer van CBI's
4. Monitorende rol gericht op inzicht in het functioneren van het stelsel
5. Toezichthouder op individuele CBI's
6. Toezichthouder op de veiligheid en duurzaamheid van de betreffende diensten, producten of processen waarop de stelsels zich richten

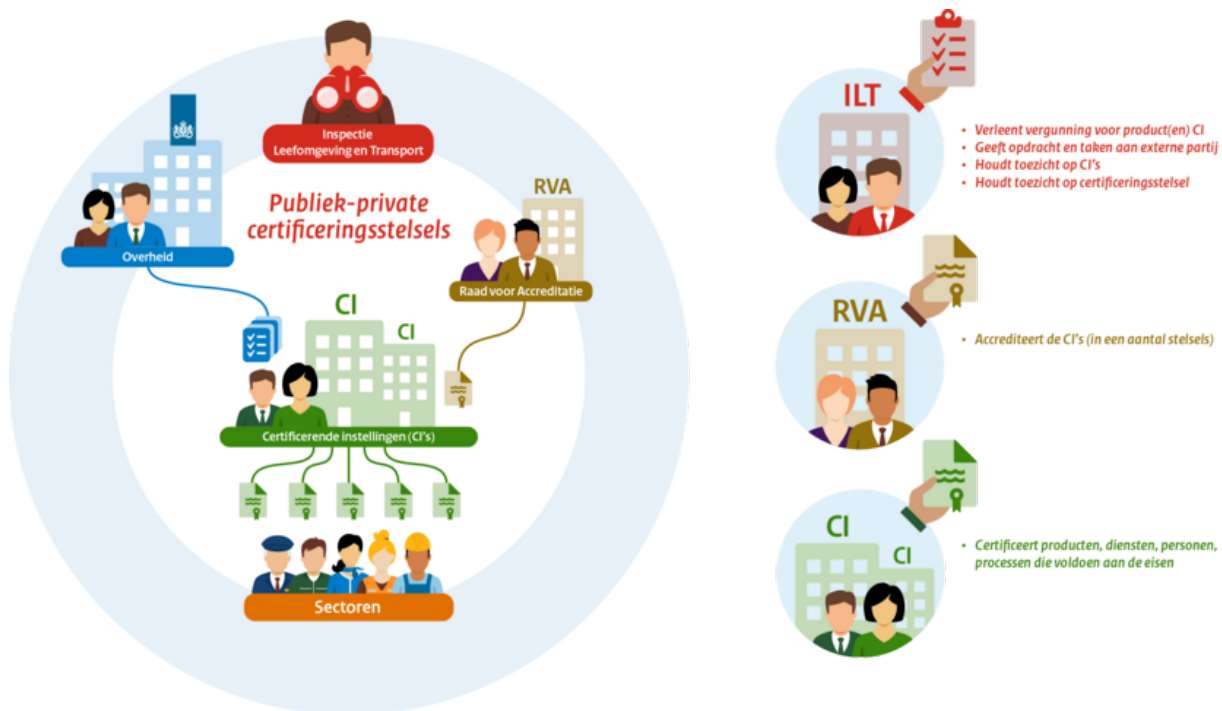
Het programma Inspectie en certificering zorgt ervoor dat de ILT optimaal is toegerust om deze rollen en verantwoordelijkheden zo goed mogelijk uit te voeren. Het programma zorgt voor inzicht in het functioneren van certificeringstelsels. En versterkt het toezicht op certificerende instellingen met wie de ILT een formele toezichtrelatie heeft.

Als certificeringstelsels niet goed werken, brengt dit de publieke belangen van veiligheid, gezondheid en duurzaamheid van de betreffende diensten, producten en processen in gevaar. Daarnaast beschadigt dit ook het vertrouwen van de maatschappij in deze stelsels. Daarom wil ILT vanuit haar rol en verantwoordelijkheid bijdragen aan het beter (laten) functioneren van de certificeringstelsels. De maatschappij moet immers altijd kunnen afgaan op de betrouwbaarheid van de afgegeven certificaten.

Wat heeft de ILT bereikt?

In 2022 heeft de ILT:

- Verbeteracties doorgevoerd voor het toezicht op certificeringsstelsels voor bodem, spoor, binnenvaart, koopvaardij, luchtvaart en luchtverontreinigende stoffen.
- Verbeterafspraken gemaakt met betrokken partijen over de veiligheid van de bruine vloot.
- Afspraken gemaakt met Kiwa (luchtvaart) en Klassenbureaus (binnenvaart en koopvaardij) om het functioneren van de stelsels waarin zij een rol hebben, te verbeteren.
- Een verkenning uitgevoerd naar het functioneren van de certificeringsstelsels over het transport van gevaarlijke stoffen (verpakkingen) en OAS- en F-gassen.
- Een tussenrapportage naar de minister gestuurd met daarin de uitkomsten van 6 onderzochte certificeringsstelsels, die begin 2023 is gepubliceerd. De ILT houdt in 35 certificeringsstelsels toezicht op taken die uitgevoerd worden door erkende of aangewezen partijen of die zijn uitbesteed aan private partijen. In deze tussenrapportage deelde de ILT de uitkomsten van 6 onderzochte certificeringsstelsels.



Data voor toezicht

Digitalisering blijft zich ontwikkelen en hierdoor spelen data en informatie een steeds grotere rol in onze samenleving. Dit biedt kansen om met nieuwe technologieën en datatoepassingen diensten, producten, organisaties en werkwijzen te verbeteren. Ook de ILT benut deze technologische ontwikkelingen en investeert hierin.

De ILT wil haar informatiepositie verder verstevigen en het informatiegestuurd werken verder vastleggen in de organisatie. Om hier richting aan te geven is de datakoers ILT 2022-2026 opgesteld. In dit programma zijn de voor de ILT belangrijke trends en ontwikkelingen op het gebied van data in kaart gebracht. Daarbij is bekeken wat deze betekenen voor de organisatie, haar mensen en werkzaamheden. Ook is globaal beschreven wat de stand van zaken is van het informatiegestuurd werken binnen de ILT. Op basis daarvan is een aantal ambities opgesteld voor de manier waarop de ILT de verankering van informatiegestuurd werken in de organisatie wil uitwerken.

De ILT trekt in sommige gevallen samen op met bijvoorbeeld omgevingsdiensten, andere rijksinspecties, de politie en havenbedrijven om meer effect te bereiken. Daarmee zet de ILT ook al enige tijd in op data gedreven risicogericht inspecteren. Hiervoor is het noodzakelijk dat partijen, zoals overheidsorganisaties, zusterorganisaties en private organisaties, data met de ILT delen én dat de randvoorwaarden hiervoor in orde zijn. De mate waarin de data ook daadwerkelijk wordt gedeeld is echter laag.

Compliance en kwaliteitsmanagement

De ILT werkt continu aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen. Om al haar taken zo goed mogelijk uit te voeren, wil de ILT de kwaliteit van haar werkzaamheden blijven verbeteren. Aan de andere kant toetsen internationale organisaties periodiek of de ILT zelf haar taken goed uitvoert, bijvoorbeeld op het gebied van luchtvaart, scheepvaart en spoor.

Om haar eigen taken goed uit te voeren, heeft de ILT compliance en kwaliteitsmanagement ingericht. Compliance zorgt ervoor dat de ILT voldoet aan interne en externe wet- en regelgeving. Dan gaat het bijvoorbeeld om de bescherming van persoonsgegevens (AVG), de archiefwet en internationale eisen die van toepassing zijn op de ILT als toezichthouder. Kwaliteitsmanagement draagt zorg voor de uitvoering van het kwaliteitsbeleid en de sturing daarop. Het Kwaliteitsmanagementsysteem (KMS) is hiervoor het ondersteunende systeem. Het KMS zorgt dat de ILT transparant is in wat zij doet en dat de werkzaamheden volgens de regels verlopen. Ontwikkelingen binnen het KMS werken ook door in andere onderdelen binnen de organisatie, bijvoorbeeld bij het stroomlijnen van aanvraagprocessen bij vergunningverlening.

Audits verbeteren de ILT

Bij de ILT zijn in 2022 een aantal externe en interne audits uitgevoerd. Dit waren operationele, financiële en compliance audits. De uitkomsten van deze audits zijn geanalyseerd en de bijbehorende risico's zijn in kaart gebracht. Voor het opvolgen van deze bevindingen heeft de ILT een monitoringssysteem opgezet. Alle auditbevindingen dienen als input voor de realisatie van de continue verbetering van de producten en diensten van de ILT.

Vertrouwen

De ILT vindt het vertrouwen van burgers, bedrijven en publieke instellingen belangrijk. Vertrouwen in de deskundigheid en rechtvaardigheid van de ILT. En ook wederzijds vertrouwen, dat kan leiden tot effectievere samenwerkings- en toezichtrelaties. Binnen toezicht kan gepast vertrouwen naleving stimuleren, informatie-uitwisseling aanmoedigen en administratieve lasten verminderen.

In 2021 is de ILT gestart met het programma Vertrouwen. Doel van dit programma is te ontdekken welke invloed en gevolgen vertrouwen heeft. Hierbij gaat het om de relatie met en naleving door publieke instellingen waar de ILT een toezichthoudende rol heeft. In 2021 is een verkenning uitgevoerd naar de rol van vertrouwen binnen toezicht. Daarbij is veel gebruikgemaakt van de kennis en ervaring van bijvoorbeeld andere toezichthouders en universiteiten.

In 2022 zijn verschillende pilots uitgevoerd met publieke instellingen waar de ILT een toezicht- of samenwerkingsrelatie mee heeft. In deze pilots is gebruik gemaakt van de vertrouwenscan¹. Deze meet het vertrouwen tussen partijen aan de hand van 9 kritische succesfactoren. Het instrument maakt onderbuikgevoelens zichtbaar en bespreekbaar. In 2022 heeft de ILT de kennis en ervaring opgedaan die nodig is om dit hulpmiddel succesvol toe te passen. De voorlopige resultaten van de pilots laten zien dat het bespreekbaar maken van vertrouwen aan de hand van de vertrouwenscan leidt tot duidelijke verbeteringen in onderlinge relaties. Dit vergroot de effectiviteit van handelen en biedt mogelijkheden om toezicht anders in te richten.

Eind 2022 is begonnen met de evaluatie van de pilots en het programma Vertrouwen. Deze evaluatie wordt in 2023 afgerond. Daarna zal de ILT deze vernieuwende manier van werken gaan toepassen binnen de organisatie.

¹ Vertrouwenscan (zie Vos, R., Budding, T. en Groot, T. (2012). De Vertrouwenscan in de praktijk. TPC, juni 2012, p. 32-37).

Hoofdstuk 2: Werkveld en risico's

In dit hoofdstuk leest u over de grootste en belangrijkste werkvelden van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De lijst is niet uitputtend. Per werkveld leest u wat de rol van de ILT is, en wat de ILT heeft bereikt in 2022.

Afval

Wat is de rol van de ILT

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) werkt aan de bevordering van de juiste verwerking van afvalstoffen om schade aan mens en milieu te voorkomen of te beperken. Hierbij richt de ILT zich op 3 risico's:

1. Onvoldoende recycling en benutting van waardevolle grondstoffen (duurzaamheid).
2. Blootstelling van mens en milieu aan onjuiste verwerkte (gevaarlijke) afvalstoffen (toxiciteit).
3. Export van (gevaarlijke) afvalstoffen naar kwetsbare landen met onvoldoende verwerking- en toezichtstructuur.

De ILT is onder andere verantwoordelijk voor vergunningverlening en toezicht op afvalimport en -export en doorvoer op grond van de Europese Verordening overbrenging afvalstoffen (EVOA). Daarnaast toetst de ILT vanuit de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid de naleving van de inzamel- en recyclingnormen. Onderwerpen zijn hier: verpakkingen zoals single use plastics, het statiegeld op blik en PET-flessen. Maar ook afgedankte elektrische en elektronische apparatuur, batterijen en accu's. De omvang van dit toezicht neemt toe door onvoldoende naleving, de groeiende hoeveelheid regelgeving en de aanscherping van normen in bestaande regelgeving.

Verder heeft de ILT vergunningverlenende en toezichttaken op het gebied van het Besluit inzamelen afvalstoffen (BIA), de Europese Verordening scheepsrecycling en de Belasting op verwijdering afval in het buitenland (buitenlandheffing). Het gaat hierbij om het betalen van belasting van afvalstoffen die naar het buitenland worden geëxporteerd. Tenslotte heeft de ILT een taak op het gebied van de afvalstoffenheffing buitenland op basis van de Europese Kaderrichtlijn afvalstoffen.

Wat heeft de ILT bereikt?

Eind 2022 is het programma Juiste verwerking van afvalstoffen beëindigd. Daarbinnen zijn knelpunten op het gebied van beleid en uitvoering voor onder andere de volgende onderwerpen opgelost of geadresseerd:

- Sloopschepen
- Accu's en batterijen
- Biomassa
- Kwik
- Afgedankte elektrische en elektronische apparatuur
- End-of-life vehicles
- Essentiële eisen verpakkingen

Schonere brandstoffen voor Afrika

In 2022 stelde de ILT door middel van een beleidsregel specificaties aan de productie van brandstoffen in Nederland voor de export naar voornamelijk Afrikaanse landen. Deze beleidsregel ging op 15 augustus van kracht. Met deze beleidsregel ging de kwaliteit van deze brandstoffen aanzienlijk omhoog, waardoor de uitstoot van schadelijke stoffen wordt beperkt en de luchtkwaliteit in de betreffende landen verbetert. Enkele bedrijven hebben een kort geding aangespannen tegen de ILT omdat zij het niet eens zijn met deze beleidsregel. In januari heeft de rechter uitspraak gedaan met als uitkomst dat de beleidsregel van kracht blijft.

Daarnaast vond in Kenia een door het United Nations Environment Program (UNEP) en Nederland georganiseerde internationale ministeriële conferentie plaats over de brandstofkwaliteit in West-Afrikaanse landen. Op deze, en andere internationale conferenties en platforms in Afrika en Europa heeft de ILT haar bevindingen en inzichten ten aanzien van schonere brandstoffen en een schoner wagenpark gedeeld. Er bleek een duidelijk verband met het project schonere brandstoffen voor Afrika. Bijvoorbeeld dat voertuigen met een Euro 3-norm en hoger na circa 15.000 kilometer met een lage kwaliteit geëxporteerde brandstof uit Nederland een vergelijkbare emissie hebben als voertuigen met een Euro 0-norm.

Een belangrijke uitkomst van de conferentie is dat een besluit is aangenomen die aandacht vraagt voor de export van schonere brandstoffen en de kwaliteit van gebruikte voertuigen. Hiernaast heeft de ILT met haar onderzoek impact gehad op de in 2022 gestarte herziening van relevante Europese regelgeving, waar een voorstel voor de introductie van regels met betrekking tot de export van voertuigen deel van uitmaakt. Hiermee zet de ILT zich in voor een internationaal raamwerk om landen in ontwikkeling aansluiting te laten krijgen tot schonere brandstoffen en een schoner wagenpark.

[Interviewkader]

"Uiteindelijk gaat het om het effect: minder luchtverontreiniging in landen van aankomst."

Marietta Harjono, coördinerend specialistisch inspecteur

Hoe kwam de beleidsregel tot stand die de kwaliteit van brandstoffen naar lage- en middeninkomenslanden verbetert?

Marietta: "Naar aanleiding van [3 verschillende rapporten van de ILT](#). Over hoe de benzine of diesel voor de Afrikaanse markt in Nederland wordt gemaakt, de kwaliteit van voertuigen uitgevoerd naar Afrikaanse landen én de combinatie van de brandstof en het voertuig. Dat laatste bepaalt uiteindelijk de uitstoot naar de lucht. Nederland heeft als exportland een grote rol hierin. Er is door TNO onderzocht wat het gebruik van brandstof met een hoog gehalte aan kankerverwekkend benzeen betekent voor de inzittenden van een heel oude auto of degene die tankt. En wat brandstof met een hoog zwavelgehalte betekent voor de uitstoot van risicovol ultra fijnstof en een voertuig van goede kwaliteit. Door deze brandstof gaat bijvoorbeeld de katalysator stuk. Een auto van redelijke kwaliteit verandert met slechte brandstof al snel in een rijdend rookfabriekje."

Wat gebeurde er na publicatie van deze rapporten?

"Toen we die 3 rapporten bij elkaar zagen, zeiden we: 'Dit kan niet meer'. In de Wet milieubeheer is de [zorgplicht stoffen en mengsels opgenomen](#). Als producenten weten dat iets schadelijk is of kan zijn, moeten zij alle maatregelen nemen die redelijkerwijs van hen verwacht kunnen worden om de schade te beperken. In 2021 schreven we brieven naar de betrokken bedrijven en gingen we met hen in gesprek. Na een jaar zagen we dat de bedrijven niet zelfstandig in actie kwamen, dus schreven we een beleidsregel. Hierin staat waaraan de ILT vindt dat brandstoffen moeten voldoen om ze verantwoord te exporteren. Hebben bedrijven een andere goede manier om aan deze zorgplicht te voldoen? Dan mag dat ook volgens de beleidsregel. Uiteindelijk gaat het om het effect: minder luchtverontreiniging in landen van aankomst. Die verantwoordelijkheid hiervoor ligt dus bij de industrie."

Hoe was het voor jou om hier aan mee te werken?

"Ik vind het mooi dat we een groot probleem voor de gezondheid van miljoenen mensen hebben omgezet in een aanpak die ervoor zorgt dat Afrikaanse landen schonere brandstoffen krijgen. Wij zijn het eerste exportland dat ook echt maatregelen neemt. Het is een urgent probleem en de ILT en Nederlandse staat durven hun nek uit te steken hiervoor. Mede naar aanleiding van de Nederlandse beleidsregel was er eind 2022 in Nairobi onder de vlag van VN-Milieuprogramma UNEP een African Ministers Meeting over de kwaliteit van brandstoffen. De aanbevelingen van deze conferentie zijn in lijn met de beleidsregel. Ook is de beleidsregel in lijn met al bestaande of gewenste kwaliteitseisen aan brandstoffen. Ondanks dat heeft de sector een [kort geding](#) aangespannen tegen de beleidsregel. Daarvan zei de rechter 'Zorgplicht kent geen grenzen'. Daar ben ik het mee eens."

Wat gaat de ILT nu doen?

"We verzamelen op dit moment toezichtsinformatie. Zo kijken we of de branche voldoet aan de beleidsregel. Ook internationaal willen we een eerlijk speelveld. Hiervoor zijn de ILT en IenW in gesprek met een ander belangrijk exportland, België. Ook met andere landen, zoals Zwitserland, wil de ILT een gezamenlijke aanpak bespreken. Onze signalerende rol blijft belangrijk. We moeten regels handhaven, maar weten ook dat de wereld verandert. Daarom kijkt de ILT continu naar welke rol zij kan oppakken en hoe zij positief kan bijdragen."

Minder glas en kunststof verpakkingen

Op nationaal en internationaal niveau was de ILT betrokken bij verdere stappen op het gebied van verduurzaming van verpakkingen. Producenten hebben verpakkingen aangepast en er zijn afspraken gemaakt met marktpartijen over verdere vermindering van grondstoffen. In 2023 krijgt

dit een vervolg. De ILT heeft in 2022 15 lasten onder dwangsommen opgelegd aan producenten en importeurs van gedestilleerde dranken voor 28 verschillende producten. Dit omdat de glazen flessen van verschillende alcoholische dranken zoals whisky, likeur en gin niet voldeden aan de regels over het maximale gewicht en volume van het flessenglas. Hiermee bevordert de ILT bedrijven zo min mogelijk grondstoffen te laten gebruiken en de hoeveelheid afval te beperken.

Toezicht op internationaal afvaltransport

In 2022 voerde de ILT in het kader van het toezicht op EVOA diverse bedrijfsinspecties en transportcontroles uit. Dit zijn gezamenlijke controles met meerdere ILT-teams en externe partners, zoals de politie en Douane. Naar aanleiding van deze controles zijn verschillende handhavingsacties in gang gezet. Verder rondde de ILT in 2022 een langlopende EVOA-casus af. Door het opleggen van een last onder dwangsom is de naleving van de geldende voorschriften afgedwongen en is het illegaal overbrengen van gevaarlijke afvalstoffen beëindigd.

In het afgelopen jaar heeft de ILT op basis van het voorzorgsbeginsel bezwaar gemaakt tegen afgifte van nieuwe transportvergunningen voor PFAS-houdend afval voor verwerking bij de Belgische afvalverwerker Indaver. De ILT nam dit besluit omdat zij er op basis van onderzoek niet van overtuigd was dat Indaver het PFAS-houdend materiaal voldoende juist en doelmatig verwerkt.

Onderzoek residuen scheepsloadingen

De ILT deed onderzoek naar de mogelijke lozingen van ladingresiduen vanaf zeeschepen die Tata Steel als bestemming hadden. Dit naar aanleiding van berichten in de media. De ILT constateerde enkele kleine overtredingen met ladingresiduen in de afgelopen 5 jaar. In het maatschappelijk belang heeft de ILT het toezicht geïntensiveerd. Daarbij zette zij een drone in om de aanwezigheid van vervuiling op scheepsdekken met enige regelmaat te controleren. Daarnaast heeft Tata Steel de procedures aangepast, zodat schepen nu altijd schoon vertrekken.

Doorzetten statiegeld

Met ingang van juli 2021 vallen kleine plastic flesjes onder de statiegeldregeling. In 2022 heeft de ILT in verschillende supermarkten inspecties uitgevoerd. En er zijn waarschuwingsbrieven gestuurd aan de bedrijven en importeurs die zich nog niet aan deze regeling hielden. Daarna deed zij herinspecties om te zien of bedrijven en importeurs zich aan de wet- en regelgeving houden. Deze inzet heeft ertoe geleid dat er op meer flessen statiegeld zit en dat zorgt voor een hogere inzameling. Hiernaast heeft de ILT in 2022 een preventieve last onder dwangsom opgelegd aan het Afvalfonds Verpakkingen en 14 producenten en importeurs van dranken in blik, waaronder supermarkten. Dit deed de ILT om deze bedrijven duidelijk te maken dat ook zij statiegeld op blikjes moeten invoeren. Later in het jaar besloot de bestuursrechter dat de invoering van statiegeld op blikjes wordt uitgesteld tot 1 april 2023. Daarmee zijn de opgelegde dwangsommen herroepen.

Nieuwsberichten

- Plastic flessen met sap waar water en suiker aan is toegevoegd, worden als frisdrank beschouwd en vallen daardoor onder de statiegeldregeling. Dat betekent dat deze dranken in kunststofflessen niet meer mogen worden verkocht zonder het heffen van statiegeld. Dat heeft de ILT aan Recycling Netwerk Benelux (RNB) laten weten in een reactie op het door RNB ingediende handhavingsverzoek. Lees het nieuwsbericht [Statiegeld voor kleine flessen sap met water en suiker](#).
- De ILT heeft samen met de Politie (landelijke eenheid) afvaltransportcontroles uitgevoerd op A58 bij Tilburg. Daarnaast zijn er bedrijfscontroles uitgevoerd bij 9 afvalverwerkingsbedrijven in de omgeving van Tilburg in samenwerking met de Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant. Lees het nieuwsbericht [Nieuwe controles ILT op vervoer afvalstoffen in Noord-Brabant](#).
- Stichting Afvalfonds Verpakkingen (AV) heeft de wettelijke recyclenorm van 49% voor kunststofverpakkingen over 2019 gehaald. Dat zegt de ILT als toezichthouder op de recyclingpercentages. Lees het nieuwsbericht [Afvalfonds behaalt recyclenorm voor 2019, maar de onderbouwing schiet tekort](#).
- De ILT stelt voor het toezicht strengere kwaliteitseisen aan brandstoffen die in Nederland worden geproduceerd en bedoeld zijn voor de export naar - voornamelijk - West-Afrikaanse landen. Deze eisen staan beschreven in een beleidsregel die vanaf 15 augustus 2022 ingaat. Het doel is dat brandstoffen die vanuit Nederland naar lagelonenlanden worden geëxporteerd veel minder stoffen bevatten die schadelijk zijn voor mens en milieu. Lees het nieuwsbericht [Kwaliteit brandstoffen voor export buiten Europa moet omhoog](#).

- De ILT legt definitief een preventieve last onder dwangsom (LOD) op aan het Afvalfonds Verpakkingen (AV) en 14 producenten en importeurs van dranken in blik, waaronder supermarkten. In de zomer van 2022 waarschuwde de ILT de betrokken bedrijven met een voornemen tot last onder dwangsom van € 28 miljoen (vLOD) om duidelijk te maken dat het later invoeren van statiegeld op blikjes niet aan de orde is. Lees het nieuwsbericht [ILT dwingt statiegeld blikjes af met LOD](#).
- De rechtbank in Den Haag heeft vandaag uitspraak gedaan in de zaak die 2 brandstofterminals hadden aangespannen tegen de ILT. De bedrijven maakten bezwaar tegen de beleidsregel van de ILT die de export van vieze brandstoffen naar lagelonenlanden verbiedt. De rechter heeft dit bezwaar ongegrond verklaard en de ILT op alle punten in het gelijk gesteld. Lees het nieuwsbericht [Rechter stelt ILT in gelijk in kort geding vieze brandstoffen](#).
- De ILT geeft uit voorzorg geen vergunningen meer af voor transporten met PFAS-houdend afval dat bestemd is voor verwerking bij de Belgische afvalverwerker Indaver. Ook eerder afgegeven EVOA-kennisgevingen (Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen) worden ingetrokken door de ILT. Afvaltransporten vanuit Nederland naar Indaver kunnen dan niet meer plaatsvinden. Lees het nieuwsbericht [Afvaltransporten met PFAS naar België voorlopig niet meer mogelijk](#).

Bodem grond- en oppervlaktewater

Wat is de rol van de ILT?

De maatschappelijke schade van eventuele bodemverontreiniging is groot. Verontreinigingen en verstoringen van de bodem vormen een groot risico volgens de ILT-brede risicoanalyse (IBRA). Samenwerking met meerdere partijen is vaak nodig om de oorzaken van dergelijke risico's te voorkomen. Samenwerking blijft de komende jaren een belangrijk speerpunt. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) wil risico's die een vitale bodem aantasten zoveel mogelijk voorkomen of beperken. Daarom werkt de ILT samen met onder meer de omgevingsdiensten. Op basis van analyses ontstaat een gezamenlijk beeld van de risico's, oorzaken en de mogelijkheden voor een structurele aanpak, het handelingsperspectief.

De focus van het bodemtoezicht van de ILT is om meer grip te krijgen op de meest risicovolle ketens en het voorkomen van ongewenste gebeurtenissen. Het uitspoelen of vermengen van gevaarlijke stoffen uit secundaire grond, bouw- en reststoffen krijgt via onderzoek extra aandacht. Om de zelfregulering binnen deze sector te versterken, zet het toezicht in op versterking van de certificerende instellingen en bodemintermediairs. De ILT zet waar dat nodig is ook in op structurele gedragsverandering bij bedrijven via bijvoorbeeld voorlichting. Maar in geval van ernstige en moedwillige overtredingen maakt de ILT ook gebruik van stevigere interventies.

Wat heeft de ILT bereikt?

Werken aan grootste risico's

De ILT heeft samen met publieke en private partijen een beeld gevormd van de mogelijke risico's in delen van de bodemketen en maatregelen om ze te kunnen beheersen. Dit als onderdeel van het Programma Versterking Kwalibo (Kwaliteitsborging in het bodembeheer)-stelsel. Het ging daarbij om de volgende onderwerpen:

- Bodemenergiesystemen
- Baggeren van regionale wateren
- Aanleggen van vloeiendheidsdichte vloeren en bedrijfsrioleringen
- Ondergrondse brandstoftanks
- Productie en hergebruik van reststoffen

De risicobeelden en de bijbehorende beheersmaatregelen vormen de basis voor een gerichte samenwerking met onder meer de omgevingsdiensten. Ook verbetert dit de onderbouwing van de voorgestelde acties en biedt het mogelijkheden om het effect van de acties beter zichtbaar te maken.

Satellietdata identificeren groot grond verzet

De ILT en de politie onderzoeken in hoeverre zij satellietdata kunnen gebruiken. Er wordt bekeken of veranderingen in groot grond verzet te herkennen zijn. En of de aard of soort van de grond en bouwstoffen bepaald kunnen worden. Dit levert dan waardevolle informatie op voor de inspecteurs die bodemprojecten inspecteren en controleren. Het draagt eveneens bij aan een meer risicogerichte aanpak. In 2022 is gewerkt aan een dashboard Satellietdata.

Inspecties grondbanken en bouwstoffen

De ILT heeft inspecties uitgevoerd om risico's te onderzoeken op verspreiding van verontreiniging bij grondbanken. Daarnaast zijn inspectieonderzoeken uitgevoerd naar de productie (en toepassing) van verschillende bouwstoffen. Dit is bijvoorbeeld immobilisaat, waarbij een bindmiddel verontreiniging van toegepaste (afval)stoffen inkapselt. Deze inspecties zorgen ook voor een betere informatiepositie rond deze ketens en leveren handvatten op voor gerichte samenwerking met omgevingsdiensten.

Samenwerking versterken

Met omgevingsdiensten is een scan uitgevoerd om na te gaan hoe de samenwerking verder is te versterken. Daarnaast hebben de ILT-inspecteurs bij omgevingsdiensten presentaties gegeven om informatie-uitwisseling aan te moedigen. Ook als gevolg hiervan zijn veel signalen over mogelijke misstanden in de bodemketen door de omgevingsdiensten aan de ILT gemeld. Al deze meldingen zijn met een quick scan beoordeeld, waarvan een deel verder is onderzocht.

Staalslakken

In opdracht van het programma Grond en bouwstoffen heeft het RIVM onderzoek gedaan naar de mogelijke milieurisico's bij de toepassing van LD-staalslakken. Staalslakken zijn een bijproduct van de staalproductie. Begin 2023 zijn de resultaten hiervan definitief bekend. Op basis hiervan stelt de ILT een signaalrapportage op.

Kwaliteit bodemas stagneert

De ILT heeft een [signaalrapportage](#) uitgebracht over bodemas, waarbij ze waarschuwt dat milieurisico's verschuiven naar een andere afzetmarkt. Bodemas is een restproduct dat achterblijft na verbranding van afval in de afvalenergiecentrales. Het wordt na opwerking als bouwstof aangeboden. De wetwijziging uit 2021 had een kwaliteitsverbetering van bodemas als bedoeling, maar slechts enkele bedrijven blijken deze verbetering te realiseren. Hierdoor verschuiven de milieurisico's, zoals het alsnog vrijkomen van verontreinigingen, naar andere afzetmarkten, zoals de betonindustrie.

[Interviewkader]

"Door risico's eerder te signaleren, voorkomen we problemen in de toekomst"

René Overduijn, senior inspecteur bodem

Hoe kwam de ILT tot de signaalrapportage over bodemas?

"We ontvingen meerdere signalen uit het veld dat er iets niet klopte bij het produceren en verwerken van bodemmassen. In 2019 hebben we de keten rondom bodemas al in kaart gebracht. Vervolgens onderzochten we in 2021 de 4 erkende Nederlandse opwerkers van AEC bodemmassen. Uit de genomen monsters bleek dat 3 van de 4 bedrijven nog steeds [relatief slechte kwaliteit bodemas produceren](#) (de zogenaamde IBC kwaliteit).

Sinds 2 jaar mag slechte kwaliteit bodemas niet meer worden toegepast in bijvoorbeeld grond- en wegenbouwkundige werken. Het doel was dat de opwerkers van AEC bodemmassen nog steeds bodemas zouden maken, maar dan van een verbeterde toepasbare kwaliteit. Wat schetst onze verbazing: ze produceren nog steeds laagwaardige bodemas. Het gaat alleen nu niet meer naar infrastructurele werken. De bodemmassen worden op een andere manier verwerkt, zoals in de betonindustrie. Dat is toegestaan, maar het probleem dat daarmee ontstaat, is dat het proces uit ons toezicht verdwijnt. Op halffabrikaten houdt de ILT namelijk geen toezicht. Waar je bij betonproducten aan moet denken? Bijvoorbeeld aan die grote 'legoblokken' die je bij wegwerkzaamheden ziet of betonklinkers op straat. Ook al zijn we dan geen toezichthouder op de halffabrikaten, we vinden dit wel een ongewenste ontwikkeling. Als het beton met bodemas de 'markt' op gaat, voldoet het aan de regels. Die gaan over het hier en nu, maar dan heb je niet in beeld wat er later kan gebeuren. Wij denken dat er in de toekomst milieurisico's kunnen ontstaan als het beton wordt hergebruikt of als er een defect aan dat beton ontstaat. Als beton weer wordt vermalen en een 2^e of 3^e leven krijgt, weten we niet meer wat er oorspronkelijk in verwerkt is; dat kan dus ongewenste bijeffecten opleveren. Je voelt dat dat niet goed is."

Waarom is het belangrijk dat de ILT dit signaal naar buiten heeft gebracht?

"Omdat we zien dat er potentiële milieu- en bodemrisico's zijn. Daarom vragen we daar aandacht voor. Je hoopt dat wet- en regelgeving risico's wegnemen. Maar de markt neemt nu een zijspoor."

Dat is tevoren niet voorzien; het is de bedoeling dat er een betere kwaliteit bodemas wordt gemaakt. In beginsel voldoen bedrijven aan het huidige besluit, maar de milieurisico's in de toekomst zijn niet duidelijk. Door dat soort risico's nu te signaleren, voorkomen we hopelijk problemen in de toekomst. We kijken verder weg dan het hier en nu."

Wat vind jij belangrijk aan jouw werk?

"Ik vind het goed om aan te kaarten wat je hebt gezien als inspectie, ook al kun je het zelf niet direct veranderen. Wij controleren op de wetgeving, maar er kunnen ook andere risico's zijn die niet direct door de wet worden gedekt. Daarom geven we een signaal af. Dat zorgt ervoor dat er stappen vooruit worden gemaakt om milieurisico's te verkleinen."

Beheer bodemas in IBC werken moet beter

De ILT heeft onderzoek gedaan naar de staat van grond- en wegenbouwkundige werken waar bodemmassen als vervanging van zand en grind zijn toegepast. Deze werken moeten aan isolatie-, beheers- en controle- (IBC) maatregelen voldoen om milieurisico's tot een minimum te beperken. De eigenaren of beheerders van dergelijke IBC-werken zijn verantwoordelijk voor het beheer van deze IBC- werken. Zij moeten ze ook periodiek laten controleren door erkende bedrijven. Gemeenten of provincies zijn het bevoegd gezag om hierop toe te zien. In de praktijk blijkt dat hiervoor onvoldoende aandacht is. Nadat de staatssecretaris hierover is geïnformeerd door de ILT, zijn de bevoegde gezagen verzocht deze controles te verbeteren.

Innovatie binnen toezicht

In 2022 heeft de ILT in samenwerking met de omgevingsdiensten bodembeschermende voorzieningen onderzocht. Daarbij is gebruikgemaakt van een innovatieve techniek om bedrijven op te sporen die zonder de benodigde certificaten, actief zijn met de aanleg van vloeistofdichte vloeren. De gebruikte techniek heet webscraping en is intern ontwikkeld. Webscraping helpt om verbanden te onderzoeken in een dataset die bestaat uit grote hoeveelheden informatie. De ILT heeft haar informatiepositie hiermee versterkt. Deze techniek biedt mogelijkheden om risicogerichter toezicht te houden.

Nieuwsberichten

- Een satelliet in de ruimte die het verplaatsen van grote hoeveelheden grond op aarde in de gaten houdt. Of die beoordeelt welke grondstoffen er gebruikt worden in bouwprojecten. Op deze innovatieve manier probeert de ILT haar informatiepositie op het gebied van bodemwerken te versterken. Lees het nieuwsbericht [ILT controleert grondwerken met ruimtesatelliet](#).
- De ILT waarschuwt voor risico's op milieuvervuiling omdat kwaliteit bodemas niet verbetert. Het doel van de nieuwe wet- en regelgeving is dat bedrijven gestimuleerd worden om de bodemas op te werken naar een verbeterde, vrij toepasbare kwaliteit. Lees het nieuwsbericht [ILT waarschuwt voor risico's op milieuvervuiling omdat kwaliteit bodemas niet verbetert](#).

Chemische stoffen en risico's

Wat is de rol van de ILT?

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op bedrijven voor de naleving van de Europese regelgeving voor productie, handel en gebruik van industriële chemicaliën en biociden.

De ambitie van de ILT is om de blootstelling van mens en milieu aan gevaarlijke chemische stoffen in Nederland te verminderen. De ILT wil vooral ook aandacht richten op de schakels of bedrijven in de keten, die deze chemische stoffen op de markt brengen en toepassen in producten. De ILT heeft op nationaal niveau de samenwerking versterkt met andere rijksinspecties, namelijk de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) en Staatstoezicht op de Mijnen (SodM). Het resultaat hiervan is de oprichting van de Stuurgroep Handhaving Chemische Stoffen. Daarin gaan de inspecties hun samenwerkingsovereenkomst actualiseren, zodat er betere afspraken zijn over bijvoorbeeld de rol- en taakverdeling en het handhavend optreden. Bij biociden wordt daarnaast ook samengewerkt op het gebied van de Wet gewasbescherming en biociden met de Unie van Waterschappen en de Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd.

Wat heeft de ILT bereikt?

Toezicht chemicaliënhandel ook internationaal

De ILT neemt, ook namens de andere rijksinspecties, deel aan het Europese handhavingsnetwerk Forum over het toezicht op de regelgeving voor chemische stoffen. De ILT controleert bij bedrijven producten met chemische risico's, zowel proactief als reactief. Daarmee vergroot ze de impact van haar toezicht en verbetert zij het maatschappelijk vertrouwen.

In dit Europese verband hebben de ILT, NVWA en NLA een project afgerond over het in de handel brengen en gebruik van zogenoemde geautoriseerde stoffen. Dat zijn schadelijke stoffen, zoals chroom-6, die alleen met een Europese toestemming mogen worden gebruikt. Bij verkeerd gebruik van deze stoffen is de kans op milieuschade groot. Een ander risico is onbewuste blootstelling van werknemers en consumenten (de stoffen kunnen ook voorkomen in producten). Deze aanpak stimuleert bedrijven minder schadelijke alternatieve stoffen te ontwikkelen en te gebruiken dan de schadelijke geautoriseerde stoffen.

In 2022 is gewerkt aan de voorbereiding van een programma Zeer zorgwekkende stoffen (ZZS), dat in 2023 van start moet gaan.

Ook droeg de ILT op verschillende andere manieren bij aan het veiliger omgaan met chemische stoffen. Zo komen er minder schadelijke stoffen in het milieu en neemt de blootstelling van werknemers en consumenten aan deze stoffen af. In dit kader heeft de ILT bedrijven gecontroleerd die luchtverfrissers op de markt brengen. Namelijk op mogelijke aanwezigheid van verboden stoffen in het product. Daarnaast is gecontroleerd of bedrijven de juiste veiligheidsinformatie aan afnemers verstrekken om een veilig gebruik mogelijk te maken. Ook zijn bijvoorbeeld bedrijven gecontroleerd die stoffen terugwinnen uit afval.

Aanpak illegale activiteiten biociden

Bij biociden is het primaire doel van de ILT het verminderen van illegale activiteiten bij de productie, handel en het gebruik van biociden en gasvormende en gasvormige gewasbeschermingsmiddelen. De ILT heeft bijgedragen aan het beperken van de risico's bij een fosfine incident in de Amsterdamse haven medio 2022. Daar dreigde blootstelling van personen aan het giftige fosfine, dat in strijd met de regels nog in een scheepslading maïs aanwezig was.

De ILT heeft bijgedragen aan een ketenanalyse Fosfine die moet leiden tot aanpassing van de (internationale) transportregelgeving. Daarmee kunnen ernstige incidenten worden voorkomen. Na afstemming met de ILT gaat het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) ingrijpen in de fosfine-toelatingen. Dit om het gebruik van losse pillen tijdens transport te verbieden. Dit leidt tot een veiliger gebruik van deze biociden met minder kans op vergiftiging door deze stoffen.

In 2022 is het project Seizoensgebonden plaagdierbeheersing gestart. Daarbij zijn inspecties bij plaagdierbestrijders uitgevoerd die insecticiden gebruiken. Een belangrijk effect is dat er minder biociden zijn ingezet.

Internationaal was de ILT actief tijdens het project Biociden met inspecties bij toelatinghouders die zeer zorgwekkende biociden (insecticiden en rodenticiden) in de handel brengen. Dit heeft geleid tot veiliger gebruik van deze biociden.

Ook droeg de ILT op verschillende andere manieren bij aan het verminderen van illegale activiteiten bij de productie, handel en het (al dan niet professionele) gebruik van biociden. De ILT handhaafde bijvoorbeeld op etiketten van middelen voor het bestrijden van de eikenprocessierups.

Conflictmineralen

In Nederland is de ILT bij wet aangewezen als competent authority (toezichthouder) op de Europese Verordening conflictmineralen. In deze rol controleert de ILT of de in de Verordening genoemde verplichtingen voor passende zorgvuldigheid (due diligence) worden nageleefd. De controles vinden achteraf plaats over het voorgaande kalenderjaar. De ILT selecteert bedrijven op basis van informatie over import, eigen bevindingen en informatie van derden. In het afgelopen jaar deed de ILT onderzoek naar de bedrijven die vallen onder de wetgeving en hun toeleveringsketens. Ook heeft de ILT een brede inventarisatie gedaan onder de ondernemingen die op basis van ontvangen gegevens, meer dan een bepaalde hoeveelheid metalen en mineralen met tin, tantaal, wolfram of goud in de EU importeren. Tenslotte heeft de ILT een dashboard ontwikkeld voor het vaststellen van de doelgroep en om de herkomst en bestemmingen van de

mineralen in beeld te krijgen. Deze activiteiten hebben veel inzichten gegeven om het toezicht in het aankomende jaar verder vorm te geven. Dit in nauwe samenwerking met de toezichthouders van andere EU-landen.

Wegtransport en bus

Wat is de rol van de ILT?

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zet zich in voor veilig, eerlijk en duurzaam wegtransport. Ongelukken in wegtransport kunnen ontstaan door oververmoeidheid of gebrekkige opleiding van chauffeurs. Andere mogelijke oorzaken zijn technische gebreken aan voertuigen of overbelading. Ook zet de ILT zich in voor veilig busvervoer en eerlijke concurrentie tussen ondernemers.

Het niet naleven van regels voor rij- en rusttijden, belading of cabotage (vervoer van goederen over de weg in het binnenland voor rekening van buitenlandse vervoerders) leidt niet alleen tot onveiligheid. Het is ook niet goed voor eerlijke concurrentieverhoudingen tussen transporteurs. Bovendien kan het schade veroorzaken aan het wegdek en de luchtkwaliteit verminderen.

Wat heeft de ILT bereikt?

Beter beeld van meer transportbedrijven

Er is een toezichtmethode ontwikkeld waarmee inspecteurs de rij- en rusttijden van vrachtwagen- en buschauffeurs efficiënt op afstand kunnen controleren. Zo kreeg de ILT inzicht in het naleefgedrag van meer dan 1.500 bedrijven waarover de inspectie nog geen gegevens had. Hiermee voldeed Nederland bovendien aan de Europese verplichting op het aantal te controleren chauffeursdagen. De start van het digitaal inspecteren van de rij- en rusttijden bij busondernemingen laat de bewustwording over de geldende regels groeien. Daarnaast zijn in 2022 diverse bedrijfscontroles en objectinspecties uitgevoerd. Deze controles hebben geleid tot meer bewustzijn over en focus op veilig busvervoer. Ook heeft de ILT actief ingezet op het informeren van de verschillende doelgroepen in het busvervoer.

Verder controleerde de ILT op overbelading. Dit om oneerlijke concurrentie en schade aan wegen of bruggen te voorkomen en om de verkeersveiligheid te bevorderen.

Controleren in een flits

Door de inzet van Dedicated Short Range Communication (DSRC)-apparatuur kan de ILT tachograafgegevens van voorbijrijdende voertuigen beoordelen. Bij zo'n controle hoeft een voertuig dus niet meer te stoppen. Het DSRC-apparaat laat bijvoorbeeld zien of de tachograaf rijtijd registreert en of er een bestuurderskaart actief is. Voordeel hiervan is dat de ILT gerichter voertuigen kan selecteren voor een inspectie. De pakkans van overtreders gaat hierdoor omhoog, terwijl de ILT de chauffeurs die zich aan de regels houden met rust kan laten. Ook helpt deze methode om tachograaffraude tegen te gaan.

Pakketdiensten en depotvervoer

Sinds de coronapandemie is het pakket- en depotvervoer sterk toegenomen. Meer dan voorheen gaat er daarom ook meer mis bij de pakketbezorging. In samenwerking met de politie en de Arbeidsinspectie zet de ILT extra in op controles van dit vervoer. De ILT controleerde de depots van 4 grote postbedrijven. Ze keek vooral naar de onderaannemers omdat het daar vaak misgaat.

Transport(controles) stoppen niet aan de grens. De ILT zocht ook internationaal de samenwerking op over wegtransport en busvervoer om kennis en ervaring uit te wisselen. Bijvoorbeeld in een project met vertegenwoordigers van de European Labour Authority en inspecteurs uit Litouwen en Roemenië. Daarnaast is de ILT aanjager van de oprichting van de Euro Controle Route (EGTS-ECR). Deze organisatie draagt bij aan de handhaving van het Europese personen- en goederenvervoer. Dit om de verkeersveiligheid te verhogen en de economische, sociale en territoriale samenhang te versterken.

Nieuwsberichten

- Op 13 en 14 juni controleerden verschillende handhavende partijen tijdens een gezamenlijke actie vrachtwagens in de omgeving van Zwolle. Doel van de gezamenlijk actie was, naast het handhaven van de regels voor wegtransport, het uitwisselen van informatie

en kennismaken. Lees het nieuwsbericht [Europese handhavers wegtransport kijken mee in Nederland](#).

Duurzame producten

Wat is de rol van de ILT?

Uit de ILT-Brede Risico Analyse (IBRA) blijkt dat er sprake is van aanzienlijke maatschappelijke schade door:

- Onnodig gebruik van energie door elektrische en elektronische apparatuur, met klimaatverandering als gevolg.
- Overmatige toepassing van grondstoffen in elektrische en elektronische apparatuur en verpakkingen, met uitputting van schaarse grondstoffen tot gevolg.
- Toepassing van gevaarlijke en (zeer) zorgwekkende stoffen in elektrische en elektronische apparatuur, met milieu- en gezondheidsschade als gevolg.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) richt zich op het verminderen van deze maatschappelijke schade, veroorzaakt door elektrische en elektronische producten. De ILT beschermt de markt door onder meer te controleren of elektrische en elektronische producten voldoen aan de Europese duurzaamheidseisen. Zoals controle op energieverbruik, mogelijk gebruik van verboden gevaarlijke stoffen en beschikbaarheid van reserveonderdelen. Als producten niet voldoen, legt de ILT de fabrikant of importeur maatregelen op, om te zorgen dat het product gaat voldoen aan de eisen. Of dat het product uit de handel wordt genomen.

Wat heeft de ILT bereikt?

CE-markering niet vanzelfsprekend

De ILT heeft in 2022 inspecties uitgevoerd op de productgroepen lokale ruimteverwarmers (elektrische en gaskachels), warmwaterboilers (inclusief kookkranen), koelkasten, televisies en e-steps. De inspecties bestonden uit een administratieve beoordeling en het daadwerkelijk testen van producten. Fabrikanten hebben informatie en producten die niet voldeden, van de markt gehaald.

Er is geconstateerd dat veel bedrijven onvoldoende kennis of aandacht hebben voor de productwetgeving. Dit heeft tot gevolg dat producten niet vooraf getoetst worden op bijvoorbeeld de energie prestatie-eisen en dat productinformatie onvolledig of onjuist is. De ILT heeft dit onder de aandacht gebracht met nieuwsberichten. Ook heeft zij een workshop gehouden met de industrie om het bewustzijn en de kennis te verhogen.

Een groot deel van de activiteiten is uitgevoerd in samenwerking met de andere Europese toezichthouders in de actie EEPILANT 3 (eepliant.eu). De Europese samenwerking zorgt voor een efficiënter en effectiever toezicht op een markt die over het algemeen een Europees en internationaal karakter heeft.

Minder verkeerde elektronische apparatuur

De ILT heeft een gezamenlijk traject met de Rijksdienst voor ondernemend Nederland (RVO) gestart. Dit moet leiden tot afspraken om in de keten samen te werken. Dit moet bijdragen aan een effectiever en efficiënter toezicht, waardoor maatschappelijke schade door verkeerde elektronische apparatuur vermindert. De ILT heeft inmiddels een redelijk beeld van de keten van distributeurs van elektrische en elektronische apparatuur.

Ledverlichting niet altijd ecodesign

Een verkenning naar professionele ledverlichting gaf inzicht in deze lampen waar het gaat om de naleving van de ecodesign regelgeving. Deze naleving blijkt beperkt. Naast dit project liep er een project voor consumenten ledverlichting. De aandachtspunten vanuit de verkenning professionele ledverlichting krijgen daarin voor zover mogelijk verder aandacht.

Betrekken ervaringsdeskundigen

De ILT bekijkt of, en zo ja hoe, zij eindgebruikers of consumenten een rol kan geven om het producttoezicht effectiever en efficiënter uit te voeren. Een voorbeeld hiervan is actief bevragen van de consument. In dit kader voerde de ILT een verkenning uit naar de nieuwe wettelijke eisen van beschikbaarheid van reserveonderdelen. De verkenning was gericht op de beschikbaarheid van reserveonderdelen van wasmachines. Hierbij werden de consumenten in een representatief onderzoek bevraagd in hoeverre zij wasmachines (laten) repareren. Dit onderzoek werd uitgevoerd

om te kunnen bepalen of er aanleiding is voor de ILT om toezichtactiviteiten in te zetten op het gebied van deze nieuwe regelgeving.

Nieuwsberichten

- Uit verkennend onderzoek van de ILT blijkt dat bij sommige lampen met LED-verlichting zo'n 20 tot 65% van het licht wordt tegengehouden door filters. Om de lichtopbrengst te verhogen, plaatsen fabrikanten vaak meer LED's waardoor de lamp meer energie verbruikt. Lees het nieuwsbericht [LED-lampen minder duurzaam door lichtfilters](#).

OAS en F-gassen

Wat is de rol van de ILT?

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op de naleving van Europese regelgeving ten aanzien van de handel in en lekkages van ozonlaag afbrekende stoffen (OAS) en gefluoreerde broeikasgassen (F-gassen). De ILT draagt hiermee bij aan de beperking van de opwarming van de aarde en aan het herstel van de ozonlaag.

Wat heeft de ILT bereikt?

Focus op illegale handel

Het programma Minder broeikasgassen is 1 januari 2023 geëindigd en gaat verder in de lijn. De ILT volgt de beleidsdoelstellingen die op Europees niveau zijn vastgelegd. Concreet komt dit erop neer dat er op de bepalingen uit de Ozon- en F-gassenverordening toezicht wordt gehouden. Genoemde verordeningen regelen dat er steeds minder van deze milieugevaarlijke gassen in omloop komen en de emissies worden beperkt. In de praktijk zorgen de steeds verdergaande beperkingen ervoor dat de illegale handel sterk is opgekomen. Een belangrijke taak van de ILT is de aanpak en opsporing van deze illegale handel. Samenwerking met de Douane is hierbij van cruciaal belang.

Toezicht op bedrijven en certificaten

Bedrijven die OAS en F-gassen toepassen, moeten daar zo zorgvuldig mogelijk mee omgaan. Zodat er geen gassen vanwege een lekkage ontsnappen naar de lucht. Daarom mogen alleen erkende bedrijven werkzaamheden aan installaties met deze gassen verrichten. De ILT richt haar toezicht op onderhouds- en installatiebedrijven, op mobiele en stationaire installaties en op de keuringsinstanties en exameninstellingen die de erkenning afgeven. In 2022 is de ILT gestart met het uitschrijven van boetes als zonder een juiste certificering wordt gewerkt aan koelinstallaties. In samenwerking met het programma Certificerende Instelling is er aandacht voor de kwaliteit van het private toezicht. Het toezicht op stationaire koelinstallaties vindt plaats in samenwerking met omgevingsdiensten.

Door de inzet van de ILT:

- Is illegale handel voor een deel ontmoedigd.
- Zijn quotumoverschrijdingen bestraft om nieuwe overschrijdingen te voorkomen.
- Zijn niet gecertificeerde installateurs ermee gestopt of alsnog gecertificeerd.
- Is bewustwording verhoogd dat lekkende installaties niet normaal zijn, waardoor maatregelen zijn getroffen om lekverliezen verder te voorkomen.

In de zomer is er ook een publiekscampagne gehouden richting kleingebruikers. Zoals installateurs van koelmiddelen voor airco's en warmtepompen om bewustzijn te creëren.

Samenwerking omgevingsdiensten en douane

In 2022 is de samenwerking met de omgevingsdiensten bij stationaire koelinstallaties verbeterd. Het doel was om de toezichttaken van beide instanties op elkaar aan te laten sluiten en te versterken. Hiervoor is tijdens de netwerkdag met de Omgevingsdienst Twente een workshop gegeven over de verschillende toezichttaken. Door analyseresultaten van de ILT te delen en door een goede samenwerking, kan op een effectieve manier risicogericht worden gewerkt.

De ILT werkt structureel samen met de Douane en in 2022 is deze samenwerking verder versterkt en verbeterd. Op basis van risicoprofielen bestrijdt de ILT illegale import van OAS en F-gassen. Op internet werd regelmatig met behulp van Artificial intelligence en computer learning gezocht op illegale handel in F-gassen.

Interventies en reageren op signalen

De ILT heeft het afgelopen jaar verschillende interventies gepleegd. Zo zijn dwangsommen opgelegd aan chemische bedrijven die het EU-quotum overschreden.

Op basis van meldingen zijn ongeveer 150 ondernemers aangeschreven die mogelijk illegaal onderhoud uitvoerden. In 2022 heeft de ILT voor het eerst gebruikgemaakt van de bestuurlijke strafbeschikking bij installatie- en onderhoudsbedrijven zonder certificaat.

Data-analyse brengt lek boven

In 2022 ontving de ILT de tweejaarlijkse [Innovatieprijs van de Verkiezingen Handhaving en Toezicht](#) voor een tool op basis van machine learning. De tool die in eigen huis is ontwikkeld, is gemaakt om meer grip te krijgen op de online handel in F-gassen.

Via data-analyses van 2 grote landelijke installatiebedrijven bleek waar grote hoeveelheden koudemiddel zijn gelekt. Per omgevingsdienst en keten kunnen inspecteurs zo meer gericht informeren en controleren. Het inzicht in potentiële lekverliezen is hierdoor flink verbeterd.

Nieuwsberichten

- Het chemieconcern Chemours heeft meer gefluoreerde broeikasgassen (F-gassen) op de Europese markt gebracht dan is toegestaan. Om een nieuwe overschrijding door Chemours te voorkomen, legt de ILT 2 lasten onder dwangsom (LOD's) aan het bedrijf op. Lees het nieuwsbericht [Lasten onder dwangsom voor Chemours om herhaling overschrijding quota F-gassen te voorkomen](#).
- Apparaten zoals airco's, industriële koelinstallaties en warmtepompen worden meestal gekoeld met schadelijke koudemiddelen (F-gassen). In de praktijk blijkt dat deze apparaten nog te vaak worden geïnstalleerd en onderhouden door niet-gecertificeerde bedrijven en monteurs. Onjuiste installatie en onderhoud, verkeerd gebruik van F-gassen en de illegale handel in deze gassen hebben grote gevolgen voor het milieu. Daarom gaat de ILT strenger handhaven op de installatie en het onderhoud van apparatuur gevuld met F-gassen door niet-gecertificeerde bedrijven en monteurs. Lees het nieuwsbericht [Strengere handhaving op installatie en onderhoud van apparatuur met F-gassen](#).

Taxi

Wat is de rol van de ILT?

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zet zich in voor veilig taxivervoer, met goede beschikbaarheid, goede kwaliteit en eerlijke concurrentie tussen ondernemers. Het personenvervoer over de weg moet veilig zijn voor de passagiers, overige weggebruikers en chauffeurs. Daarvoor is het belangrijk dat chauffeurs bekwaam, uitgerust en betrouwbaar zijn. En de voertuigen moeten in een goede technische staat verkeren. Daarom houdt de ILT toezicht op de kwalificaties en betrouwbaarheid van de chauffeurs, de naleving van arbeids- en rusttijden en de aanwezigheid van de juiste vergunningen voor het verrichten van personenvervoer. Ook controleert de ILT of voertuigen voor het vervoer van personen zijn goedgekeurd.

Binnen de taxibranche vindt illegaal taxivervoer plaats. Dit verstoort de taximarkt en tast het vertrouwen in en de zekerheid van het taxivervoer aan. Legale taxiondernemingen lopen hierdoor inkomsten mis.

Wat heeft de ILT bereikt?

Taximonitor

In 2022 is voor het eerst de Taximonitor naar buiten gebracht. De Taximonitor geeft cijfermatige informatie over de taxisector waardoor de ILT Inzicht krijgt in de ontwikkelingen van de taximarkt. Hiermee kan de ILT vroegtijdig inspelen op die ontwikkelingen.

Aanpak illegaal taxivervoer

De ILT heeft zich in 2022 gericht op snorders die hun diensten aanbieden op internet. Er is een pilot uitgevoerd met de advertentiewebsite Marktplaats. Deze bestond uit een banner, nepadvertenties, een informatiepagina en versnelde meldprocedure voor aanbod van illegaal taxivervoer. Het doel van de pilot was het bewustzijn van de passagier te vergroten en het aantal snorderbewegingen te verminderen.

Ook is de ILT in samenwerking met Teamalert de campagne 'Fix je rit' gestart. Op een digitaal aantrekkelijke wijze werden jongeren bewust gemaakt van de risico's van het gebruik van illegale taxi's. Op de evenementen waar de pilot is uitgevoerd, is aan jongeren gevraagd of ze nog steeds voor een illegale taxi zouden kiezen. Van de deelnemers gaf een ruime meerderheid (56%) aan absoluut niet voor een illegale taxi te kiezen. Ruim een kwart (27%) gaf aan waarschijnlijk niet voor een illegale taxi te kiezen. Ook is er een social media-actie geweest die door ongeveer 100.000 jongeren is gezien.

Boordcomputer Taxi

De ILT heeft een variantenstudie gedaan naar alternatieve manieren om gegevens voor het taxitoezicht 'draadloos en kaartvrij' te verkrijgen. Het programma Realisatie Variant BCT (RVB) heeft dit onderzocht en koos voor uitwerking van de voorkeursvariant '[Gegevens Centraal](#)'. Deze aanpak stelt geen eisen aan de apparatuur, maar wel aan de manier en de regelmaat waarmee taxichauffeurs rij- en rusttijden doorgeven. Daardoor krijgen inspectieteams in de toekomst meer tijd voor hun primaire taken en kunnen zij deze effectiever en risicogericht uitvoeren. Dit moet leiden tot betere naleving van de taxiregelgeving, vooral bij de arbeids- en rusttijden. Het programma loopt door tot in 2024.

[kader] Verhaal over het werk van de ILT

"Het taxitoezicht moet makkelijker worden. Voor de ILT en voor de taxiondernemer"

De ILT richt zich voor een belangrijk deel op de naleving van de arbeids- en rusttijden. Dit gebeurt momenteel op basis van gegevens die worden geregistreerd door de Boordcomputer Taxi (BCT).

Die moet in elk taxivoertuig zijn geplaatst. Het verkrijgen en verwerken van die gegevens kan en moet echter beter. En dat is de opdracht waar het project Realisatie Variant BCT voor staat.

[Lees het verhaal van Henri van der Heijden, projectleider Realisatie Variant BCT.](#)

Samenwerking voor betere naleving

De ILT zet in op versterking van de samenwerking met de toezichtpartners. Er is op regelmatige basis contact met mede-toezichthouders en stakeholders in de branche. De ILT is ook aangesloten bij het Transport Informatie- en Expertise Centrum (TIEC) voor het taxitoezicht.

In 2022 zijn, mede door het afnemende effect van corona, diverse bedrijfscontroles en objectinspecties uitgevoerd. Deze controles zijn alleen of in samenwerking met handhavingpartners uitgevoerd. Ze hebben geleid tot meer bewustzijn over en focus op veilig taxivervoer. Ook heeft de ILT actief ingezet op het informeren van de verschillende doelgroepen in het taxivervoer. De inspecteurs hebben uitleg gegeven over de geldende regelgeving en bewustwording gecreëerd bij de ondernemingen, de chauffeurs en de reizigers.

Nieuwsberichten

- In maart, april, mei en juni 2022 heeft de ILT controles uitgevoerd op veilig taxivervoer voor speciale doelgroepen. Tijdens 13 actiedagen door het hele land inspecteerde de ILT 193 rolstoelbussen en 26 busjes voor leerlingenvervoer. De inspectie constateerde in totaal 30 overtredingen: hier was sprake van geen of onjuist gebruik van de gordel en/of losliggende lading. Lees het nieuwsbericht [Taxivervoer speciale doelgroepen kan veiliger](#).
- Een kwart van de jongeren maakt weleens gebruik van een illegale taxi. Dat blijkt uit onderzoek van jongerenorganisatie TeamAlert, in opdracht van de ILT. Deze snorders gebruiken zij voornamelijk omdat deze goedkoper zijn dan officiële taxi's. Voor de ILT ontwikkelde TeamAlert een aanpak om het gebruik van snorders onder jongeren te ontmoedigen. Lees het nieuwsbericht [ILT waarschuwt jongeren voor gebruik illegale taxi's](#).
- De ILT roept taxiondernemers op om tijdig de huidige G2-systeemkaart van de boordcomputer taxi (BCT) te laten vervangen door de nieuwe G3-systeemkaart. Dit omdat de G2-systeemkaart vanaf 21 maart 2023 niet meer werkt, waardoor de BCT ook niet meer werkt. Lees het nieuwsbericht [Oproep ILT: laat systeemkaart boordcomputer taxi tijdig vervangen](#).

Producttoezicht

Wat is de rol van de ILT?

Producttoezicht houdt toezicht op diverse producten en productverpakkingen. Dat zijn bijvoorbeeld bouwproducten, pleziervaartuigen, vuurwerk en verkeersproducten. Dit hoofdstuk licht een aantal onderdelen van het producttoezicht uit. Ook het toezicht van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op energielabels wordt in dit hoofdstuk besproken.

Producttoezicht draagt bij aan de bescherming tegen ondeugdelijke producten en verpakkingen die op de Nederlandse markt worden aangeboden. De ILT let daarbij op de aspecten veiligheid, gezondheid, duurzaamheid en een gelijk speelveld. De wettelijke eisen voor producten gelden niet alleen voor Nederland, maar in alle lidstaten van Europa. Producttoezicht vraagt daarom om Europese samenwerking. Inspectieresultaten en interventies deelt de ILT via Europese informatie- en communicatiesystemen voor markttoezichthouders.

Bouwproducten

De inspecteurs controleren of de eigenschappen van de bouwproducten overeenkomen met de waarde van de eigenschappen die de fabrikanten op de CE-markering vermelden. Ook controleren ze of het gebruik van een Conformité Européenne (CE)-markering bij dat product is toegestaan. Overtredingen van de regels voor CE-markering zijn een economisch delict. De ILT kan daar zowel bestuurs- als strafrechtelijk tegen optreden. Overtredingen zijn bijvoorbeeld het ontbreken van een verplichte CE-markering en/of prestatieverklaring en vervalste testrapporten. Ook als prestaties van het product niet overeenkomen met wat er op de CE-markering staat, gaat het om een overtreding.

Wat heeft de ILT bereikt?

Vuurwerk

De inspecteurs houden toezicht op de kwaliteit van het vuurwerk door het uitvoeren van testen in productveiligheidsonderzoeken. In 2022 heeft de ILT 87 producten getest van vuurwerk uit categorie F1 (fop- en schertsvuurwerk) en 193 producten van het F2 vuurwerk. 20% van deze (zowel F1 als F2) producten is afgekeurd en van de markt gehaald. Naast deze producten zijn de Cool Bastard 2020 en de Thunderking van de markt gehaald. Dit omdat deze producten niet voldeden aan de Regeling aanwijzing consumenten en theatervuurwerk (RACT). Deze maatregelen leiden tot veiligere producten die op de markt te koop zijn.

Naast controle op de kwaliteit van het vuurwerk, onderzocht de ILT ook of het vuurwerk op een juiste wijze is geclassificeerd. Daarover bracht de ILT een signaalrapportage uit, omdat zij zorgen had over massa-explosieve reacties. Ook controleerde de ILT langs de grens, bij opslagen en bij postpakketbedrijven. In samenwerking met de Douane en politie zijn er in 2022 tonnen illegaal vuurwerk onderschept.

[kader] Verhaal over het werk van de ILT

"Wij blijven onze inspecties dan ook uitvoeren om gevaarlijke situaties, nu en in de toekomst, te voorkomen."

"Het opsporen van deze postpakketten is een ingewikkelde zoektocht. Er zijn postdistributiecentra die meer dan 170.000 pakketten per dag binnenkrijgen, moeten sorteren en verspreiden. Je moet dus zicht hebben op de meest risicovolle stromen die daar tussen zitten. Speciaal daarvoor opgeleide vuurwerkhonden helpen ons daarbij."

[Lees het verhaal van Reinder Auwema, coördinator team Vuurwerkinspectie.](#)

Ook voor de Regeling overige pyrotechnische artikelen (ROPA) voerde de ILT op basis van signalen controles uit. Vooral het verkeerd gebruik (niet voor het doel gebruiken, waarvoor deze vervaardigd zijn) van noodseinmiddelen of rooksignalen kwam onder de aandacht. De ILT ondernam actie tegen de handel die plaatsvindt aan particulieren, maar ook tegen een vereniging die airsoft wedstrijden organiseert. Daarbij werden rookbommen gebruikt, terwijl die niet voor dat doel gemaakt zijn.

Asbest nog steeds aangetroffen

De ILT zette in op de controle van asbestwegen en het verwijderen van asbest in objecten. Zij handhaafde ook het verbod op handel en marktintroductie van asbesthoudende producten. Ze onderzocht ook de handel in gasmaskers met asbest. Bij de dumpzaken trof de ILT gelukkig weinig aan. Daarnaast trad de ILT op bij een kunstvoorwerp met asbest in het tv-programma Tussen Kunst en Kitsch. Ook werkte ze aan de opbouw van een Europees samenwerkingsverband voor het testen van remblokken. Dit project startte eind 2022 waarbij monsters zijn afgenomen. Deze monsters worden eerst getest op de aanwezigheid van asbest. En als ze asbestvrij zijn, worden de monsters getest op het functioneren van de remblokken.

Veiligheid velgen, helmen en fatbikes

De ILT ziet toe of producten die op de markt komen, voldoen aan Europese of nationale eisen. De eisen kunnen te maken hebben met duurzaamheid, milieu of veiligheid. Dit draagt ook bij aan de realisatie van een eerlijke marktwerking. Verschillende producten zijn in 2022 onderzocht, zoals: velgen, helmen en fatbikes.

Toezicht op energielabels

De ILT houdt toezicht op de aanwezigheid en juistheid van energielabels voor voertuigen en bandenlabels. Verder is het Besluit energieprestatie gebouwen (Beg) leidend in de handhaving door de ILT op het onderwerp energielabels voor gebouwen. Hierin staat beschreven in welke gevallen er een geldig energielabel moet zijn en wat hiermee gedaan moet worden. De ILT ziet niet alleen toe op aanwezigheid van energielabels bij transactiemomenten van onroerend goed, maar op alle onderdelen van de Beg.

Nieuwsberichten

- De ILT heeft onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van asbest in bulkgoederen en naar de werkwijze van in Nederland gevestigde bedrijven die daarin handelen. In de periode 2020 - 2021 zijn 12 bedrijven onderzocht; de inspectie trof in geen van de genomen monsters asbest aan. Lees het nieuwsbericht [ILT: geen asbest in onderzochte bulkgoederen](#).
- Uit onderzoek van de ILT blijkt dat consumentenvuurwerk niet altijd de juiste gevaarindeling (classificatie) meekrijgt. Omdat in Nederland alleen vuurwerk van de laagste gevarenklasse mag worden opgeslagen, wordt een deel van het vuurwerk van een hogere klasse voorzien van een speciale verpakking. Deze gaasverpakking, bedoeld om het vuurwerk lager te kunnen classificeren, functioneert al jaren onvoldoende. Omdat de fabrikanten de gaasverpakking verbeterden, nam het aantal afgekeurde vuurwerkartikelen de laatste jaren af. Echter, nu blijkt dat deze positieve trend niet doorzet én dat het risico op een massa-explosie aanwezig is. Lees het nieuwsbericht [Ondeugdelijke gaasverpakking leidt tot onjuiste gevaarindeling consumentenvuurwerk](#).
- De ILT heeft 27 internetaanbieders van fatbikes (E-bikes met dikkere banden) een waarschuwing gegeven. Lees het nieuwsbericht [ILT waarschuwt verkopers van niet-goedgekeurde fatbikes](#).
- De ILT heeft 20% van het F1-categorie vuurwerk (fop- en schertsvuurwerk) afgekeurd. De importeurs zijn met een last onder dwangsom verplicht om deze artikelen van de markt te halen en te vernietigen. Lees het nieuwsbericht [Inspectie: ondanks kwaliteitsverbetering is 20% afkeur F1-vuurwerk nog steeds te hoog](#).
- De ILT heeft een last onder dwangsom (LOD) opgelegd aan de importeur van het vuurwerk 'Thunderking', ook bekend als 'Trueno del Rey'. Reden is dat dit vuurwerk alleen maar knallading bevat en dat is voor deze categorie ('mijn') in Nederland verboden. De ILT legt de LOD op om de overtreding te beëindigen en herhaling te voorkomen. Lees het nieuwsbericht [Inspectie laat Thunderking-vuurwerk van Nederlandse markt halen](#).
- De ILT heeft 20% van het geteste F2-consumentenvuurwerk afgekeurd. De importeurs moeten de afgekeurde artikelen van de markt halen en op eigen kosten laten vernietigen. Bovendien is 13,5% van het vuurwerk van onvoldoende kwaliteit. Lees het nieuwsbericht [Inspectie keurt een vijfde van het F2-vuurwerk af](#).

Zeevaart en binnenvaart

Wat is de rol van de ILT?

Zowel over zee als op de Nederlandse binnenwateren werkt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) aan veilige en duurzame scheepvaart. Maatschappelijk schade door scheepvaart gaat vooral over fysieke schade aan de gezondheid en infrastructuur. Het toezicht van de ILT richt zich op het beperken van de gevolgen hiervan en het vergroten van de veiligheidscultuur. Verder houdt de ILT toezicht op (inter)nationale milieuregels om vervuiling door lozingen en uitstoot te voorkomen.

Een deel van het werk gaat over objectinspecties over het schip, de lading, de bemanningsleden en eventuele passagiers. Doel is voorkomen van slachtoffers en schade op alle vaartuigen die bedrijfsmatig gebruikmaken van de Nederlandse binnenwateren.

Wat heeft de ILT bereikt?

Samen voor schonere havens

Medio 2022 tekenden de ILT, Port of Rotterdam (PoR) en Port of Amsterdam (PoA) een nieuwe samenwerkingsovereenkomst om meer inspecties uit te voeren. Zo nemen partijen samen de verantwoordelijkheid voor schonere schepen en havens en een gezonde leefomgeving. Hierdoor krijgt de ILT meer informatie, waardoor zij ook op dit dossier meer risicogestuurd kan werken.

Toezicht met drones

Het programma Schoon schip heeft in 2022 2 projecten gedraaid met drones. Eén waarbij drones de sjouring van zeecontainers op zee hebben gecontroleerd. Onjuist sjouren kan ertoe leiden dat lading op schepen verschuift of omvalt tijdens het transport. Met de drones is ook vastgelegd dat zeecontainers soms te vroeg worden losgemaakt wat wettelijk niet mag. De ILT gaat vaker gebruikmaken van dronebeelden bij de handhaving. Met deze extra informatie kan de ILT risicogerichter werken en maatschappelijke schade voorkomen door onjuiste sjouringen. In het andere project heeft de ILT in havenmonden met een drone de rookpluim van passerende zeeschepen gemeten. Op die manier krijgt zij een indruk van het zwavelgehalte in de brandstof die een bepaald schip verbruikt. Het project toonde aan dat deze dronemetingen potentie hebben voor risicogericht toezicht. Om deze meettechniek effectief te kunnen gebruiken, is nog wel een verfijning noodzakelijk. Om deze reden loopt dit project door in 2023.

Zwavelinspecties in zeehavens

Bij de zwavelinspecties in de scheepvaart, ligt de nadruk op een schonere luchtomgeving in havengebieden en op de Noordzee. Hiermee draagt de ILT bij aan een gezonder milieu. Bij het reguliere toezicht neemt de ILT brandstofmonsters. Met behulp van een snuffelpaal meet de ILT 24/7 de zwaveluitstoot van passerende zeeschepen in de havenmond van Rotterdam. Binnen het programma Schoon schip is in 2022 het project NOx uitstoot zeevaart afgerond. Hierbij zijn met dezelfde snuffelpaal metingen verricht om de uitstoot van NOx ter plaatse in kaart te brengen. Deze methode is nog niet geschikt om mee te handhaven. Er gelden namelijk ingewikkelde eisen voor de berekening om te bepalen of een schip zich houdt aan de maximaal toegestane NOx uitstoot.

[kader] Verhaal over het werk van de ILT

"We hopen dat we de snuffelpaal ook kunnen gaan inzetten voor het meten van en het uitoefenen van toezicht op andere schadelijke stoffen."

"Als schepen die de haven binnen komen volgens de snuffelpaal-meting te veel zwavel uitstoten, gaan wij aan boord. Om vast te stellen of het schip op brandstof vaart met teveel zwavel, moeten wij een monster van de brandstof nemen. In het laboratorium laten wij dat monster controleren op zwavel. Vaart het schip waarvan we op basis van de meting vermoeden dat het zwavelgehalte te hoog is de haven uit? Dan geven we dat door aan de autoriteiten in de eerstvolgende haven."

[Lees het verhaal van Leo Buckers, projectleider handhaving zwavelemissies scheepvaart.](#)

Scheepsinspectie meer data gestuurd

De ILT controleert op veiligheids- en milieueisen van zeeschepen. Ook inspecteert zij de arbeids- en welzijnsomstandigheden van de bemanning. Dit gebeurt met vlaggenstaatinspecties van schepen onder Nederlandse vlag (Flag State Control - FSC) en door havenstaatcontrole (Port State Control - PSC) bij buitenlandse schepen. Naast de huidige reguliere scheepsinspecties, heeft de ILT haar toezicht verbreed met digitaal- en systeemtoezicht voor deze vlaggenstaatinspecties. De selectie van schepen is risico- en informatiegestuurd, waarbij ook (inter)nationale informatie benut wordt. Daarnaast is het kijken naar de veiligheidscultuur aan boord en bij scheepsbeheerders een belangrijk aspect.

Oorlog Oekraïne, sancties Rusland

De ILT heeft risicogestuurde inspecties uitgevoerd, als follow-up van eerder onderzoek en op basis van informatie van bijvoorbeeld de Kustwacht (inspecties op schepen). Het reguliere toezicht op zeeschepen in de Nederlandse havens is gericht op de veiligheid, het welzijn van zeevarenden en het milieu. De sancties betekenen een grote verandering in het werk van de inspecteurs Zeevaart.

[kader] Verhaal over het werk van de ILT

"Hoewel de naleving van de sancties tegen Rusland in de scheepvaartsector zeer goed is, blijven we vinger aan de pols houden."

"Normaal kijken wij bijvoorbeeld vooral naar de staat waarin een schip zich bevindt. Nu kijken wij ook naar overtredingen van deze sancties. Dus richten we ons toezicht meer op de economische kant. Bij de sanctiewetgeving kan een inspectie tot strafrechtelijke vervolging leiden."

[Lees het verhaal van Wouter Kroesen, inspecteur handhaving Zeevaart in het team Maritiem Internationaal.](#)

Door het uitbreken van de oorlog in Oekraïne zijn er veel vluchtelingen naar Europese landen getrokken, zo ook naar Nederland. De ILT heeft oriënterend onderzoek uitgevoerd bij schepen in verschillende gemeentes waar in de toekomst mogelijk Oekraïners en asielzoekers gehuisvest kunnen worden. Er is vooral gekeken naar de veiligheid aan boord. In 2023 worden de mogelijkheden van huisvesting op deze locaties verder uitgezocht.

Nieuwsberichten

- Het programma Schoon Schip organiseerde in maart 2022 een derde internationale webconferentie over toezicht op uitstoot van zeeschepen. 65 vertegenwoordigers uit 24 landen namen deel en wisselden opnieuw waardevolle informatie uit. Dit keer stonden scrubbers, zwavelmetingen met drones en de handhaving van milieuregels in de Caraïben op de agenda. Zij gaven ook aan de gedeelde informatie te gebruiken om hun eigen toezicht te verbeteren. Lees het nieuwsbericht [ILT-programma Schoon Schip aanjager informatie-uitwisseling toezichthouders wereldwijd.](#)
- Naar aanleiding van een dodelijk ongeval op een historisch zeilschip in augustus 2022 deed de ILT onderzoek naar de certificaten van deze vaartuigen. Bijna 15% van de historische schepen van de bruine vloot bleek geen geldig certificaat te hebben. De ILT werkt aan een doorlopende inventarisatie van de certificering van historische zeilschepen die zij in het voorjaar van 2023 op haar website plaatst. Lees het nieuwsbericht [Schepen geen geldige certificaten.](#)

Rail

Wat is de rol van de ILT?

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zet zich in voor een veilig transport van personen en goederen over het spoor. De maatschappij moet kunnen vertrouwen op een veilig spoor. Het Nederlandse spoor is een veilige, betrouwbare en duurzame vorm van transport. En dat wil de ILT zo houden.

De ILT houdt toezicht op het railverkeer in Nederland. Hieronder vallen het hoofdspoorwegnet, tram, en metro en de overige spoorwegen. De ILT handhaaft regelgeving voor de veiligheid op het spoor. Zij verleent vergunningen aan spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en personen die op het spoor werken, zoals machinisten.

De ILT doet audits op de werking van het wettelijk verplichte veiligheidsbeheerssysteem van spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder. Ook erkent de ILT opleidingsinstituten voor personen met een wettelijke veiligheidsfunctie. En erkent zij keuringsinstituten voor medisch en psychologisch onderzoek. De ILT geeft vergunningen af voor spoorvoertuigen en onderhoudsbedrijven van materieel.

Daarnaast werkt de ILT aan:

- Een goed uitgevoerd kwaliteits- en veiligheidsmanagement door spoorbedrijven.
- Een betere veiligheidscultuur binnen de spoorsector.
- Een verbeterde veiligheid op risico-onderwerpen.
- Een goed werkend stelsel van erkenning en certificering door derden. Dat wil zeggen, een goed werkend stelsel van conformiteitsbeoordeling (CBI's) voor een veilige introductie van nieuw materieel of infrastructuur.
- Toezicht op de besturing van spoorwegondernemingen.

Wat heeft de ILT bereikt?

In 2022 heeft de ILT een organiserende rol gespeeld in het bij elkaar en in dialoog brengen van de medische en psychologische keuringsinstanties. Er is een succesvolle sectordag met keuringsinstituten geweest die in 2023 een vervolg krijgt.

[Interviewkader]

Karin Visser: "Ons besturingstoezicht draagt bij aan veiligheid, ook bij ProRail"

Karin Visser, directeur Toezicht en Handhaving ILT
John Voppen, CEO ProRail

Waarom voert de ILT besturingstoezicht uit bij ProRail?

Karin Visser: "Met name op de locatie Kijfhoek waren er veel problemen op het gebied van veiligheid. Dat was soms dweilen met de kraan open. We wilden weten wat de achterliggende oorzaken waren. En waarom de situatie niet verbeterde. Daarom was het belangrijk om naar het hele systeem en de sturing bij ProRail te kijken. Besturingstoezicht geeft namelijk inzicht in de sturing, organisatie en cultuur. Daar zijn we over in gesprek gegaan met het bestuur van ProRail. Veiligheid is namelijk niet alleen belangrijk voor de werkvloer, maar moet op alle niveaus binnen een organisatie bovenaan staan."

Hoe ervaart ProRail het besturingstoezicht?

John Voppen: "Goed, maar het was ook even wennen. We kwamen uit een situatie waarin de ILT klassiek toezicht hield op specifieke aspecten. Met besturingstoezicht ben je minder op de korte termijn gericht en wordt er meer gekeken naar wat werkt op de lange termijn."

Voppen vervolgt: "De ILT is absoluut van toegevoegde waarde en een essentieel onderdeel in het spoorstelsel. De spoorsector functioneert als een geheel en ik ben ervan overtuigd dat de ILT daarin een belangrijke rol heeft. Er moet altijd scherpte in dat systeem zitten. De ILT heeft haar nek uitgestoken, want ook voor een inspectie was dit spannend. Ze hebben een belangrijke rol en die hebben ze gepakt."

Is het besturingstoezicht wat ProRail betreft een aanrader voor de hele sector?

John Voppen: "Ja, ik zou het zeker aanbevelen. Het besturingstoezicht is er in dit geval omdat er iets aan de hand was. Maar je kunt dit ook doen zonder dat er een groot incident of een aanrijding is. Een gesprek over veiligheidscultuur is een waardevolle aanvulling. Natuurlijk blijven inspecties belangrijk, maar dit is de 'next step' in het toezicht. Er is betere communicatie van beide kanten. Als er iets is, laat ik het de ILT meteen zelf weten. Dat geeft de inspectie ook vertrouwen. Zij vertellen ons dat we een opener en meer transparantere cultuur hebben gecreëerd."

Karin Visser: "Je kunt besturingstoezicht zeker preventief inzetten. Het is een middel om zicht te krijgen op de besturingscyclus die gaat over veiligheid en duurzaamheid. In dit geval op het spoor. Bij de ILT wordt regelmatig besturingstoezicht toegepast. Bijvoorbeeld bij de Autoriteit woningcorporaties, drinkwaterbedrijven en in de luchtvaartsector. Besturingstoezicht is een aanvulling op het bestaande object- en systeemtoezicht. De ILT draagt op deze manier bij aan de veiligheid voor medewerkers, reizigers en omwonenden."

Overwegen vrij in het zicht

Overwegen zijn een zwakke schakel op het gebied van spoorwegveiligheid. De ILT heeft geconstateerd dat ProRail nog geen geschikte risicobeoordelingsmethode hanteert voor risico's op overwegen. De ILT heeft op basis van deze constatering geïntervenieerd met als doel de spoorveiligheid te vergroten.

Een belangrijk veiligheidsaspect bij onbeveiligde overwegen is dat weggebruikers de trein op tijd moeten kunnen zien. Dit om incidenten te voorkomen. Begroeiing en losse objecten kunnen het zicht op het spoor voor weggebruikers belemmeren. Daarom schrijft de wet bepaalde minimale zichtruiten voor, die vrij moeten zijn van objecten. De ILT gebruikt sinds dit jaar [3D-data](#) van een overweg. Hiermee kan de inspecteur van achter zijn beeldscherm beoordelen welke overwegen in aanmerking komen voor een inspectie in het veld. Deze innovatie draagt bij aan de risicogestuurde werkwijze van de ILT.

[kader] Verhaal over het werk van de ILT

"Met 3D-data creëren de ILT en ProRail een win-win situatie"

"3D-data zorgen ervoor dat het aantal inspecties kan toenemen; de inspecties worden zelfs beter en onze slagkracht wordt daarmee groter. Onze inspecteurs hoeven niet altijd meer op pad om hun werk uit te voeren. Doordat wij als inspectie innoveren, blijven wij een serieuze gesprekspartner voor een partij als ProRail."

[Lees hier het verhaal van Margriet van der Goot, teamleider Rail.](#)

Samenwerking met decentrale overheden

In 2022 verliep de samenwerking met decentrale overheden op het gebied van lokaal spoor goed. Hierdoor worden de juiste handhavende maatregelen genomen naar aanleiding van

toezichtsignalen van de ILT. Metropool Rotterdam Den Haag (MRDH) is tevreden over de werkwijze van de ILT en heeft de ILT gevraagd deze werkwijze te continueren.

Extra toezicht op ProRail

In 2022 heeft de ILT extra toezicht uitgeoefend op ProRail. Er is aandacht gevraagd voor belangrijke randvoorwaarden en resultaten over de veilige berijdbaarheid van het spoor. Risicodossiers zijn: overwegen, havenspoorlijn en onderhoudscontracten.

Inzet van drones

De ILT heeft drones gebruikt bij het inspecteren van spoorbruggen. Dit heeft geleid tot een veiliger werksituatie voor inspecteurs en beter zicht op de staat van het onderhoud. Want drones kunnen makkelijker bij moeilijk te bereiken plaatsen op de brug komen.

Concessiewisselingen

Een concessiewisseling betekent dat een nieuwe exploitant het spoorvervoer in een regio overneemt. Deze nieuwe exploitant moet zich tot op zekere hoogte inwerken. De ILT heeft geconstateerd dat deze inwerkperiode tot een afname van veiligheid leidt. Dit is aanleiding geweest een analyse uit te voeren. De lessen die hieruit volgden zijn samen met betrokken overheden en vervoerders toegepast in de praktijk.

Veiligheidscultuur zelf dragen

De ILT heeft 2 themadagen georganiseerd over veiligheidscultuur. Het doel hiervan was de onderwerpen leiderschap, leren van incidenten en samenwerking te stimuleren tussen sectorpartijen. De dagen voorzagen in een behoefte. De ILT is van mening dat de sector die behoefte zelf zou moeten kunnen invullen. Zij heeft daarom de sector ertoe aangezet een dergelijke dag in het vervolg op eigen initiatief te organiseren.

European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Het European Rail Traffic Management System (ERTMS) is een Europese standaard voor treinbeveiliging- en besturing. De ILT ontwikkelde een toezichtstrategie op de uitrol van het gebruik van ERTMS. Dit doet zij onder coördinatie van de landelijke programmadirectie ERMTS en in afstemming met de stakeholders, zoals de European Union Agency for Railways (ERA), Arriva en NS. Stakeholders zijn positief en tevreden met de zakelijke samenwerking. Ook moeten de vele veranderingen die door de uitrol van ERTMS spelen, samen aangepakt worden.

Baanwerken

De ILT heeft in 2022 bij baanwerken in kaart gebracht welke risico's er zijn in de keten van opdrachtgever naar opdrachtnemer. Al deze uitkomsten zijn besproken met de brancheorganisatie RailAlert. Deze bevindingen en aanbevelingen helpt RailAlert om te verbeteren.

Extra inspecties uitgevoerd op de vertrekprocessen van NS-reizigerstreinen op drukke stations

In 2022 heeft de ILT extra inspecties uitgevoerd op de vertrekprocessen van NS-reizigerstreinen op drukke stations. Dit naar aanleiding van Kamervragen en meldingen vanuit de maatschappij. Naast zicht op een veilig vertrekproces, worden inzichten verzameld over de eisen die gesteld zijn aan de concessie.

Extra inspecties uitgevoerd op de graan- en kolentransporten vanuit Oost-Europa

In 2022 heeft de ILT extra inspecties uitgevoerd op het graan- en kolentransport vanuit Oost-Europa. Hiermee heeft zij meer inzicht gekregen in de gevolgen van de oorlog in Oekraïne op het vervoer van graan en kolen. Zo weet de ILT beter op welke transporten zij de nadruk moet leggen bij inspecties.

Omschakelen voor Formule 1 Zandvoort

De ILT heeft ervoor gezorgd dat het treinverkeer tijdens Dutch grand prix 2022 goed en veilig is verlopen. Dit door proactief handelen en door samenwerking met stakeholders. Het toezicht heeft ertoe geleid dat alle risico's van tevoren goed in kaart waren gebracht. En dat er maatregelen zijn genomen om de kans op ongewenste gebeurtenissen te verkleinen.

Nieuwsberichten

- De ILT concludeert dat er nog stappen nodig zijn om 2 aanbevelingen over overwegen beter vorm te geven. De instructies voor een chauffeur (van een bijzonder voertuig) en de

ProRail procedure 'bijzondere oversteeek' blijven voor verbetering vatbaar. De chemiesector pakte inmiddels de OVV-aanbevelingen zo goed op dat monitoring hier niet meer nodig is. De inspectie brengt jaarlijks verslag uit van de ontwikkelingen die gericht zijn op het terugdringen van spoorwegongevallen. Lees het nieuwsbericht [Meer aandacht nodig voor oversteeek bijzondere voertuigen overwegen](#).

Luchtvaart

Wat is de rol van de ILT?

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) werkt op diverse manieren aan een veilige luchtvaart en houdt toezicht op de naleving van wet- en regelgeving voor de luchtvaart. De ILT heeft niet alleen aandacht voor de commerciële luchtvaart, maar ook voor kleine en onbemande luchtvaart (drones). Daarbij heeft zij ook steeds meer oog voor duurzaamheids- en leefbaarheidsaspecten

Vliegen brengt overlast met zich mee. Daarom werkt de ILT aan het beperken van geluidsoverlast, het verminderen van emissies van schadelijke stoffen en het beperken van schade aan het klimaat.

Wat heeft de ILT bereikt in 2022?

De ILT behandelde en beoordeelde klachten van burgers over geluidsoverlast bij route- en hoogteafwijkingen. Bij beoordeling bleek in bijna alle gevallen de vermoedelijke afwijking wel binnen de wettelijke normen te vallen. Bij gevallen waar de afwijking niet binnen de normen viel, trad de ILT op. Ook gaf de ILT enkele signalen af aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Daarnaast trad de ILT in contact met burger(organisaties) met als doel om scherper in beeld te krijgen waar de exacte pijnpunten liggen. Wat betreft emissies heeft de ILT geen situaties aangetroffen die buiten het wettelijk toegestane normenkader vallen.

Naast de reguliere inspecties verrichtte de ILT thema-inspecties op de luchthavens en zijn handhavingsverzoeken behandeld. De ILT heeft ook extra inzet geleverd naar aanleiding van de drukte op Schiphol. De ILT was vanaf half 2022 met vaste regelmaat op airside Schiphol en bracht de situatie bij de grondafhandeling in beeld. Het resultaat is een verbeterde informatiepositie. Tegelijkertijd sprak de ILT partijen aan op afwijking van de regels. Het totaalbeeld van de ILT heeft ertoe geleid dat zij aan Schiphol 2 bevindingen heeft opgelegd. Zij gaf aan Schiphol de opdracht om met een actieplan ter verbetering te komen. Het doel van de inzet en interventies van de ILT is om een structureel veilige grondafhandeling te garanderen, waarbij het normaal is dat partijen de regels naleven. Daarnaast stelde de ILT een informatieblad elektrisch vliegen op en organiseerde zij informatiesessies over elektrisch vliegen. De ILT zette ook drones in bij het uitvoeren van objectinspecties.

In 2022 is het programma Veilig en duurzaam Schiphol afgerond. In het programma is onder andere ingezet op toezicht op het Integraal Safety Management System (ISMS) en intensivering van het toezicht naar aanleiding van de drukte op Schiphol. Een ander onderdeel was het Maturity project waarbij de volwassenheid van de safety management systems van sectorbedrijven op Schiphol in kaart werden gebracht. In het programma vielen ook grondafhandeling, thema-inspecties, onderzoek naar APU-gebruik en de Staat van Schiphol.

In 2023 start een vervolgprogramma, waarbij naast de veiligheid ook meer aandacht komt voor duurzaamheid en leefbaarheid.

Integraal beeld belasting Schiphol

In 2022 publiceerde de ILT de 4e Staat van Schiphol, over gebruiksjaar 2021. Dit is een feitelijk overzicht met duiding van de ontwikkelingen op Schiphol op de terreinen van veiligheid en duurzaamheid. Ook de jaarlijkse handhavingsrapportage maakt hier deel van uit. De Staat van Schiphol is openbaar en de ILT biedt dit document aan de minister van IenW aan. Door het openbaar maken van de Staat wil de ILT een bijdrage leveren aan het publieke debat. Met als doel de veiligheid en de duurzaamheid op Schiphol (verder) te verbeteren.

De coronapandemie drukte in 2021 een behoorlijke stempel op de activiteiten op Schiphol, en ook begin 2022 is er flink minder gevlogen.

Toezicht veiligheid platforms Schiphol

In 2022 heeft de ILT er op ingezet om met sectorpartijen stappen te zetten die bijdragen aan de integrale veiligheid. Dit op basis van het Beoordelingskader toezicht ISMS. Een belangrijke thema

waar de ILT nadrukkelijk op heeft gewezen, is de grondafhandeling. In aanvulling op het besturingstoezicht heeft de ILT, vooral vanaf de zomer 2022, intensief eigen inspecties op het platform uitgevoerd. In geval van geconstateerde en onwenselijke situaties, heeft de ILT direct betrokken sectorpartijen hier op aangesproken.

Nederlandse Luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP)

Het Nederlandse Luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) beschrijft hoe de veiligheid is geborgd in samenhang tussen beleid, toezicht en de luchtvaartorganisaties. Het nationale veiligheidsdoel is het continu verbeteren van de luchtvaartveiligheid. Dit door het kennen van de grootste nationale risico's en deze te beheersen tot een acceptabel niveau. De ILT heeft een bijdrage geleverd aan het NLVP.

Afwijken van vluchtroutes riskant

In 2022 werkte de ILT aan het terugdringen van airspace infringements (luchtruimschendingen). Dit zijn voorvallen waarbij een vliegtuig een bepaald luchtruim binnenvliegt zonder dat de bevoegde instantie daar de benodigde toestemming voor heeft gegeven. De meeste luchtruimschendingen worden veroorzaakt door de kleine luchtvaart (general aviation), maar ook door onbemande luchtvaart (drones).

Oorlog Oekraïne, Sancties Rusland

Direct na de luchtruimsluiting voor Russische luchtvaartuigen, heeft de ILT stappen ondernomen om het toezicht hierop te organiseren. Ook heeft zij in 2022 de bij haar onder toezicht staande luchtvaartbedrijven bevestigd over activiteiten die mogelijk strijdig zijn met de sanctiemaatregelen.

Passagiersrechten

De ILT heeft boetes opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor slechte naleving van de passagiersrechten. Deze luchtvaartmaatschappijen betaalden de geannuleerde tickets niet terug aan de passagiers.

Groningen Airport Eelde

Groningen Airport Eelde (GAE) hield zich het afgelopen jaar aan de geluidsnormen. Een aantal regels voor circuitvluchten van de luchthaven is dit jaar overtreden. De ILT heeft de betrokken vliegkool en de buitenlandse luchtvaartmaatschappij een waarschuwing gegeven.

[kader] Verhaal over het werk van de ILT

"Door ons toezicht maakten we de luchtvaartbedrijven extra alert op de sancties tegen Rusland."
"Toen de sancties van kracht werden hebben we een speciaal team samengesteld. Samen hebben we bepaald hoe we het toezicht gingen uitvoeren. En hebben we werkinstructies opgesteld voor de inspecteurs. De uitvoering van deze nieuwe taken deed uiteraard een beroep op onze flexibiliteit."
Lees het verhaal met Udo Dees, inspecteur bij het Programma Veilig en Duurzaam Schiphol.

Nieuwsberichten

- In maart 2022 is het 2 jaar geleden dat veel vluchten zijn geannuleerd aan het begin van de coronapandemie. Passagiers die tot nu toe nog geen geld hebben teruggekregen van de luchtvaartmaatschappij lopen het risico de claim daarop kwijt te raken. In Nederland vervalt namelijk na 2 jaar de claim en dan kunnen passagiers later niet meer naar de rechter. Zij moeten dus op tijd een procedure bij de rechtbank starten. Lees het nieuwsbericht [ILT waarschuwt voor het vervallen van claims voor geannuleerde vluchten](#).
- De ILT legt aan KLM, Cathay Pacific Airways en Singapore Airlines boetes op van respectievelijk € 40.100, € 11.800 en 22.400. Deze luchtvaartmaatschappijen betalen geannuleerde tickets niet terug aan gedupeerde passagiers die via het inmiddels failliete D-reizen hadden geboekt. Ze weigeren dat omdat de maatschappijen eerder de tickets al aan D-reizen hebben terugbetaald. Volgens de Europese Verordening passagiersrechten hebben passagiers recht op terugbetaling of omboeking als luchtvaartmaatschappijen een vlucht annuleert. Ook wanneer dat ticket is gekocht via een reisagent of tussenpersoon. Lees het nieuwsbericht [ILT legt boetes op aan luchtvaartmaatschappijen voor slechte naleving passagiersrechten](#).
- Groningen Airport Eelde (GAE) hield zich het afgelopen jaar aan de geluidsnormen. Een aantal regels voor circuitvluchten van de luchthaven is dit jaar overtreden. De ILT heeft de betrokken vliegkool en de buitenlandse luchtvaartmaatschappij een waarschuwing

gegeven. Dat staat in de handhavingsrapportage van de ILT die vandaag door minister Harbers (IenW) naar de Tweede Kamer is gestuurd. Lees het nieuwsbericht [Groningen Airport Eelde voldoet aan geluidsregels, waarschuwingen voor circuitvluchten](#).

- De ILT waarschuwt de regionale luchthaven Rotterdam The Hague Airport (RTHA) om een dreigende overschrijding van een geluidsnorm te voorkomen. Lukt dat de luchthaven niet, dan zal de ILT hiertegen optreden. Omwonenden moeten immers beschermd worden tegen overmatige geluidhinder. De ILT heeft de directie van de luchthaven vandaag op de hoogte gebracht met een waarschuwingsbrief. Lees het nieuwsbericht [ILT waarschuwt Rotterdam The Hague Airport om een dreigende geluidsoverschrijding te voorkomen](#).

Wabo-advies en interbestuurlijk toezicht

Wat is de rol van de ILT?

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft een wettelijke adviesrol bij vergunningen voor zo'n 800 grotere bedrijven in Nederland. Zij vallen onder specifieke categorieën van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), hebben vaak grote emissies naar de lucht en risico's op zware ongevallen (BRZO-bedrijven). Door het beoordelen van de ontwerpvergunningen, en indien nodig het indienen van een formele zienswijze, toetst de ILT de vergunningaanvraag van provincies en Omgevingsdiensten. Dit draagt ook bij aan een landelijk gelijkwaardige toepassing van wet- en regelgeving. De ILT richt haar adviesrol zo in dat emissies, milieuoverlast en risico's voor externe veiligheid, zoals ontploffingen en brand, zoveel mogelijk worden voorkomen of beperkt. Voor de prioritering van de werkzaamheden gebruikt zij een risicogerichte rangschikking van de bedrijven. In haar advies legt de ILT een zwaar accent op de naleving van Europese en Nederlandse regels. Daarbij is veel aandacht of op de juiste manier aan de 'beste beschikbare technieken' (BBT) is getoetst.

De ILT brengt meestal eerst advies uit op de aanvraag voor de vergunning. Eventueel geeft zij daarna een zienswijze op de ontwerpbeschikking. Dit is de eerste stap in een juridische procedure. Als het bevoegd gezag zowel het advies als de zienswijze niet overneemt, kan de ILT beroep instellen. Dit heeft de ILT in 2022 eenmaal gedaan.

Daarnaast heeft de ILT de bevoegdheid om namens de minister van IenW interbestuurlijk toezicht (IBT) uit te oefenen op de uitvoering van de vergunningverlenings-, toezichts- en handhavingstaken (VTH-taken) door provincies. Als blijkt dat een provincie haar VTH-taken mogelijk niet goed uitvoert, kan de ILT informatie opvragen en een onderzoek instellen. In een enkel geval richt het IBT zich op gemeenten, bijvoorbeeld als het gaat om de uitvoering van de Havenbeveiligingswet.

Wat heeft de ILT bereikt?

Wabo-advies

Het maken van goede producten is helaas vaak ook milieuvervuilend. Daarom mogen bedrijven alleen producten maken met een omgevingsvergunning. Daarin staat aan welke regels en normen zij zich moeten houden. Die normen gaan over het gebruik van de beste bestaande technieken (BBT) en het maximaal terugdringen van gevaarlijke stoffen. Dat zijn bijvoorbeeld zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) en stoffen van het Schone Lucht Akkoord (SLA). Verder bevatten vergunningen vaak ook afspraken over milieuzorgsystemen, hergebruik van afval (circulaire economie) en het terugdringen van broeikasgassen (energietransitie).

Bij de ruim 500 bedrijven met een grotere milieubelasting zijn vooral de provincies het bevoegd gezag. Zij geven de omgevingsvergunningen af. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft een wettelijke adviestaak bij al deze vergunningaanvragen. Niet alleen voor nieuwe vergunningen, maar ook voor aanpassing van bestaande vergunningen. Hierbij legt de ILT nadruk op de nieuwste milieueisen en het gebruik van de BBT. Als de provincie zo'n advies niet overneemt, kan de ILT bezwaar maken en in het uiterste geval naar de rechter stappen. In 2022 heeft de ILT onder andere revisievergunningen getoetst van grote bedrijven zoals DOW, Chemours, Renewie en Chemelot. Ook bracht de ILT een negatief advies uit over de kookfabriek van Tata Steel.

[Interviewkader]

"Het hogere doel is werken aan een gezondere leefomgeving."

Hoe werken de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en de ILT samen?

Karel: "Tata Steel is een complex bedrijf en er spelen veel milieu- en volksgezondheidsproblemen rond het bedrijf. Het gaat om een behoorlijk technisch ingewikkeld dossier. En bij het toezicht en de handhaving op het bedrijf hebben we te maken met een hoge politieke en maatschappelijke druk. Toen ik in 2019 als wettelijk adviseur betrokken raakte bij Tata Steel, liepen er 2 rechtszaken tegen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, omdat de ILT en de omgevingsdienst het op technisch en juridisch gebied helemaal niet met elkaar eens waren. Wij vonden dat de provincie scherper moest vergunnen. Dat is de manier geweest hoe we met elkaar kennismaakten. Je kunt je voorstellen: niet echt een makkelijke start. Uiteindelijk hebben deze rechtszaken tot een ommekeer geleid en een veel betere samenwerking. Er is een verandering gekomen in de manier hoe de ILT en de omgevingsdienst met elkaar omgaan. Gesprekken en afspraken hebben ervoor gezorgd dat de ILT nu vanaf het begin van het vergunningsproces betrokken worden. Daardoor gaan we in een vroeg stadium van het vergunningverleningsproces met elkaar in overleg, bijvoorbeeld als we het over technische aspecten oneens zijn. We hebben dankzij deze betere samenwerking met de omgevingsdienst mooie resultaten behaald als het gaat om technische aanpassingen in de milieuvergunning van Tata Steel. Want daar doen we het voor: een betere leefomgeving voor de omgeving van Tata Steel.

De omgevingsdienst zet inmiddels ook stevig in op de handhaving. Een mooi voorbeeld is het handhaven op rauwe cokes. Cokes maak je door kolen sterk te verwarmen waardoor vluchtige gassen ontsnappen. De cokes worden daarna gebruikt om ijzererts te maken. Als je bij dit proces de kolen niet helemaal goed verhit en je blust ze voordat het proces van cokes maken klaar is, komen er zwarte rookwolken vrij. Dat is niet bevorderlijk voor de luchtkwaliteit want zo komen veel gevaarlijke stoffen (zeer zorgwerkende stoffen) in de lucht.

De omgevingsdienst pakt deze niet vergunde uitstoot nu aan met dwangsommen. De ILT ondersteunt hierbij de omgevingsdienst door te bevestigen dat deze rauwe cokes niet zomaar vergund kunnen worden. De ILT heeft speciaal opgeleide luchtspecialisten in dienst die weten waar ze op moeten letten. Wij delen deze specialistische kennis -op verzoek van de omgevingsdienst- met de toezichthouders die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de cokesfabrieken. Het mooie is dat er dan een wederkerigheid ontstaat: de ILT leert ook weer van de toezichthouders en luchtspecialisten van de omgevingsdienst over bepaalde technische details en de dagelijkse gang van zaken rondom een cokesfabriek. Zo worden we allebei beter in ons werk."

Wat vind je leuk aan jouw baan als inspecteur?

"Mijn baan is fantastisch. Je moet niet alleen juridisch, maar ook technisch onderlegd zijn. Het is belangrijk om iedereen in zijn waarde te laten: stevig en zakelijk zijn op de inhoud, zacht op de persoon. Met deze werkwijze vul je elkaar aan, ondersteun je elkaar en houd je de relaties goed. Ik werk binnen de ILT nauw samen met collega's die ook aan het dossier Tata Steel werken, maar andere taken hebben, bijvoorbeeld het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Soms kijk en luister ik naar een debat in de Kamer en hoor dan hoe mijn werk wordt besproken. Dan realiseer ik me met hoeveel mensen we samenwerken met als doel: het werken aan een gezondere leefomgeving."

Het afgelopen jaar bracht de ILT diverse malen het Milieuzorgsysteem onder de aandacht. Hierin staat dat vergunningverlening ook ingaat op benchmarking, schonere technologieën en de ontwerpfase van een nieuwe installatie.

Interbestuurlijk toezicht

De ILT gaat na of gemeenten en provincies voldoende rekening houden met landelijke regels en afspraken. Het gaat dan vaak om milieutaken die door de gemeenten en provincies worden uitgevoerd. Zo vroeg de ILT in maart 2022 informatie op bij de provincie Noord-Holland over Tata Steel. Daaruit bleek dat de provincie bezig was met de verbetering van de vergunningverlening en het toezicht en de handhaving (VTH-taken) daarvan. De provincie was daarvoor op het spoor gezet door de Randstedelijke Rekenkamer.

Vergunningen, toezicht en handhaving

In maart 2021 presenteerde de commissie Van Aartsen haar rapport 'Om de leefomgeving'. De commissie analyseerde het VTH-stelsel-milieu. Zij kwam tot de conclusie dat het VTH-stelsel niet goed functioneert. Om uitvoering te geven aan de aanbevelingen van de commissie is er een

Interbestuurlijk programma (IBP) opgericht ter versterking van het VTH-stelsel. Het IBP is in juli 2022 aan de Tweede Kamer aangeboden. De ILT neemt actief deel aan het IBP, bijvoorbeeld aan de projecten Verbetering informatievoorziening en Versterking bestuursrechtelijke en strafrechtelijke milieuhandhaving. In het project Monitoring kwaliteit milieutoezicht heeft de ILT de opdracht om de werking van het VTH-stelsel te onderzoeken en voorstellen te doen voor de verbetering van het stelsel. De onderzoeken vinden plaats in afstemming met de betrokken partners in het VTH-stelsel, zoals omgevingsdiensten. Het eerste onderzoek startte eind 2022 en richt zich op de inzameling van afgedankte elektrische en elektronische apparatuur (e-waste). De beleidsdoelstelling van 65% inzameling van op de markt gebrachte apparaten wordt al een aantal jaren niet gehaald. Onderzocht wordt waardoor dit komt en welke verbeteringen in het VTH-stelsel mogelijk zijn om deze doelstelling wel te halen.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Wat is de rol van de ILT?

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op veilig transport van gevaarlijke stoffen in al het transport: spoor, binnenvaart, scheepvaart, wegverkeer, luchtvaart en buisleidingen. Het toezicht richt zich op de hele keten, van productie tot (afval)verwerking. Het doel is het voorkomen van schade aan mens, dier en milieu door het ongewenst vrijkomen van gevaarlijke stoffen tijdens het transport of de overslag.

Ook houdt de ILT toezicht op basis van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs), het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo) en de daaraan gekoppelde Europese en internationale regelgeving. Het onderwerp gevaarlijke stoffen slaat een brug tussen het toezicht op transport en het toezicht op de leefomgeving. Aantasting van de leefomgeving ontstaat vaak door het ongewenst vrijkomen van gevaarlijke stoffen bij het transporteren daarvan. Voorbeelden zijn emissies naar de atmosfeer, bodem- en watervervuiling door lekkages en het verlies van containers met gevaarlijke stoffen. Het toezicht op en de handhaving van regels voor het transport van gevaarlijke stoffen is daarom belangrijk vanuit het oogpunt van veiligheid en vanuit het oogpunt van milieu en leefomgeving.

Wanneer het vervoer van gevaarlijke stoffen niet kan voldoen aan regelgeving, dan kunnen bedrijven in bijzondere gevallen een ontheffing aanvragen bij de ILT. Ook mag de ILT erkenningen afgeven aan instanties op basis van de Regeling erkende instanties vervoer gevaarlijke stoffen. Het gaat hierbij om handelingen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor, de binnenwateren en de zee.

Wat heeft de ILT bereikt?

Toezicht op binnenwateren (binnenvaart)

Het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren is geregeld in het internationale Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN). In 2022 richtten het toezicht en de handhaving zich onder andere op de afhandeling van incidenten en het doen van verbetervoorstellen om de veiligheid te vergroten. Zo gaf de ILT een signaal af om boord-boord verladingsregels duidelijker te regelen voor de sector. Ook werkte de ILT mee aan een voorstel om bepaalde werkzaamheden op varende tankschepen mogelijk te maken vanuit het perspectief van veiligheid. Tot slot werkte de ILT regelmatig samen met handhavingpartners voor handhavingsacties op de binnenwateren.

Vaker ontwijking bij varende ontgassen

Een inspectietaak bij het ADN is het toezicht op het varende ontgassen van binnenvaartschepen. De ILT bereidt ook het toezicht voor op de invoering van de milieuregelgeving uit het CDNI-Verdrag (Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart). Deze nieuwe regelgeving verbiedt fasegewijs het ontgassen van bepaalde stoffen in de atmosfeer. De regels treden in werking zodra alle betrokken staten het verdrag hebben geratificeerd. De ILT leverde in 2022 een bijdrage aan mogelijke toezichtscenario's bij deze regelgeving.

In 2022 handhaafde de ILT ook actief op de geldende regelgeving. De ILT constateert daarbij een effect dat door handhaving en communicatie optreedt. Het niet-toegestaan varende ontgassen verschuift naar gebieden waar geen verboden bestaan of waar e-nose netwerken ontbreken. In deze e-nose netwerken vindt samenwerking en informatie-uitwisseling plaats over veranderingen in de omgevingslucht, die geurhinder of een veiligheidsrisico kunnen veroorzaken.

Verder investeerde de ILT in 2022 in het sluitend maken van het (toekomstig) toezicht. Daarin staat de samenwerking en informatie-uitwisseling met omgevingsdiensten (e-nose netwerken) en Rijkswaterstaat (verkeerssystemen) centraal. Hierbij ging veel aandacht uit naar innovatieve technieken om op te kunnen treden, waar e-nose netwerken ontbreken. Daarbij is gebruikgemaakt van drones, zijn pilots gehouden met autonoom opererende drones en zijn proeven voorbereid met mobiele en zelfs drijvende e-noses.

Toezicht op het spoor (RID)

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is geregeld via het RID-verdrag. In 2022 ging de aandacht vooral uit naar de informatievoorziening over het vervoer van gevaarlijke stoffen in treinen en de afronding van een project gericht op het voorkomen van 'druppellekkages' (vrijkomen van gevaarlijke stoffen uit de omhulling). De ILT constateerde dat dit door diverse verbetermaatregelen steeds beter gaat, maar dat toezicht op dit onderwerp nodig blijft.

Drones checken deksels

Een ander punt waar de ILT in 2022 op investeerde is de controle van de bovenzijde van ketelwagens. Een ketelwagen of tankwagon is een goederenwagon (trein) die geschikt is voor het vervoer van vloeibare producten. Vanwege extra bewegingskrachten kunnen gevaarlijke stoffen via deksels ontsnappen. De onder stroom staande bovenleiding maakt het voor inspecteurs moeilijk om te controleren of de deksels goed bevestigd zijn. Vorig jaar zijn pilots gehouden om de bovenzijde van deze wagens te controleren met behulp van een drone. Doordat inspecteurs daarmee een groter aantal wagens in korte tijd kunnen inspecteren, verliepen deze pilots zeer succesvol.

Toezicht op de weg (ADR)

Het ADR-verdrag gaat over het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. De ILT is hiervoor de toezichthouder. In 2022 investeerde de ILT veel in communicatie. Zo zijn veel tweets verspreid over de bevindingen van inspecteurs. Daarnaast nam de ILT deel aan een film van Rijkswaterstaat en gaf zij diverse interviews. Ook verschenen publicaties in vakbladen en gaven medewerkers presentaties bij diverse branchenetwerkdagen. Verder verzorgde de ILT opleidingen en trainingen op internationale uitwisselingen in andere ADR-landen.

Covid-19 en afval

Naast reguliere wegininspecties besteedde de ILT aandacht aan het Covid-19 afval van teststraten, zorginstellingen en laboratoria. Ook hield ze een terugroepactie voor lekkende cilinders en deed controles van besmet materiaal van de bestrijding van vogelgriep. Verder hield de ILT specifieke acties gericht op gecoate tankwagens, cryogene gassen, digitalisering van vervoersdocumentatie en valse ADR-certificaten.

Buisleidingen

De ILT is de toezichthouder voor het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). In 2022 deed de ILT samen met het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM) inspecties bij exploitanten die zowel onder de Mijnbouwwet als onder het Bevb vallen. Hiernaast begon de ILT met ketengericht toezicht op de overdrachtspunten tussen exploitant en leverancier. Dit doet zij in samenwerking met de Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond (DCMR). Het doel hiervan is om inzicht te krijgen in de risico's op de gehele keten en het toezicht hierop af te stemmen.

Het afgelopen jaar heeft sabotage plaatsgevonden aan de Nordstream 2 pijpleiding in de Baltische Zee. De ILT ziet alleen toe op buisleidingen over land, maar heeft toch alle exploitanten van buisleiding benaderd om alert te zijn op sabotage en om aan te geven hoe zij security garanderen. In het verlengde hiervan nam de ILT deel aan expertvergaderingen van het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing IenW.

Explosieven en precursoren

De ILT is toezichthouder voor de Wet explosieven voor civiel gebruik (Wecg) en de Wet precursoren voor explosieven (Wpe). Het maatschappelijk effect van de taken van de ILT op deze 2 vlakken was ook in 2022 beperkt. De ILT was, net als in 2021, met de ondertekenende ministeries JenV en IenW in gesprek over het uitvoeringsniveau en de daarbij passende structurele financiering. Deze gesprekken lopen.

Tata Steel

Naar aanleiding van de ontwikkelingen rond Tata Steel deed de ILT in 2022 een vervroegde inspectie. Dit heeft geleid tot het voornemen tot een last onder dwangsom en een diepgaander onderzoek naar alle onderdelen van Tata Steel. De directie van Tata Steel erkent de problemen rond het vervoer van gevaarlijke stoffen en heeft verbetermaatregelen genomen. Daarnaast wisselde de ILT intensief informatie en kennis uit met lokale en landelijke toezichthouders om de actuele situatie helder in beeld te hebben. Met de omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied vindt inmiddels structureel informatie-uitwisseling plaats.

Samenwerking met Douane

In het kader van de sancties tegen Rusland vanwege de oorlog in Oekraïne intensiverde de ILT haar samenwerking met de Douane. Dit had ook positieve invloed op de reguliere ILT-inzet op het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee en door de lucht. Naast intensivering van de bestaande samenwerking bij de risicobepalingen van vrachten met gevaarlijke stoffen, inspecteerde de ILT ook fysiek. Hierbij ontdekte zij administratieve overtredingen bij een aantal rederijen. De ILT heeft de directies van de betrokken bedrijven hierop aangesproken. Ook heeft zij meerdere erkenningen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht gewijzigd en ingetrokken.

Nieuwsberichten

Eind 2022 stuitte de ILT tijdens een wegcontrole op een vals ADR-certificaat. Dit certificaat is een bewijs dat een chauffeur gevaarlijke stoffen over de weg mag vervoeren. Het transport is direct stilgezet en tegen de chauffeur is proces-verbaal opgemaakt. Lees het nieuwsbericht [ILT stuit op vals ADR-certificaat tijdens controle wegtransport gevaarlijke stoffen](#).

Hoogwaterveiligheid

Wat is de rol van de ILT?

Primaire waterkeringen, zoals dijken, dammen en sluisen, worden beheerd door de waterschappen en Rijkswaterstaat. Als waterkeringen niet voldoen aan de veiligheidsnormen moeten zij maatregelen nemen, zoals het versterken van de waterkering of door aanvullende beheersmaatregelen te nemen. Het doel hiervan is om het risico op overstromingen vanwege een falende waterkering zo klein mogelijk te houden. Sinds 2017 is het een wettelijke taak van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) om deze beheerders te controleren.

In de periode van 2017 tot en met 2023 controleert de ILT de beoordeling van deze primaire waterkeringen door de waterschappen en Rijkswaterstaat. Het is de eerste keer dat de keringen worden beoordeeld op het voldoen aan de nieuwe veiligheidsnormen. Dit is een belangrijk leerproces voor alle betrokken partijen dat inzichten oplevert voor het verbeteren van het beoordelingsproces. Na 2023 wordt de beoordelingsronde omgezet in een continu proces met een looptijd van 12 jaar.

Wat heeft de ILT bereikt?

Waterveiligheid nu op peil

In 2022 heeft de ILT alle beoordelingen van primaire waterkeringen gecontroleerd. Daarbij bleek dat alle beoordelingen volgens de regels zijn uitgevoerd. In 2023 kan de ILT de laatste conformiteitsverklaringen afgeven. Hiermee is de beoordelingsronde 2017-2023 dan afgesloten.

Verder heeft de ILT een bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van de nieuwe Omgevingsregeling en het Draaiboek beoordelingen primaire waterkeringen. Ook heeft de ILT de controle afgerond van de beoordelingen van regionale waterkeringen in beheer van het Rijk.

Het toezicht op de waterveiligheid blijft ook na 2022 een taak van de ILT. Hiervoor is een nieuwe toezichtstrategie opgesteld. De uitgangspunten voor het toezicht komen onder meer uit het Bestuursakkoord Water (BAW) en het Nationaal Water Programma. Vanaf 2023 houdt de ILT toezicht op de uitvoering van het preventiebeleid voor overstromingen. Dit preventiebeleid maakt deel uit van wat in het BAW meerlaagsveiligheid wordt genoemd. Hierin vullen preventie, ruimtelijke ordening en crisisbeheersing elkaar aan om het risico op overstromingen zo klein mogelijk te houden.

Drinkwater

Wat is de rol van de ILT?

Drinkwater is een eerste levensbehoefte. Een goede drinkwatervoorziening is essentieel voor volksgezondheid, welzijn en welvaart van de samenleving. Daarmee is het een vitale publieke dienst van groot algemeen belang. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) werkt aan het waarborgen van een verantwoorde en duurzame levering van voldoende en veilig drinkwater.

De ILT is verantwoordelijk voor vergunningverlening en toezicht op de kwaliteit en leveringszekerheid van drinkwaterbedrijven. Zij beoordeelt hiervoor de leveringsplannen en meetprogramma's die de drinkwaterbedrijven moeten opstellen. Nederland telt 10 drinkwaterbedrijven. Daarnaast kunnen ook andere instanties drinkwater leveren, zoals een recreatiebedrijf met een eigen drinkwaterbron. Deze instanties moeten een goedgekeurd meetprogramma hebben. De ILT is verantwoordelijk voor het toezicht op de drinkwaterkwaliteit van deze eigen winningen. De ILT houdt tevens toezicht op de naleving van maatregelen in het kader van legionellapreventie. Dit gebeurt bij de bedrijven en instellingen waar de gezondheidsrisico's het grootst zijn.

De ILT houdt ook toezicht op de naleving van de Drinkwaterwet (Dww) en de Wet elektriciteit en drinkwater op Bonaire, Sint Eustatius en Saba (BES) (WedB).

De ILT streeft naar toezicht met maximaal maatschappelijk effect. Het gaat uiteindelijk om het veiligstellen en uitvoeren van de drinkwatervoorziening in het belang van de volksgezondheid. Daarbij is het ook belangrijk dat de drinkwaterbedrijven het vertrouwen krijgen van hun afnemers om deze taak goed uit te voeren.

Wat heeft de ILT bereikt?

Levering drinkwater onder druk

In 2022 heeft de ILT onder meer bestuurlijke gesprekken gevoerd met de drinkwaterbedrijven om zich een beeld te vormen van de ontwikkelingen en risico's bij de drinkwatervoorziening. Daarbij is met alle bedrijven gesproken over de zorgen rond de beschikbaarheid van drinkwaterbronnen en de stijgende drinkwatervraag (vanwege de ambitie van 900.000 nieuwbouwwoningen). De wettelijke jaarlijkse rapportage over drinkwaterkwaliteit is aangeboden aan de minister en de Tweede Kamer. Dat geldt eveneens voor de beoordeling van de bedrijfsverslagen van de drinkwaterbedrijven over 2021.

Voor de BES-eilanden (Bonaire, Sint Eustatius en Saba), waar de ILT naast toezicht op drinkwater ook toezicht houdt op de elektriciteitsvoorziening, heeft de ILT onder meer de wettelijke herziening van kwaliteits- en capaciteitsdocumenten beoordeeld.

Implementatie van de Europese Drinkwaterrichtlijn (DWR)

De Europese Drinkwaterrichtlijn (DWR) is eind 2020 vastgesteld. Deze is in 2021 en 2022 vertaald in nationale wet- en regelgeving. De ILT heeft HUF-toetsen uitgevoerd op de aanpassingen in de Drinkwaterwet, het Drinkwaterbesluit en de Drinkwaterregeling. HUF staat voor handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid.

Bedreigingen leveringsplannen drinkwater

In 2022 heeft de ILT in afstemming met het ministerie van IenW, RIVM en de Vewin gewerkt aan een format voor de leveringsplannen die de drinkwaterbedrijven in 2024 moeten maken. Vanaf 2024 is er in het leveringsplan onder meer expliciet aandacht voor bedreigingen, waaronder klimaatverandering en de toename van PFAS en andere (zeer) zorgwekkende stoffen in de drinkwaterbronnen.

Daarnaast gaf de ILT meer aandacht aan de haalbaarheid van de leveringsplannen. Daaronder valt ook de verhoging van de leveringszekerheid en kwaliteit van het drinkwater vanwege risico's op de langere termijn.

Eigen drinkwaterwinningen

Door gericht toezicht bij instellingen met een eigen winning van drinkwater ontving de ILT in 2022 ongeveer 40 verzoeken voor goedkeuring van het verplichte meetprogramma. Aan sommige instellingen vroeg de ILT om aanvullende informatie, waarna in alle gevallen goedkeuring volgde.

Drinkwaterinstallaties en legionellapreventie

De ILT heeft met de Vereniging van waterbedrijven in Nederland (Vewin) een samenwerkingsovereenkomst over de controles van drinkwaterinstallaties en controles in het kader van legionellapreventie. De inspectierichtlijn (werkstructuur controletaak drinkwaterbedrijven) is geëvalueerd. De drinkwaterbedrijven delen de controleresultaten en melden de meest risicovolle gevallen voor handhaving aan de ILT. Op deze manier houdt de ILT risicogericht en informatiegestuurd toezicht.

De ILT is gestart met besturingstoezicht bij zorginstellingen. Daarbij vindt een bestuurlijk gesprek plaats over de strategische borging van het legionellabeheer.

Tarieftoezicht voor zorgvuldige prijsbepaling

Het jaarlijkse tarieftoezicht is voor een aantal drinkwaterbedrijven teruggebracht naar een tweejaarlijkse beoordeling. Dit is het vervolg op enkele jaren zorgvuldige aandacht voor de prijsbepaling en de inzichtelijkheid van de kostenopbouw, die per drinkwaterbedrijf kunnen verschillen.

Alternatieve bronnen voor drinkwater

In 2022 is er een hernieuwde interesse ontstaan voor het gebruik van huishoudwater als alternatief voor drinkwater. Ook alternatieve bronnen voor drinkwater, zoals gezuiverd afvalwater, brak grondwater en zeewater staan in de belangstelling. Deze initiatieven zijn met de huidige wetgeving aan regels gebonden en streng gereguleerd. ILT treedt op als klankbord voor de diverse overleggen met dergelijke initiatieven bezig zijn. Daarnaast maakt de ILT een factsheet waarin de huidige wet- en regelgeving wordt geduid, zodat duidelijk wordt wat mogelijk is binnen de bestaande wettelijke kaders.

Nieuwsberichten

- De ILT verbetert haar samenwerking met Vewin, vertegenwoordiger van de 10 drinkwaterbedrijven in Nederland. Samen werken de ILT en Vewin aan toezicht op veilig drinkwater en legionellapreventie. De ILT en Vewin versterken hun aanpak met een nieuwe samenwerkingsovereenkomst: de drinkwaterbedrijven doen de controles en melden alleen de meest risicovolle gevallen aan de ILT. Zo kan de ILT nog gericht toezicht houden op legionellapreventie. Lees het nieuwsbericht [Legionellarisico's gericht opgepakt door efficiënte samenwerking ILT en Vewin](#).
- Drinkwaterbedrijven leverden in 2021 water van goede kwaliteit. Het drinkwater voldeed bij 99,9% van de metingen aan de gestelde normen. Ook de bedrijfsverslagen over het jaar 2021, die inzicht geven in de financiële resultaten van de drinkwaterbedrijven, voldoen aan de eisen van de Drinkwaterwet. Lees het nieuwsbericht [Levering drinkwater voldoet aan eisen](#).

Cybersecurity

Wat is de rol van de ILT?

De Wet beveiliging netwerk- en informatiesystemen (Wbni) bepaalt dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toezichthouder is voor de sectoren drinkwater en transport. In de Wbni staat dat aanbieders van deze essentiële diensten (AED's) maatregelen moeten nemen om hun netwerken en informatiesystemen te beveiligen (zorgplicht). Alleen cyberincidenten met mogelijk ernstige gevolgen voor de aangewezen vitale processen moeten door AED's direct gemeld worden bij de toezichthouder.

Namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) ziet de ILT erop toe dat de AED's, zoals drinkwaterbedrijven, hun digitale weerbaarheid op een voldoende niveau brengen en houden.

Wat heeft de ILT bereikt?

Toezichtsveld in ontwikkeling

Toezicht op cybersecurity is een relatief nieuwe taak voor de ILT. Nadat zij in 2021 begon bij onder andere de sector drinkwater, zijn deze 'verkennende' inspecties in 2022 voortgezet op een andere modaliteit (luchtvaart). De verkennende inspecties leverden 2 zaken op. Allereerst een kennismaking tussen AED en toezichthouder op dit nieuwe terrein. En ten tweede verkreeg de ILT een beeld van uitvoering van de zorg- en meldplicht en hoe de cybersecurity er bij de AED voor staat. Verder startte de ILT eind 2022 verdiepende inspecties binnen de sector drinkwater.

Nadat drinkwaterbedrijf Waternet in april 2021 onder verscherpt toezicht was geplaatst, heeft de ILT de verbeteringen nauwlettend gevolgd. Omdat er geen verhoogd risico voor de leveringszekerheid meer is, kon de ILT het verscherpte toezicht per 1 januari 2023 opheffen.

De ILT heeft in 2022 de samenwerking met andere toezichthouders verder versterkt om kennis en ervaringen uit te wisselen. Dat heeft zij onder andere gedaan door een bijdrage te leveren aan het rapport [Samenhangend inspectiebeeld cybersecurity vitale processen 2021-2022](#). Het rapport geeft een beeld per toezichtveld. Daarnaast belicht het enkele opvallende ontwikkelingen, zoals aandacht voor risicomanagement, en signaleert het een aantal trends in relatie tot het toezicht.

Op 1 oktober heeft de ILT een nieuwe afdeling Toezicht Cybersecurity opgericht als een van de uitkomsten van het programma Cybersecurity. Deze afdeling zal het toezicht op cybersecurity verder ontwikkelen en uitvoeren, mede tegen de achtergrond van komende Europese regelgeving.

Nieuwsberichten

- De ILT beëindigt het verscherpt toezicht op Stichting Waternet (Waternet) per 1 januari 2023. Het drinkwaterbedrijf stond sinds april 2021 onder verscherpt toezicht vanwege tekortkomingen in de uitvoering van de wettelijke zorg- en meldplicht. Lees het nieuwsbericht [Inspectie beëindigt verscherpt toezicht op Waternet](#).

Toezicht Defensie

Wat is de rol van de ILT?

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op meer dan 100 locaties van het ministerie van Defensie. Zij verleent voor deze inrichtingen ook de milieu- en bouwvergunningen. Onderwerpen zijn vooral externe veiligheid, geluid, bouw- en brandveiligheid, bescherming van natuur en milieu.

De ILT houdt toezicht op basis van:

- De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en het Activiteitenbesluit
- De door de ILT verleende vergunningen
- Europese regelgeving

De inspectie controleert of de legeronderdelen de juiste vergunningen hebben en of zij zich aan daaraan houden. Defensie moet bijvoorbeeld zorgen voor zo min mogelijk veiligheidsrisico's en geluidsoverlast voor omwonenden. Ook moet het ministerie van Defensie de uitstoot van stoffen naar de lucht en bodem beperken. De ILT let het meest op locaties en activiteiten van Defensie die veel effect kunnen hebben op de omgeving. Bijvoorbeeld schietterreinen, militaire vliegvelden en de opslag van munitie.

Wat heeft de ILT bereikt?

Vergunningen aanvragen

Defensie beschikt in meerdere gevallen niet over actuele vergunningen. De ILT-teams vergunningverlening en toezicht werken nauw samen om Defensie te bewegen tot het aanvragen van nieuwe vergunningen. Dit doen zij door een combinatie van overleg over vergunningaanvragen en handhaving bij overtredingen. Dit gebeurde bij de marinehaven in Den Helder, het artillerieschietkamp ASK in 't Harde en de militaire vliegvelden in Eindhoven en Gilze Rijen. Daarbij zijn de overtredingen beëindigd en is een aanvraag voor een nieuwe vergunning in voorbereiding of reeds ingediend.

Verder is, evenals in 2021, intensief gecontroleerd op brandveiligheid bij de legeringsgebouwen van Defensie. Dit heeft er aan bijgedragen dat deze nu allemaal voldoen aan de eisen, zodat de militairen hier veilig kunnen overnachten.

Inlichtingen- en Opsporingsdienst

Wat is de rol van de ILT?

Opsporing is in een apart organisatieonderdeel van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ondergebracht: de Inlichtingen en Opsporingsdienst (IOD). De strafrechtelijke aanpak van milieucriminaliteit vindt plaats onder leiding van het Functioneel Parket. De IOD vervult een essentiële rol in de opsporing van de landelijke milieucriminaliteit en fraude bij woningcorporaties en transport. De extra beschikbaar gestelde middelen, en dus fte's, worden geheel ingezet voor de

versterking van de milieupsporing. De IOD ontwikkelt en positioneert zich nu specifiek als dé milieupsporingsdienst in Nederland.

De IOD sluit zoveel mogelijk aan bij de ontwikkelingen vanuit de ILT-programma's, IBRA 2022, Dreigingsbeeld Milieucriminaliteit 2021 en Beleidsbrief BOD-en, om zo impactvol mogelijk te functioneren. De inzet van de boa-coördinator binnen de IOD is gericht op de werking, kwaliteit en inrichting van het boa-bestel binnen de ILT.

Toezicht en opsporing zijn sterk met elkaar verbonden. In de nieuwe handhavingsstrategie is de strafrechtelijke handhaving onderdeel van de totale handhavingstoolbox. Aan de voorkant wordt gekeken welke instrumenten het meeste effect opleveren, waarbij opsporing als een optimum en niet als ultimum wordt gezien.

Wat heeft de ILT bereikt?

Landelijke onderzoeken

Diverse instanties en rapporten schetsen een vrij somber beeld van het beleid, de handhaving en de opsporing van milieucriminaliteit. Niet alleen het rapport van het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV) wijst daarop, maar ook recentere bevindingen, zoals die van de commissie Van Aartsen, de Algemene Rekenkamer en het Dreigingsbeeld Milieucriminaliteit 2021. Belangrijke conclusie is dat de aanpak van milieucriminaliteit kampt met een groot capaciteitsgebrek. Dit leidt tot gelegenheid voor criminele activiteiten, met als gevolg milieudelicten die ernstige schade aanrichten aan de samenleving en vooral aan de leefomgeving. De urgentie om de gesignaleerde knelpunten nu en in de komende jaren aan te pakken is hiermee duidelijk. Sinds de start van de versterkingsoperatie per 1 juli 2022 is de personele capaciteit van de IOD gegroeid met 50%. Afpakken van crimineel vermogen is een belangrijk onderdeel van de aanpak van de IOD bij het bestrijden van criminaliteit. In 2022 is beslag gelegd op € 4 miljoen.

Aanpak milieucriminaliteit

In lijn met de wens van de staatssecretaris van IenW wordt € 6 miljoen ingezet voor versterking van de IOD. Hiermee wordt gevolg gegeven aan het politieke besluit over een sterkere VTH-uitvoering en effectievere aanpak van overtredingen. Deze versterkingsoperatie heeft als doel tot een meer effectieve en efficiëntere strafrechtelijke aanpak te komen van de opsporing en vervolging van milieucriminaliteit.

[Interviewkader]

"Onze missie is om nu impact te maken voor de toekomst."

Wouter Arts, programmamanager versterking milieupsporing

Welk effect merkt de burger van jullie werk? Waarom vind jij dat belangrijk?

"De IOD-missie is dat we nu impact maken met oog voor de toekomst. Wat dat betekent voor mensen die bij ons werken, is vaak iets persoonlijks. Je komt 's ochtends je bed uit omdat je denkt dat dit zinvol en leuk werk is. Ik geloof echt dat we met het werk dat we vandaag doen, iets kunnen doen om de klimaatverandering tegen te gaan. Feitelijk doen we het voor de volgende generaties. Elke keer als wij een bedrijf aanpakken voor vervuiling, frauderen of we zorgen dat ze doen wat ze moeten doen, dan heeft dat effect. Als mijn dochters of later wellicht hun kinderen zeggen: 'Jullie hadden toch kunnen weten wat er zou gebeuren, wat hebben jullie gedaan?' Dan kan ik zeggen: ik werkte bij de ILT-IOD en we pakten milieucriminaliteit aan."

Waarom hebben jullie extra geld gekregen om uit te breiden?

Wouter: "Er is een aantal belangrijke rapporten verschenen met zorgwekkende signalen. Hieruit blijkt dat in het gehele stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) meer aandacht moet komen voor de aanpak van milieucriminaliteit. De aanpak van milieucriminaliteit in Nederland kampt echter met een groot capaciteitsgebrek. Gelukkig krijgen we meer financiële ruimte, dat is afgesproken in de Voorjaarsnota. Daardoor kunnen we de IOD uitbreiden en groeien we van 75 naar 132 mensen. We investeren ook in onze huidige collega's, zodat we met elkaar én kwalitatief en effectief onderzoek maatschappelijke impact (of een vuist kunnen maken) kunnen maken tegen milieucriminaliteit."

Met welke onderwerpen houden jullie je bezig?

"De IOD sluit zoveel mogelijk aan bij de ontwikkelingen vanuit de reguliere werkzaamheden binnen de ILT. En natuurlijk vanuit de [ILT-brede risicoanalyse](#), oftewel de IBRA, het [Dreigingsbeeld](#)

[Milieucriminaliteit 2021](#) en [beleidsbrief BOD-en](#). Kort geleden heeft de ILT opnieuw afspraken gemaakt met het OM; deze staan beschreven in het Handhavingsarrangement. Het gaat om de inzet van het strafrecht in het algemeen, en ook de afhandeling van opsporingsonderzoeken. Samen staan we sterker in de strijd tegen criminaliteit.

Ondanks onze groei blijven we een kleine, maar bijzondere opsporingsdienst en moeten we prioriteiten stellen (keuzes maken). En dat is niet gemakkelijk, want het werkveld is ontzettend divers. Vanuit de IOD richten we ons vooral op misstanden op het gebied van afval, bodem- en grondwater en de productie van en handel in chemische stoffen (REACH). We kijken naar het gebruik van biociden in de industrie en het gebruik daarvan door professionele gebruikers. Ook hebben we oog voor ozonlaag afbrekende stoffen (OAS) en gefluoreerde gassen (F-gassen). Maar we onderzoeken ook of er integriteitschendingen voorkomen binnen woningcorporaties. En deze opsomming is nog maar een deel van het werk."

Wat levert deze groei uiteindelijk op?

"Het jaar 2023 wordt vooral een ontwikkel- en opleidingsjaar. Mensen die in 2022 zijn aangenomen, zitten nog tot en met mei 2023 in opleiding. Daarna starten ze met het werk. Dat wil niet zeggen dat er direct resultaat is, want er is nog begeleiding nodig. Ik verwacht in 2023 wel meer te bereiken op het gebied van informatieproducten, omdat we beter netwerkcontact hebben met andere diensten. Dat moet uiteindelijk leiden tot meer opsporingsonderzoeken, want dan zetten we de juiste stappen in de strijd tegen milieucriminaliteit."

[Fraude Expertise Knooppunt \(FEK\)](#)

Het doel van het Fraude Expertise Knooppunt (FEK) is om fraudezaken op het koppelvlak tussen toezicht en opsporing aan te pakken. Met het FEK draagt de IOD bij aan het versterken van de samenwerking binnen de ILT-opsporingsketen en ook met de Omgevingsdiensten. Het FEK is gericht op adviseren, begeleiden, coachen en (mee)rechercheren binnen eigen organisatie.

[Nieuwsberichten](#)

- De ILT/IOD verdenkt een groot internationaal testlaboratorium van het grootschalig vervalsen van analyseresultaten. Het bedrijf levert inspecties, analyses en certificeringen aan voor bedrijven die producten ontwikkelen voor de olie-, gas-, chemicaliën- en agro-industrie, zoals brandstoffen. Lees het nieuwsbericht [ILT onderzoekt fraude met lab-testen voor de olie-industrie](#).
- Het Openbaar Ministerie (OM) heeft samen met ILT-IOD, Omgevingsdienst DCMR en het Nederlands Forensisch Instituut een bezoek gebracht aan Tata Steel IJmuiden B.V. Voor het lopende strafrechtelijk onderzoek heeft een onderzoeksteam het terrein van Tata Steel geschouwd om meer inzicht te krijgen in het productieproces van staal en specifiek in de werking van de kooksgasfabrieken. Lees het nieuwsbericht [OM en ILT-IOD schouwen terrein Tata Steel voor strafrechtelijk onderzoek](#).

Autoriteit woningcorporaties

De Autoriteit woningcorporaties (Aw) houdt namens de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) toezicht op de woningcorporaties. De Aw is onderdeel van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Wat is de rol van de Aw?

De Aw ziet erop toe dat woningcorporaties zich concentreren op hun kerntaak: zorgen dat mensen met een laag inkomen goed en betaalbaar kunnen wonen. Nu en in de toekomst. Zij houdt toezicht op de governance van woningcorporaties en op hun financiële beheer. Het toezicht geschiedt op basis van bepalingen uit de Woningwet. Daarnaast handelt de Aw namens de minister aanvragen af die woningcorporaties indienen. Zoals aanvragen voor het toetsen of een bestuurder of commissaris geschikt en betrouwbaar is voor een functie binnen de woningcorporatie. Ook komen er aanvragen binnen waarbij woningcorporaties een wijziging willen doorvoeren die mogelijk financiële gevolgen heeft. Dat is bijvoorbeeld het verkopen van woningen of het aangaan van een fusie met een andere woningcorporatie. Tenslotte is de Aw gericht op het stelseltoezicht: dat komt samen in de publicatie 'de Staat van de Corporatiesector'. Verder voert de Aw thema-onderzoeken uit die meer zicht geven op de sector als geheel.

Wat heeft de Aw bereikt?

Meer bewegingsruimte door gewijzigde woningwet

Met de herziene Woningwet per 1 januari 2022 zijn op een aantal onderdelen regels op detailniveau vervangen door principes. De Aw kreeg daardoor meer mogelijkheden om te werken op basis van vertrouwen. Daarnaast kunnen lokale omstandigheden beter worden meegewogen en is er meer ruimte om het volkshuisvestelijk belang mee te nemen in de beoordeling van corporaties.

De gewijzigde wetgeving, met meer ruimte om te handelen en te oordelen, is op tijd geïmplementeerd en goed van start gegaan. In 2022 heeft de Aw ervaring opgedaan met de nieuwe werkwijze van de gewijzigde Woningwet en gewerkt met de nieuwe beleidsregels.

De Aw was bereikbaar voor vragen van woningcorporaties en andere belanghebbenden over de herziene Woningwet. Dit om de kennis zoveel mogelijk te delen. De Aw voerde diverse overleggen met stakeholders om feedback op te halen.

Hardheidsclausule

In bijzondere gevallen kan de Aw van een bepaling in de Woningwet afwijken of afwijking daarvan toestaan op grond van artikel 119 van de Woningwet. Dit wordt de hardheidsclausule genoemd. Het gaat hier om 'limitatief en dwingend geformuleerde bepalingen'. Dit betekent dat de hardheidsclausule alleen toepasbaar is wanneer sprake is van zogeheten 'gesloten normen'. Als er sprake is van open normen, dan heeft de Aw al ruimte om lokale volkshuisvestelijke of andere bijzondere omstandigheden te betrekken in de afweging. Hiervoor heeft de Aw in sommige gevallen beleidsregels opgesteld. Het afwijken, of de afwijking toestaan, kan als de Aw vindt dat strikte toepassing van de bepaling zou leiden tot onredelijke gevolgen. Of als strikte toepassing negatieve gevolgen heeft voor de volkshuisvesting. In artikel 119 heet dit 'een onbillijkheid van overwegende aard' of 'het minder gediend zijn van het belang van de volkshuisvesting'.

De Aw heeft van de minister voor VRO het mandaat voor de hardheidsclausule gekregen. Dit is via een mandaatbesluit geregeld en met terugwerkende kracht ingegaan per 1 juni 2022. In 2022 heeft de Aw gewerkt aan de implementatie van de hardheidsclausule. Er is geen verzoek tot toepassen van de hardheidsclausule geweest vanuit de sector. Toepassingen van de hardheidsclausule is in enkele casussen besproken, maar door de Aw niet toegepast.

Betrokken bij nationale Woon- en Bouwagenda

In de Nationale Woon- en Bouwagenda schetst de minister voor VRO de oorzaken, de doelstellingen en de programmatische aanpak om de wooncrisis het hoofd te bieden. De minister neemt de regierol op zich om samen met alle betrokken partijen ervoor te zorgen dat er voor iedereen een passende, duurzame en betaalbare woning is in veilige en leefbare wijken. Hiervoor wordt een wetsvoorstel 'Versterking regie Volkshuisvesting' voorbereid. Dit traject loopt door in 2023.

De programma's hebben gevolgen voor de woningcorporaties en daarmee ook voor het toezicht en de vergunningverlening van de Aw. De Aw is betrokken bij de voorbereiding van het wetsvoorstel 'Versterking regie Volkshuisvesting' en volgt de ontwikkelingen nauwlettend, zodat zij snel kan inspelen op de verandering.

Governance en volkshuisvestelijk belang in het toezicht

De omgeving waarin corporaties moeten werken is aan verandering onderhevig. Corporaties staan voor een grote maatschappelijke opgave.

In 2022 startte de Aw met het gewijzigde beoordelingskader en een nieuwe werkwijze. De herziene Woningwet en het gewijzigde beoordelingskader creëren meer ruimte voor maatwerk in het onderzoek naar en de beoordeling van corporaties.

Het gezamenlijk beoordelingskader Aw-WSW (Waarborgfonds Sociale Woningbouw) van het toezicht is in maart 2022 op veel onderwerpen geactualiseerd. De beschrijving van de risicogebieden is opnieuw tegen het licht gehouden en waar nodig aangepast. De risicogebieden volkshuisvestelijk belang, gedrag en cultuur hebben een belangrijke plaats gekregen binnen de governance beoordeling. Gedrag en cultuur is al enige jaren onderdeel van permanente educatie.

Intern werkte de Aw, door middel van scholing en uitwerking van een nieuw toezichtinstrumentarium, aan de succesvolle implementatie van deze ontwikkeling in het toezicht. In haar onderzoek keek de Aw voortaan scherper naar hoe de corporatie de maatschappelijke

opdracht van beschikbaarheid, betaalbaarheid en kwaliteit (inclusief leefbaarheid en duurzaamheid) in de lokale context in haar beleid onderbouwt. De corporatie moet dit laten zien in haar beheer en verantwoorden naar haar stakeholders.

De Aw geeft risicogestuurd toezicht vorm door middel van risicogerichte prioritering. Bij het selecteren gebruikt de Aw zowel kwantitatieve als kwalitatieve inzichten om de mate van risico per corporatie te bepalen. Dit betekent dat een deel van de corporaties – in 2022 ongeveer 20% - buiten het reguliere onderzoek valt. Tegelijkertijd is er altijd via het jaarlijkse rechtmatigheidsonderzoek contact met het bestuur en intern toezicht van alle corporaties, ook van die met een lager risico. Niet geselecteerde corporaties komen het volgende jaar in aanmerking voor integraal onderzoek. Gedurende het jaar kunnen altijd veranderingen in de situatie optreden of incidenten plaatsvinden, waardoor dieper onderzoek toch noodzakelijk blijkt.

Om goed risicogestuurd te werken, moet de Aw weten wat er speelt bij een corporatie. Dit vraagt om een goede toezichtrelatie. Een goede toezichtrelatie ontstaat als je elkaar kent en er een basishouding is van wederzijds vertrouwen. De Aw heeft regelmatig contact met bestuurders en interne toezichthouders. Vanaf verslagjaar 2022 heeft de Aw de uitgangspunten en praktische uitwerking van de toezichtrelatie voor inspecteurs uitgebreid besproken en ingekaderd. Dit betekent onder andere dat de Aw ook in gesprek gaat met corporaties waar dat jaar geen onderzoek plaatsvindt. Naarmate een corporatie groter is of de Aw meer risico's verwacht, zijn er meer contactmomenten per jaar.

Staat van de corporatiesector

Jaarlijks publiceert de Aw 'de Staat van de corporatiesector'. Hiermee informeert zij de minister voor VRO, de Tweede Kamer en belanghebbenden over ontwikkelingen in de sector. De belangrijkste boodschappen van de Staat van de corporatiesector 2022 zijn:

1. Het Rijk kan pas effectief regie nemen over de volkshuisvesting als het vraagt dat lokale prestatieafspraken en begrotingen van corporaties eenduidig inzicht geven in hoeveel investeringen realistisch gezien haalbaar zijn. Alleen met goede informatie kan het Rijk vroegtijdig bijsturen op wat er nodig is voor een hogere productie.
2. De Aw benadrukt dat het Rijk verkent of corporaties een actievere rol kunnen krijgen door zelf vroegtijdig grond te verwerven. De corporatiesector kan zijn nieuwbouwopgave tot en met 2030 alleen realiseren als hij voldoende grond en bouwlocaties krijgt tegen betaalbare prijzen. Het Rijk kan bevorderen dat gemeenten en corporaties voldoende bouwlocaties tot stand kunnen brengen.
3. Toenemende afstemming van de huren op lage inkomens brengt risico's in het verdienmodel en maakt de gewenste kwaliteitsgroei van de corporatievoorraad onzeker. De huurverlagingen verbeteren de betaalbaarheid voor huurders, maar beperken de ruimte voor nieuwbouw, verduurzaming en andere investeringen.

[Interviewkader]

"De Aw houdt ons scherp met de Staat van de Corporatiesector"

Martin van Rijn, voorzitter Aedes

Wat voor jaar was 2022 voor de corporatiesector?

"In 2022 zijn belangrijke stappen zijn gezet voor de sector. Allereerst is het besluit om de verhuurderheffing per 2023 af te schaffen erg belangrijk. In ruil daarvoor hebben we ambitieuze doelen vastgelegd in de Nationale Prestatieafspraken. Corporaties willen weer flink bouwen en werken hard aan de verduurzaming van hun woningen. Tegelijk hebben we oog voor de betaalbaarheid voor de laagste inkomens. Zo krijgen huurders met een inkomen tot 120% van het sociaal minimum in 2023 een eenmalige huurverlaging. En ook in leefbaarheid van wijken investeert de sector de komende jaren fors. Natuurlijk blijft het een uitdaging voor corporaties om alle doelen te halen, maar we zetten alles op alles om onze huidige en toekomstige huurders een fijne woning te bieden."

Wat vindt u van de 'Staat van de Corporatiesector'?

"Het is heel belangrijk dat een onafhankelijke toezichthouder ieder jaar kijkt hoe de corporatiesector ervoor staat. Hierdoor weten politici, beleidsmakers, maar eigenlijk wij allemaal waar we staan en waar we aan moeten werken. Corporaties moeten namelijk grote prestaties leveren onder moeilijke omstandigheden."

Wat moet er gebeuren om de nationale prestaties te kunnen leveren?

"Op korte termijn moeten er voldoende bouwlocaties komen voor sociale huurwoningen. Woningen die we bouwen moeten betaalbaar zijn en blijven. Dat is een hele uitdaging. Om te bereiken wat nodig is voor voldoende volkshuisvesting moeten gemeenten, provincies, het Rijk, maar ook projectontwikkelaars meer en meer samen optrekken."

Wat is uw boodschap voor 2023?

"Corporaties staan voor 4 hele grote opgaven: nieuwbouw, verduurzaming, leefbaarheid en betaalbaarheid. We hebben een belangrijke verplichting voor alle mensen die wachten op een fijne en betaalbare woning. Maar de omstandigheden maken het niet makkelijker. Corporaties kunnen en willen investeren én de samenwerking aangaan om doelen te bereiken. Het is goed dat de Autoriteit woningcorporaties met de Staat van de Corporatiesector in de gaten houdt hoe de corporaties ervoor staan. Dat houdt ons scherp, niet alleen nu, maar ook op langere termijn."

Monitor volkshuisvestelijke prioriteiten

Eind 2020 heeft de minister van Binnenlandse Zaken de prioriteiten voor de periode 2021 tot 2025 vastgesteld. De monitoring hiervan is belegd bij de Aw. In oktober 2022 is de eerste monitor volkshuisvestelijke prioriteiten (voor verslagjaar 2021) aan de minister voor VRO aangeboden. Dit is gelijk de laatste monitor voor de volkshuisvestelijke prioriteiten in deze vorm. De minister is voornemens de volkshuisvestelijke prioriteiten 2021-2025 aan te passen, zodat de nationale prestatieafspraken daarin centraal komen te staan.

Cybersecurity

In het voorjaar van 2022 zijn door acht corporaties meldingen gemaakt van cyberaanvallen. Naar aanleiding daarvan voert de Aw een themaonderzoek uit met de volgende doelstellingen:

- Inzicht krijgen welke kaders en randvoorwaarden van toepassing zijn voor het bepalen van het volwassenheidsniveau van cybersecurity.
- Inzicht verkrijgen in de weerbaarheid van de corporaties. Welke processen van corporaties lopen mogelijk risico's die de continuïteit en (volkshuisvestelijke) prestaties van de corporaties kunnen beïnvloeden?
- De Aw kennis laten opdoen van de cyberweerbaarheid van corporaties. Welke kaders en randvoorwaarden zijn relevant voor toezicht en hoe kunnen we het toezicht hierop mogelijk verbeteren?

De eerste fase is inmiddels in uitvoering. De Aw voert oriënterende gesprekken met stakeholders en er is een literatuuronderzoek gestart. De verwachting is dat fase 1 met tussentijdse conclusies en eventuele quick wins rond 1 juni 2023 gereed is. Op basis van de conclusies van fase 1 kan een empirisch onderzoek beginnen.

Verkenning grondposities corporaties

De Aw heeft een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden en onmogelijkheden op het gebied van grondposities, op basis van de beschikbare databronnen (verantwoordingsinformatie en kadaster).

Het doel was om enerzijds zicht te krijgen op het vraagstuk en anderzijds het effect van regelgeving in de praktijk inzichtelijk te maken. Daarom heeft de Aw een bestand met alle eigendommen van corporaties opgevraagd bij het kadaster. De conclusie is dat de kadasterdata niet zijn te matchen met dVI (verantwoordingsinformatie) data. Dit beperkt de data gedreven analysemogelijkheden waardoor de onderzoeksvragen niet beantwoord konden worden. De verkenning van de data levert wel een aantal inzichten op, maar onvoldoende om een publicatie te rechtvaardigen. De resultaten zijn eind 2022 gedeeld door middel van een presentatie aan de Aw, het ministerie van BZK, WSW en Aedes. Belangrijk voor het vervolg is dat een actievere monitoring van de bouwproductie waarschijnlijk vraagt om aanpassing van de dVI-uitvraag op het onderdeel grondposities. Op de website van de Aw staat meer uitleg over de regelgeving voor corporaties rond grondposities zoals vastgelegd in artikel 66 Btiv.

Woningcorporaties onder verscherpt toezicht

De Aw kan woningcorporaties onder verscherpt toezicht plaatsen. Bij verscherpt toezicht verplicht zij de corporatie tot het maken en uitvoeren van een herstelplan. Het plaatsen onder verscherpt toezicht kan op elk moment plaatsvinden. Bij gebrek aan medewerking kan de Aw de corporatie een aanwijzing geven. Als dit nodig is, zijn er ook andere maatregelen mogelijk zoals:

- Een aansprakelijkheidsstelling starten
- Een externe toezichthouder bij de woningcorporatie laten benoemen
- De corporatie onder bewindstelling plaatsen

- De toelating laten intrekken

In 2022 stonden 4 corporaties onder verscherpt toezicht.

Nieuwsberichten

- Voor mensen met lage inkomens komen steeds minder woningen beschikbaar, waardoor wachttijden oplopen. Woningcorporaties willen wel graag nieuwe, betaalbare woningen realiseren, maar kunnen dit onvoldoende. In de Staat van de corporatiesector 2021 vraagt de Aw daarom om meer aandacht en regie van gemeenten en Rijk: verbeter de condities zodat corporaties sneller, meer en betere woningen kunnen realiseren. Lees het nieuwsbericht [Corporaties willen bouwen, toch komt nieuwbouw onvoldoende van de grond](#).
- De Aw stelt Woonstichting Stek (Stek) uit Lisse onder verscherpt toezicht. Aanleiding is een conflict waardoor overeenstemming over de invulling van een nieuwe directeur-bestuurder voor Stek uitblijft. Daarnaast heeft de Raad van Commissarissen (RvC) vanwege dit conflict aangegeven terug te treden. Lees het nieuwsbericht [Aw stelt Woonstichting Stek onder verscherpt toezicht](#).

Hoofdstuk 3: Dienst- en vergunningverlening

Dit hoofdstuk laat de resultaten zien van de dienst- en vergunningverlening door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Er wordt een toelichting gegeven over het programma Optimaliseren dienst- en vergunningverlening. Ook wordt de Wet Open Overheid besproken, het ILT-loket en wordt een toelichting gegeven over de toename van het aantal bezwaren in 2022.

Vergunningverlening

Wat is de rol van de ILT?

Vergunningen komen onder verschillende namen voor: certificaten, veiligheidsattesten, autorisaties, ontheffingen en erkenningen. Daarbij raken ze een breed scala aan onderwerpen, van personen (bijvoorbeeld het machinistenbewijs) via objecten (bijvoorbeeld een bewijs van luchtvaardigheid) tot transporten (bijvoorbeeld een afvaltransport).

Vergunningverlening richt zich op activiteiten van bedrijven in de samenleving en is vaak het startpunt van toezicht. Bij het beoordelen van vergunningaanvragen toetst de ILT aan wet- en regelgeving die toeziet op veiligheid en duurzaamheid van de sectoren Rail, Luchtvaart, Scheepvaart en Leefomgeving. Daarbij filtert de ILT steeds meer op basis van risico's. Bijvoorbeeld door terugkerende vergunningsaanvragen zonder grote risico's alleen op hoofdlijnen te toetsen. Maar ook door meer aandacht en tijd te besteden aan activiteiten en bedrijven met een hoog risico. Zo pakt de ILT maatschappelijke risico's rondom duurzaamheid en veiligheid al bij het begin aan.

Eén van de kernwaarden van de koers ILT is een optimale dienst- en vergunningverlening. Om dit te bereiken heeft de ILT het programma Optimaliseren dienst- en vergunningverlening ingericht. Het aanvragen van een vergunning moet duidelijk, eenvoudig en gemakkelijk zijn. Het afhandelen van een vergunning moet (kosten)efficiënt, zakelijk en effectief zijn. Dit levert lagere administratieve lasten op voor bedrijven en particulieren, kortere doorlooptijden en een hogere waardering van de dienstverlening.

Wat heeft de ILT bereikt?

Aanvragen verbeteren, afhandeling gaat sneller

Afgelopen jaar heeft de ILT stappen gezet in het verzakelijken van de vergunningverlening, met extra aandacht voor het perspectief van de aanvrager. De regeling Werken aan uitvoering (WaU) heeft als doel de digitale dienstverlening van de overheid te verbeteren. Door het vanuit het coalitieakkoord beschikbaar komen van WaU-gelden in juli 2022 kon de ILT het optimaliseren en digitaliseren van de aanvraagformulieren sneller uitvoeren. Zodoende verloopt een aanvraag via het portaal MijnILT ook efficiënter. In de tweede helft van 2023 moeten alle aanvraagformulieren geoptimaliseerd en digitaal toegankelijk zijn. Daarmee wordt het aanvragen van een vergunning eenvoudiger en gemakkelijker.

Met de WaU-gelden was het tevens mogelijk om extra te investeren in verbetering van de website. De informatie op en toegankelijkheid van de website zijn verbeterd. Bovendien zijn er regelhulpen ingebouwd die de aanvrager helpt het juiste aanvraagformulier te vinden en de juiste processtappen te doorlopen. Op deze wijze kan de aanvrager beter invulling geven aan de eigen verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de aanvraag.

De eerste resultaten laten zien dat de kwaliteit (compleetheid en correctheid) van de aanvraag hoger is en daarmee de effectiviteit en efficiency van de beoordeling en afhandeling verbeterd is. Daarnaast heeft de ILT, bij de afhandeling van vergunningen met grote aantallen aanvragen, de eerste stappen gezet in verdere stroomlijning van de aanvraagprocessen. Met de WaU-gelden is geïnvesteerd in kwaliteitsmanagement en ondersteuning van medewerkers van het ILT-loket bij het optimaliseren van de werkwijze en afhandeling van vergunningen. Tevens is extra capaciteit aangetrokken om achterstanden bij machinistenvergunning en scheepvaart vergunningen (nationaliteitsverklaring) weg te werken. Eind 2022 waren er daardoor geen achterstanden meer.

Wet open overheid heeft ingrijpende gevolgen

Per 1 mei 2022 trad de Wet open overheid (Woo) gefaseerd in werking. De ILT sluit aan bij de Rijksbrede implementatiestrategie Woo van 8 juli 2022. Hierin staat wanneer welke documentcategorie aan de beurt is voor actieve openbaarmaking. Dat gebeurt vervolgens bij Koninklijk Besluit. In 2022 zijn de voorbereidingen gestart voor de eerste aangewezen categorieën.

De ILT maakt onderzoeksrapporten en signaalrapportages nu al actief openbaar. Met de Woo geldt straks een verplichting om ook bepaalde categorieën van individuele besluiten en bijvoorbeeld Handhaafbaarheid, Uitvoerbaarheid en Fraudebestedigheidstoetsen (HUF) actief openbaar te maken. In 2022 voerde de ILT een verkenning uit naar verdergaande mogelijkheden van openbaar maken van inspectieresultaten bij individuele bedrijven. Hieruit blijkt dat het openbaar maken van deze bevindingen juridisch mogelijk is. Voorwaarde is dat een belangenafweging plaatsvindt en wettelijke begrenzings in acht worden genomen. In de praktijk zal actieve openbaarmaking ingrijpende gevolgen hebben voor de huidige werkwijze en processen.

De ILT gaat na deze verkenning in 2023 een pilot uitvoeren waarbij handhavingsbesluiten over risicobedrijven actief openbaar zullen worden gemaakt. Zij zal de leerpunten en bevindingen uit deze pilot meenemen bij de implementatie van de Woo binnen de ILT.

ILT loket schroeft serviceniveau op

De resultaten over het jaar 2022 staan in de bijlage 'ILT in cijfers'. Zie hieronder een opsomming van de resultaten:

- Het servicelevel was dit jaar gemiddeld 82%. De norm van de ILT is om 80% van de telefoongesprekken binnen 35 seconden te beantwoorden.
- Het aantal telefoongesprekken was lager dan in 2021, dit kwam mogelijk door de verbeterde informatie op de website.
- Het aantal EVOA-transportmeldingen neemt af ten opzichte van 2021, omdat meldingen nu deels digitaal gaan.
- Het aantal vergunningaanvragen steeg. Dit had vooral te maken met een inhaalslag na de coronapandemie. De achterstanden bij met name scheepvaart en machinistenvergunningen zijn ingelopen.

Onder meer door de toeslagenaffaire heeft het vertrouwen in de overheid een forse deuk opgelopen. Om bij te dragen aan herstel van vertrouwen werkt de ILT aan de versterking van het burgerperspectief. Dit houdt in dat de ILT de zienswijze van de burger meeneemt in haar toezicht en de dienstverlening richting de burger verbetert.

Vragen en meldingen

In 2022 is een analyse uitgevoerd van burgervragen en -meldingen die bij het ILT-loket zijn binnengekomen. De resultaten zijn vergeleken met het voorgaande jaar. Dit levert op hoofdlijnen de volgende conclusies op:

- De 3 onderwerpen met de meest gestelde burgervragen zijn: passagiersrechten of reizigersrechten, energielabels bij verkoop of verhuur van woningen en gebouwen en overlast (geluid, stank, trillingen, etc.) bij luchthavens, rail en wegen.
- Vergeleken met 2021 nam het aantal vragen over passagiersrechten toe, vooral in de categorie luchtvaart en rail. Daarbinnen gaat het vaak over rechten bij vertraging, annulering of instapweigering. Het aantal vragen over passagiersrechten en het COVID-19 virus nam flink af.
- In 2022 steeg het aantal vragen en meldingen over productlabels en -markeringen en energielabels bij verkoop of verhuur van woningen en gebouwen. Vanaf medio 2021 is er een groeiende aandacht voor het energielabel op huurwoningen, die in 2022 duidelijk toenam.
- In 2022 kreeg de ILT meer meldingen en vragen over overlast dan in 2021. Er was sprake van een toename bij Schiphol, mogelijk vanwege onderhoud aan banen in 2022, waardoor de luchthaven andere banen inzette. Voor andere categorieën kwamen in 2022 minder vragen en meldingen binnen dan in 2021. Voorbeelden hiervan zijn trillingen, helikoptervluchten en vragen over kleinere luchthavens en Eindhoven of militaire luchthaven.
- Omdat de meeste vragen en meldingen over geluidsoverlast over de luchtvaartsector gaan, is deze categorie verder uitgewerkt. Melders ervaren vooral geluidsoverlast door laagvliegen. In 2022 is dat aanzienlijk meer dan in 2021. Mogelijke reden is het baanonderhoud op Schiphol. Verder is een duidelijk groei van het aantal vragen en meldingen over het baangebruik en de vliegroutes. Op het moment dat luchthavens afwijken van de 'normale' of 'standaard' toegewezen start- en landingsbanen of een andere vliegroute aanwijzen, namen de vragen en meldingen direct toe.

De ILT neemt de analyses van vragen en meldingen mee in haar signalerende functie. Zij gebruikt ze daarnaast voor een betere dienstverlening en het toegankelijker maken van de website.

Toename bezwaren tegen ILT-besluiten

In 2022 kwamen 95% meer bezwaren binnen op ILT-besluiten dan in 2021. Deze toename is vrijwel over de hele linie te zien, op alle onderwerpen waar de ILT toezicht op houdt. Deze stijging is niet eenvoudig te duiden. Meerdere redenen liggen aan deze sterke toename ten grondslag.

Allereerst kwam dit door een forse toename van het primaire proces. Het aantal inspecteurs en vergunningverleners is flink gegroeid. Hierdoor steeg ook het aantal interventies. Een toename van primaire besluiten had, met enige vertraging, extra bezwaarschriften als logisch gevolg. Daarnaast speelde de koers van de organisatie mogelijk een rol. De ILT werkt risicogericht en informatiegestuurd. Daarmee zet zij de toezichtcapaciteit op een efficiëntere wijze in en heeft meer interventies opgelegd. Ten slotte lijkt nog een rol te spelen dat organisaties en burgers in toenemende mate gebruik maken van wettelijke instrumenten. Deze 'juridificering' is ook zichtbaar bij andere toezichthouders en uitvoeringsorganisaties.

Hoofdstuk 4: Beleid en wet- en regelgeving

In dit hoofdstuk leest u over de aanwijzingen van bewindspersonen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en een overzicht van de Handhaafbaarheids-, Uitvoerbaarheids- en Fraudebestendigheidstoetsen. Verder wordt er toegelicht hoe de ILT vroegtijdig betrokken is bij beleidsontwikkelingen.

Aanwijzingen en instructies van bewindspersonen aan de ILT

Een minister kan op grond van aanwijzing 14 van de [Aanwijzingen inzake de rijksinspecties](#) in bepaalde gevallen en onder voorwaarden een algemene of bijzondere aanwijzing aan een rijksinspectie geven. Een aanwijzing wordt aan de Tweede Kamer gestuurd of in de Staatscourant gepubliceerd. Een minister kan op grond van artikel 10.22 van de Algemene Wet Bestuursrecht een instructie geven. In 2022 waren de volgende aanwijzingen aan de ILT van kracht:

Aanwijzing anticiperend handhaven geluidsregels Schiphol

In 2015 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer gemeld dat overschrijdingen van het huidige Luchthavenverkeersbesluit (LVB) gedoogd worden als deze verklaard kunnen worden door het vliegen volgens het Nieuwe Normen en Handavingsstelsel (NNHS), het 'anticiperend handhaven'. De ILT legt dan geen maatregelen op. De argumentatie van de toenmalige staatssecretaris was dat toepassing van de regels uit het NNHS per saldo minder hinder oplevert voor de omgeving dan wanneer de in het LVB vastgelegde grenswaarden zouden worden toegepast. Haar ambitie was om het NNHS spoedig in wet- en regelgeving te verankeren. Deze aanpassing laat op zich wachten als gevolg van het ontbreken van een natuurvergunning voor Schiphol. In november 2021 heeft de ILT een signaal afgegeven over de risico's van een langer durende situatie van anticiperend handhaven (Tweede Kamer 2021-2022, [29665-418](#)). In juni 2022 heeft het kabinet aan de Tweede Kamer aangegeven het anticiperend handhaven te willen beëindigen (Tweede Kamer 2021-2022, [29665-432](#)).

Aanwijzing niet-handhaven gebruik in-situ stikstof

De staatssecretaris van IenW heeft in juli 2020 een algemene aanwijzing aan de ILT gegeven om tot 1 februari 2023 niet te handhaven op het gebruik van in-situ stikstof in Nederlandse musea ([Staatscourant 10 juli 2020](#)). In-situ stikstof is een biocide met geringe milieubelasting die wordt toegepast door musea in Nederland (en andere landen binnen en buiten de EU) ter bescherming van cultureel erfgoed. Momenteel is het een niet-toegelaten biocide volgens de Europese Biocidenverordening. Gezien het belang van deze toepassing voor de musea heeft de Europese Commissie aan lidstaten derogatie verleend om een nationale toelating te verlenen. Het proces om deze methode formeel toe te laten op de Europese markt is nog niet afgerond. De aanwijzing is daarom begin 2023 verlengd tot eind 2024. Deze verlenging is in de Staatscourant gepubliceerd ([Staatscourant 27 december 2022](#)).

Aanwijzing niet handhaven Arbeidstijden vervoer voor Search and Rescue

De minister van IenW heeft in juni 2021 een bijzondere aanwijzing gegeven om tot 1 juli 2022 niet te handhaven op een aantal artikelen uit het Arbeidstijdenbesluit vervoer, vooruitlopend op een aanpassing van dit besluit met een specifieke werk- en rusttijdenregeling voor Search and Rescue (SAR) helikopteroperaties. De voorwaarden om af te zien van handhaving zijn dat er door de luchtvaartmaatschappij die de SAR-vluchten uitvoert gezorgd wordt voor een werk- en rusttijdenschema waarbij uitgegaan wordt van enkele opgelegde tijdelijke regels. Helaas is er vertraging opgetreden bij het opstellen van de specifieke regels voor werk- en rusttijden voor de SAR operatie. De aanwijzing is daarom verlengd tot het moment dat de bovengenoemde wijziging van het besluit in werking treedt. Dit zal naar verwachting eind 2023 zijn, of zoveel eerder of later als mogelijk of nodig blijkt te zijn. Deze verlenging is aan de Tweede Kamer gemeld (Tweede Kamer; 2022-2023, [30490-42](#)).

Aanwijzing niet handhaven verbod plastic rietjes bij medisch gebruik

De staatssecretaris van IenW heeft in juli 2021 een bijzondere aanwijzing gegeven om tot 12 januari 2022 (180 dagen) het handelsverbod niet te handhaven tegen importeurs van plastic rietjes die niet gecertificeerd zijn als medisch hulpmiddel en die deze rietjes importeren ten behoeve van levering aan apothekers en winkels in drogisterij, medische en orthopedische artikelen. Deze nieuwe aanwijzing is aan de Tweede Kamer gemeld (Tweede Kamer; 2020-2021, [28694-149](#)).

Instructie verlengen van ontheffingen voor asbest in zeeschepen

De minister van IenW heeft in april 2022 een instructie gegeven om tot uiterlijk 1 januari 2026 ontheffingen voor sanering van asbest op zeeschepen te verlengen. Het SOLAS-verdrag verbiedt het plaatsen van asbesthoudend materiaal in zeeschepen. Om asbest te saneren zonder dat het schip uit de vaart hoeft te worden gehaald is een ontheffingsmogelijkheid opgenomen. Ontheffingen worden, onder voorwaarden, uitgeschreven door de ILT voor de duur van maximaal 3 jaar. Soms is het beter om asbest te beheersen dan te saneren in besloten ruimtes van zeeschepen. De minister werkt in internationaal verband aan nieuw risicogestuurd beleid. De minister verzoekt de ILT daarom voor bepaalde gevallen en onder specifieke voorwaarden bestaande ontheffingen te verlengen; ook als de termijn van 3 jaar zou worden overschreden. Deze instructie is aan de Tweede Kamer gemeld (Tweede Kamer; 2021-2022, [31409-345](#)) en in de Staatscourant gepubliceerd ([Staatscourant 5 april 2022](#)).

Aanwijzing niet-handhaven enkele vergunningsvoorschriften Search and Rescue die nog ontheven moeten worden

De minister van IenW heeft in december 2022 een bijzondere aanwijzing gegeven om niet te handhaven op enkele vergunningsvoorschriften voor een exploitant van Search and Rescue operaties (SAR) waarvoor nog ontheffing kan worden aangevraagd. Op 28 oktober heeft een nieuwe exploitant de benodigde vergunning tot vluchtuitvoering ontvangen. SAR-missies en trainingsvluchten sluiten niet altijd aan op alle vereisten van deze vergunning. Om aan deze eisen tot vluchtuitvoering te voldoen, moet een aantal ontheffingen afgegeven worden. De aanvraag door de exploitant en de beoordeling en afgifte van deze ontheffingen door de ILT is nog niet gereed. Deze aanwijzing geldt tot het moment dat alle benodigde ontheffingen voor de SAR-operatie onherroepelijk afgegeven zijn. Deze nieuwe aanwijzing is aan de Tweede Kamer gemeld (Tweede Kamer; 2022-2023, [30490-42](#)).

Aanwijzing niet handhaven ontbreken BCT-kaart bij chauffeurs met LWT-kaart

De staatssecretaris van IenW heeft in december de aanwijzing verlengd om onder voorwaarden niet handhavend op te treden richting aspirant-taxichauffeurs met een tijdelijke leerwerktrajectkaart die is afgegeven tussen 1 augustus 2021 en 1 februari 2022. Vanwege aanpassingen inzake de theorie-examens bij het CBR als gevolg van de coronamaatregelen, kunnen aspirant-chauffeurs niet altijd tijdig (alle) benodigde documenten overleggen voor afgifte van de chauffeurskaart. Door middel van deze coulanmaatregel worden aspirant-taxichauffeurs die nog geen examen hebben kunnen doen – maar verder over alle benodigdheden voor een chauffeurs-kaart beschikken – in staat gesteld om langer zonder chauffeurskaart toch taxiwerkzaamheden te verrichten. Deze verlenging is aan de Tweede Kamer gemeld (Tweede Kamer, 2021-2022, [23.645-762](#)).

Handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid-toetsen

Wordt er nieuwe wet- en regelgeving opgesteld of zijn er kleine of grote wijzigingen? Als het gaat om het werkterrein van de ILT, dan stelt de inspectie op verzoek van het verantwoordelijk ministerie een Handhaafbaarheids-, Uitvoerbaarheids- en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) op. Hierbij kijkt de ILT of nieuwe regelgeving ook leidt tot nieuwe taken of wijziging in bestaande taken. Ook kijkt de inspectie of door de nieuwe of gewijzigde taak extra mensen en middelen nodig zijn.

De ILT adviseert aan beleidsdirecties over handhaafbaarheid van nationale en internationale regelgeving in een vroeg stadium van het ontwerp van de regelgeving. Daarnaast is door de openbaarheid van HUF-toetsen de aandacht voor handhaafbaarheid van de regelgeving verbeterd ten opzichte van voorgaande jaren. De ILT wil de hierboven genoemde ontwikkelingen voortzetten en verder ontwikkelen.

In 2022 stelde de ILT 52 HUF-toetsen op. Het grootste deel was voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Daarnaast stelde zij in 2022 ook toetsen op voor de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Economische Zaken en Klimaat, Justitie en Veiligheid en Volksgezondheid, Welzijn en Sport. In dit jaarverslag staan een aantal HUF-toetsen met het grootste effect op de ILT. Dit omdat het een volledig nieuwe taak is of omdat de wijziging waarschijnlijk een groot effect heeft op een bestaande taak.

HUF-toetsen voor het ministerie van IenW

Besluit en regeling Uitgebreide Producentenverantwoordelijkheid voor textiel

In januari 2022 heeft de ILT een HUF-toets uitgevoerd op de AMvB en in december 2022 op de ministeriële regeling. Producenten en importeurs van textiel of een collectief van producenten worden met de invoering van deze nieuwe regelgeving verantwoordelijk voor het behalen van de recyclingpercentages en hergebruikpercentages. De ILT is beoogd toezichthouder.

Kunststofproducten voor eenmalig gebruik

In 2021 heeft de ILT een HUF-toets op hoofdlijnen uitgevoerd op de ontwerpregeling. In maart 2022 is de regeling gepubliceerd. In juni 2022 heeft de ILT opnieuw een HUF-toets uitgevoerd. De regeling is onderdeel van de nationale invoering van de richtlijn Single-Use Plastics en ziet met name toe op het terugdringen van het kunststofproducten bij voedseluitgiftelocaties.

Toegankelijkheid personenvervoer per vliegtuig, over water en over land (bus en trein)

De ILT heeft in juli 2022 een HUF-toets uitgevoerd op de wijziging in het besluit toegankelijkheid Openbaar Vervoer ter implementatie van de herziene Toegankelijkheidsrichtlijn (EU)2019/8821 voor personenvervoer per vliegtuig en over het water. In oktober 2022 volgde de aanvullende HUF-toets voor OV: bus en spoor. De minister van VWS is coördinerend minister. De richtlijn verplicht ertoe dat informatie over vervoersdiensten vanaf 28 juni 2025 toegankelijk moeten zijn voor personen met een handicap of functionele beperking. De ILT is via de Wet handhaving consumentenbescherming aangewezen als toezichthouder. Toegankelijkheid is voor de ILT een grotendeels nieuw werkterrein waarvoor de kennis zal moeten worden opgebouwd.

Havenontvangstvoorzieningen

In februari 2022 heeft de ILT een HUF-toets uitgevoerd voor het voorstel tot wijziging van het Besluit- en de Regeling Havenontvangstvoorzieningen en de regeling meldingen en communicatie ter implementatie van richtlijn 2019/883 over havenontvangst-voorzieningen. In juni 2022 heeft de ILT de benodigde capaciteit nader onderbouwd.

Aanwijzing van de ILT als aanmeldende autoriteit en markttoezichthouder voor onbemande luchtvaartssystemen (drones)

In november 2021 heeft de ILT een HUF-toets uitgevoerd en in oktober 2022 is een aanvullende HUF-toets uitgevoerd. De ILT beoordeelt en meldt keuringsinstanties (NoBo's) aan en houdt toezicht op deze instanties. De ILT houdt toezicht op de vereiste CE-markering voor drones als deze in de handel worden gebracht of op de markt worden aangeboden. Beide taken zijn nieuwe taken voor de ILT

Europese Verordening betreffende rechten en verplichtingen van treinreizigers

In november 2022 heeft de ILT een HUF-toets uitgevoerd op de nieuwe Europese Verordening betreffende rechten en verplichtingen van treinreizigers (2021/782). De ILT is onder de huidige verordening al aangewezen als toezichthoudende instantie. Deze nieuwe taak richt zich op de bescherming van de rechten van de consument. De verordening is vastgesteld en treedt op 7 juni 2023 in werking.

HUF-toetsen voor andere departementen

Herijking toezicht energieprestatie gebouwen

De ILT houdt actief toezicht op de verkooptransacties van woningen. Op de overige artikelen in het Besluit energieprestatie gebouwen waarvoor de ILT een handhavingsbevoegdheid heeft is handhaving door ILT op reactief. Het energielabel krijgt een steeds belangrijker rol in de verduurzaming van de gebouwde omgeving. Het ministerie van BZK heeft daarom de wens uitgesproken het toezicht op alle huidige verplichtingen actief in te richten. In november 2022 heeft de ILT op verzoek van DG Volkshuisvesting en Bouwen van het ministerie van BZK een herijking van een HUF-toets uitgevoerd gericht op taakuitbreiding van de ILT naar actief toezicht & handhaving op het Beg als geheel.

Bestrijding van infectieziekten met pandemisch potentieel

In juni 2022 heeft de ILT een HUF-toets uitgevoerd op het ontwerpvoorstel van de Eerste tranche wijziging van de Wet publieke gezondheid. Deze eerste tranche beoogt te voorzien in bevoegdheidsgrondslagen voor de ministers van VWS en BZK voor het nemen van collectieve

maatregelen voor de aanpak van A-ziekten met pandemisch potentieel. De ILT is beoogd toezichthouder op aanbieders van bedrijfsmatig personenvervoer. Het toezicht zal gebaseerd zijn op de signalen en rapporten van andere, niet bij de ILT werkzame, toezichthouders die de daadwerkelijke checks uitvoeren bij de (individuele) reizigers. Op basis van de door deze toezichthouders geconstateerde overtredingen, kan de ILT vervolgens de betreffende aanbieder mogelijk aanspreken op zijn verplichtingen.

Strategisch betrokken bij beleid

In 2022 is de ILT begonnen met een werkwijze die als doel heeft vroegtijdig betrokken te worden bij beleidsontwikkelingen die van strategisch belang zijn voor de ILT. Hierdoor heeft zij zich onder meer toegelegd op diverse onderwerpen binnen het Europese voorstel, zoals Fit for 55, Fuel EU Maritime, EU ETS Maritime en Refuel EU Aviation. Ook heeft de ILT aandacht besteed haar rol ten aanzien van de Europese batterijenstrategie. Daarnaast is de ILT een onderzoek gestart naar het functioneren van het VTH-stelsel op Bonaire, Sint Eustatius en Saba, dit mede in opdracht van de staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Een evaluatie van deze werkwijze vindt begin 2023 plaats.

Bijlage 1: 2022 in cijfers

Financieel (jaarrekening ILT)

Uitgaven in miljoenen euro's (incl. Aw)

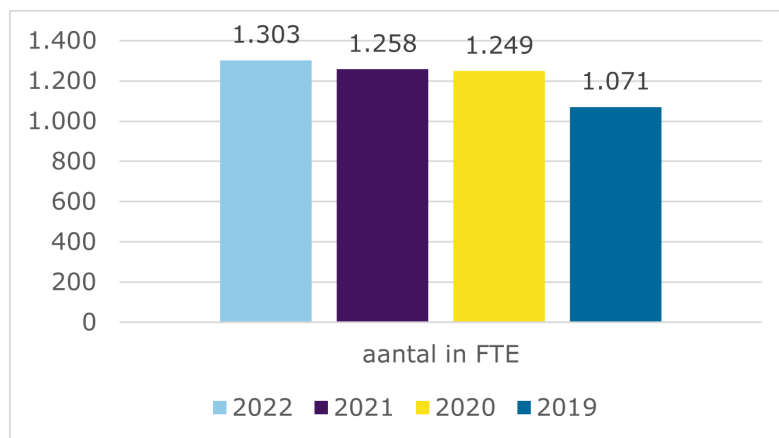
De ILT is in 2022 van een baten-lastenstelsel overgegaan naar een geïntegreerde verplichtingenkasadministratie.

- 181,1 (in 2022)
- 184,4 (in 2021)
- 175,8 (in 2020)
- 156,9 (in 2019)

Ontvangsten vergunningverlening in miljoenen euro's

- 6,3 (in 2022)
- 7,3 (in 2021)
- 6,8 (in 2020)
- 9,6 (in 2019)

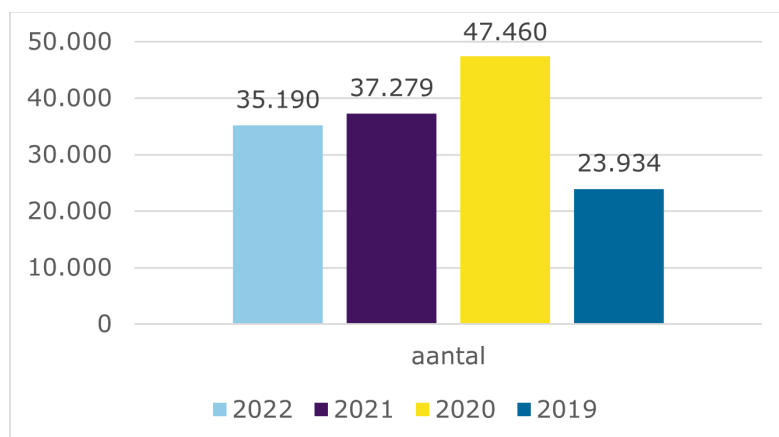
Personeel in FTE



Operatie

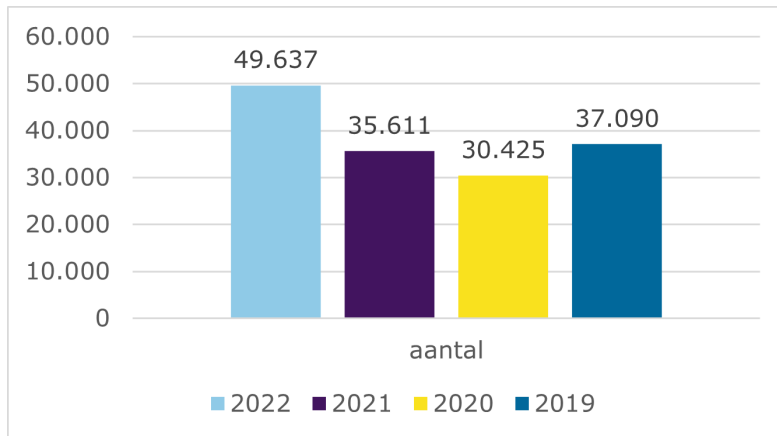
Toezicht: inspectie, onderzoeken, audits en incidenten

De variaties tussen de jaren kunnen verklaard worden door de effecten van Covid-19, veranderingen in de taken van de ILT, invulling van het toezicht en wijzigingen in de vastlegging in systemen. Deze cijfers zijn exclusief de Autoriteit woningcorporaties.



Vergunningen

Deze cijfers zijn exclusief de Autoriteit woningcorporaties.



Dienstverlening

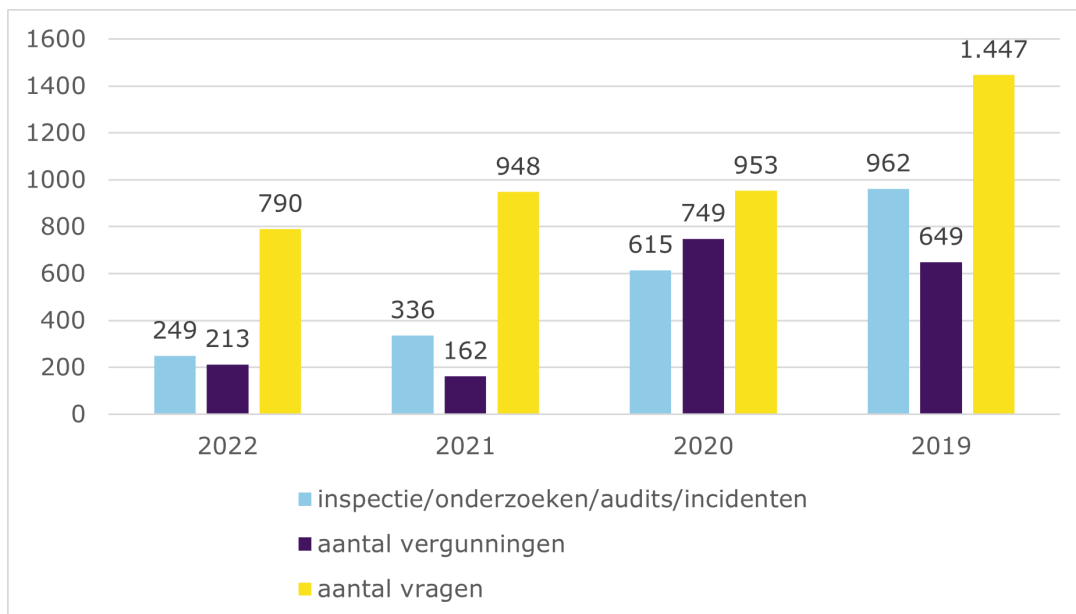
Meldingen

- 609.013 meldingen over EVOA in 2022
- 767.137 meldingen over EVOA in 2021
- 23.781 meldingen over andere onderwerpen in 2022
- 21.608 meldingen over andere onderwerpen in 2021

Aantal vragen (exclusief de Autoriteit woningcorporaties)

- 31.828 (in 2022)
- 33.784 (in 2021)
- 36.237 (in 2020)
- 37.929 (in 2019)

Autoriteit woningcorporaties



Overig

WOO-verzoeken: verzoeken tot openbaarmaking van bepaalde overheidsinformatie

- 76 (in 2022)
- 76 (in 2021)

Juridisch

- 562 bezwaar en beroep (in 2022)
- 468 bezwaar en beroep (in 2021)
- 74 klachten (in 2022)
- 28 klachten (in 2021)

Bijlage 2: Rapportages

De ILT informeert de Tweede Kamer periodiek over de publicaties op IenW-terrein die op de website van de ILT zijn verschenen. In het onderstaande overzicht vindt u (wettelijk) verplichte rapportages, publicaties op verzoek van een minister en publicaties over inspectieresultaten op eigen initiatief van de ILT. Een speciale categorie is de 'signaalrapportage'. Dan geeft de ILT een signaal af aan de minister dat met of zonder beleidsreactie aan de Tweede Kamer wordt verstuurd.

De publicatiedata en onderwerpen zijn:

- 03-02-2022, [Handhavingsrapportages Maastricht Aachen Airport, Rotterdam The Hague Airport en Lelystad Airport](#)
- 21-03-2022, [Staat van Schiphol 2021](#) (bekijk hier de [Staat van Schiphol in PDF-versie](#))
- 18-05-2022, [Jaarverslag ILT 2021](#)
- 27-06-2022, [Signaalrapportage Classificatie vuurwerk](#)
- 27-06-2022, [Handhavingsrapportage Groningen Airport Eelde, Gebruiksjaar 2021-2022](#)
- 01-07-2022, [Monitoring van uitvoering van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid](#)
- 08-07-2022, [Afvalfonds behaalt recyclenorm voor 2019, maar de onderbouwing schiet tekort](#)
- 11-07-2022, [Halfjaarverslag milieu en externe veiligheid Schiphol](#)
- 14-07-2022, [Signaalrapportage Milieurisico's bodemas verschuiven naar een andere afzetmarkt](#)
- 20-09-2022, [Meerjarenplan ILT 2023-2027](#)
- 20-09-2022, [ILT-brede risicoanalyse \(IBRA\)](#)
- 23-11-2022, [Jaarpublicatie Analysebureau Luchtvaartuigvoorvallen 2021](#)
- 05-12-2022, [Drinkwaterkwaliteit 2021](#)
- 08-12-2022, [Jaarverslag Spoorveiligheid 2021](#)
- 08-12-2022, [Factsheet Jaarverslag Spoorwegveiligheid 2021](#)

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
088 489 00 00

www.ilent.nl

@inspectieLenT

Mei 2023