

Vergaderjaar 2021–2022

**35 925 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2022**

**Nr. 73**

### **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 17 december 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 21 september 2021 inzake het Meerjarenplan 2022–2026 (MJP) van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 4).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 3 december 2021. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Schuurkamp

## Vragen en antwoorden

### Vraag 1:

Heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voldoende budget om haar kerntaken goed en juist te kunnen invullen? Welke taken worden niet of niet juist uitgevoerd bij onvoldoende budget?

### Antwoord:

De ILT vervult haar taken zo goed mogelijk binnen haar beschikbare budget en zal de inzet altijd moeten prioriteren. Prioriteiten worden vooral gekozen op basis van de grootste maatschappelijke risico's uit de ILT-brede risicoanalyse. Daarnaast kijkt zij vanzelfsprekend naar de wettelijke taken waaraan zij moet voldoen. Ook houdt de ILT rekening met thema's vanuit de maatschappij. Bij nieuwe of aangepaste wetgeving brengt de ILT door middel van een Handhaafbaarheids-, Uitvoerbaarheids- en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) onder andere in beeld wat de gevolgen zijn voor mensen en middelen. Het antwoord op de vraag of het budget toereikend is, is vooral een politieke beoordeling. Daarbij is helder dat meer budget de mogelijkheden vergroot. De ILT voedt de politiek vanuit haar onafhankelijke rol o.a. door middel van rapporten en signaalrapportages. Daarnaast geeft zij met het MJP vooraf inzicht in haar werk en legt achteraf met het jaarverslag hierover verantwoording af.

### Vraag 2:

Hoe staat de focus van de ILT om de uitstoot van emissie terug te brengen in verhouding met de handhavende taak die zij bezit?

### Antwoord:

De ILT heeft vanwege het belang van het terugdringen van OAS en F-gassen emissie een programma opgezet met focus op dit onderwerp. Gefluoreerde broeikasgassen (F-gassen) dragen bij aan de opwarming van de aarde, Ozonlaag afbrekende stoffen (OAS) breken de ozonlaag af. Dit vormt een bedreiging voor mens en milieu. In dit programma is met extra inzet van personeel een beter inzicht verkregen in het werkveld met betrekking tot OAS en F-gassen. Met gericht toezicht en handhaving wordt gewerkt aan vermindering van (illegale) emissie van OAS en F-gassen. Er zijn reeds resultaten behaald. De ILT heeft bijvoorbeeld in 2020 een transport van 1150 illegale flessen koudemiddel aangehouden. Deze hoeveelheid is vergelijkbaar met een milieubelasting van 38 retourvluchten van Schiphol naar Sydney met 150 personen aan boord. De ILT geeft in haar jaarverslagen verder inzicht in de resultaten. De ILT kan alleen werken aan vermindering van emissies waar zij een handhavende taak heeft en er een norm is die overschreden wordt. Als de ILT in de praktijk zaken ziet waarvoor zij niet bevoegd is, of activiteiten die binnen de gestelde norm vallen maar toch schadelijk zijn, dan kan zij een signaalrapportage sturen aan de verantwoordelijk bewindspersoon, in dit geval de Staatssecretaris van EZK. Deze draagt zorg voor verzending aan de Tweede Kamer.

### Vraag 3:

Wat is de rol van de ILT in de controle of er vluchtelingen meekomen in grensoverschrijdend vrachtverkeer?

### Antwoord:

De ILT controleert tijdens weginspecties in het goederenvervoer over de weg niet op de aanwezigheid van vluchtelingen. Als de ILT vermoedt dat met een vrachtwagen vluchtelingen worden vervoerd, neemt zij direct contact op met de politie.

**Vraag 4:**

Draagt de ILT bij aan de veiligheid van medewerkers in het openbaar vervoer? En zo ja, op welke manier doet zij dit?

**Antwoord:**

De ILT houdt als het gaat over veiligheid in het openbaar vervoer alleen toezicht op «safety» (een veilige transportoperatie) en houdt geen toezicht op de arbeidsomstandigheden en sociale veiligheid van medewerkers in het openbaar vervoer. De Inspectie SZW ziet toe op arbeidsomstandigheden. De politie en bij spoor de handhavers/toezichthouders van de sector zijn belast met toezien op de sociale veiligheid. Indirect heeft toezicht van de ILT op bijvoorbeeld de veiligheid van spoor en treinen ook een positief effect op de veiligheid van de medewerkers.

**Vraag 5:**

Waarom wordt er niet minimaal voldaan aan de Europese verplichtingen met betrekking tot de hoeveelheid controles? Is het risico van karakter veranderd of is het puur een capaciteitsprobleem?

**Antwoord:**

Vanaf 2022 zal Nederland naar verwachting voldoen aan de Europese norm voor het aantal (direct) te controleren chauffeursdagen, door de verdere digitalisering van het toezicht, gecombineerd met fysieke inspecties. Nederland voldoet momenteel niet aan de kwantitatieve norm voor (directe) controles van gewerkte chauffeursdagen in het wegvervoer, omdat de ILT zich vooral richt op bedrijven waar de risico's op overtredingen het grootst zijn. Het aantal inspecties op wegvervoer is de laatste jaren gedaald door de focus op ernstige overtredingen, zoals stelselmatige tachograaffraude. Deze inspecties zijn arbeidsintensief, maar de ILT acht het effectiever om gericht belangrijke risico's aan te pakken, zoals tachograaffraude, dan willekeurig een bepaald aantal vrachtwagens te controleren. Overigens heeft de ILT de afgelopen jaren middels convenanten een groot aantal chauffeursdagen indirect gecontroleerd. De convenanten lopen eind 2021 af. De ILT wil haar capaciteit liever richten op het verbeteren van de naleving bij minder goed of ronduit slecht nalevende bedrijven. De capaciteit die daardoor vrijgekomen is, zet de ILT met name in voor (de ontwikkeling van) digitale bedrijfsinspecties en fysieke controles langs de weg en in bedrijven.

**Vraag 6:**

Hoeveel extra capaciteit aan inspecteurs zou de ILT nodig hebben om in het wegvervoer wel aan de Europese verplichtingen te kunnen voldoen?

**Antwoord:**

De ILT zet niet in op meer inspecteurs of andere medewerkers, maar wil haar toezicht met de huidige capaciteit efficiënter en effectiever inrichten. Dit gebeurt met name door de ontwikkeling van het digitale toezicht.

**Vraag 7:**

Kunt u toelichten of er efficiëntere alternatieven bestaan om aan deze Europese verplichtingen te voldoen? Zo ja, hoe wordt de effectiviteit gemeten?

**Antwoord:**

De ILT verwacht vanaf 2022 door de digitalisering van handhaving meer chauffeursdagen te zullen controleren en te voldoen aan de norm voor te controleren chauffeurswerkdagen, zonder dat daarvoor meer personele capaciteit nodig is. Door de digitale inspecties zal het totale aantal gecontroleerde chauffeursdagen immers zodanig toenemen dat de Europese norm naar verwachting gehaald zal worden. Met dezelfde

capaciteit kunnen meer dagen worden gecontroleerd dan nu het geval is. De ILT legt bij alle inspecties vast hoeveel chauffeursdagen zijn gecontroleerd en welke overtredingen zijn begaan. Zodoende kan het effect van haar inspanningen op het voldoen aan de verplichtingen worden gemonitord.

**Vraag 8:**

Is door de inzet van slimmer en risicogerichter handhaven de pakkans feitelijk vergroot?

**Antwoord:**

De inzet van de ILT is gericht op de aanpak van de grootste maatschappelijke risico's. De ILT kiest de aanpak die naar verwachting de grootste invloed heeft op het verminderen van een maatschappelijk risico. Bij grote risico's en meer complexe onderwerpen wordt de aanpak uitgewerkt in een samenhangend programma. Op deze manier zetten we de beschikbare capaciteit en middelen zo effectief mogelijk in. De kans om meer overtredingen op te sporen is groter als de inspectie optimaal gebruik maakt van de kennis en informatie die er is en op basis daarvan kiest om op bepaalde plekken, bepaalde tijden of bij bepaalde bedrijven te inspecteren. De pakkans voor slecht nalevende bedrijven wordt daardoor vergroot.

**Vraag 9:**

Hoe kan de ILT een eventuele grotere pakkans zichtbaar maken?

**Antwoord:**

De ILT is volop actief om haar werk zichtbaar te maken. Daarmee verhoogt de inspectie de gepercipieerde pakkans. Dat doet de ILT door te rapporteren over de behaalde resultaten in het jaarverslag. En hierover te communiceren via media: online, social en pers. Denk hierbij aan interviews met inspecteurs, podcasts, video's over inspecties en inspectieresultaten.

**Vraag 10:**

Kunt u uiteenzetten in hoeverre zichtbaarheid en transparantie worden gezien als belangrijke factoren voor het vertrouwen in het toezicht?

**Antwoord:**

Zichtbaarheid en transparantie zijn belangrijke factoren voor het vertrouwen in de overheid. Daar zet de ILT als toezichthouder ook op in. Van toezichthouders wordt steeds vaker verwacht dat ze informatie over hun toezicht en onder toezicht staande organisaties publiceren. Dat doen ze om burgers in staat te stellen keuzes te maken, om onder toezicht staande partijen te bewegen zich aan wet- en regelgeving te houden en om verantwoording af te leggen. In 2020 is een publicatie uitgebracht als onderdeel van een interdepartementaal onderzoek waarin wetenschappers en verschillende toezichthouders samenwerken<sup>1</sup>. Geconcludeerd wordt dat transparantie van toezichtsbevindingen doorgaans een positief effect heeft op vertrouwen in toezichthouders.

**Vraag 11:**

Kunt u toelichten in hoeverre Nederland inzet op minder fysieke handhaving in het wegvervoer in plaats van meer fysieke handhaving?

---

<sup>1</sup> Stephan Grimmelikhuijsen, Robin Bouwman en Femke de Vries (2020); Een onderzoek naar het beeld van burgers van drie sectoren en toezichthouders

**Antwoord:**

De ILT zet niet in op minder fysieke handhaving. Vanwege de (per definitie) schaarse capaciteit denkt zij goed na over waar fysieke handhaving plaats moet vinden. Dit gebeurt ILT-breed aan de hand van de ILT-brede risicoanalyse. Hierdoor worden inspecteurs en andere medewerkers ingezet op die onderwerpen en op die plekken waar het maatschappelijk effect het grootste is. Onder meer hiervoor is het Programma Slim en Veilig Goederenvervoer over de Weg in gang gezet. Binnen het wegvervoer zorgt digitaal toezicht voor een betere informatiepositie, waardoor het toezicht toegespitst kan worden op bedrijven waar de maatschappelijke risico's het grootste zijn. Digitaal toezicht is geen vervanging van fysieke handhaving, maar deze activiteiten vullen elkaar en aan en versterken elkaar.

**Vraag 12:**

Is het digitaal toezicht bij wegtransport ingericht voor alleen Nederlandse vervoerders of ook voor buitenlandse vervoerders?

**Antwoord:**

De ILT houdt op verschillende manieren toezicht op de naleving van de regels voor wegvervoer. Enerzijds door middel van wegininspecties en anderzijds door middel van bedrijfsinspecties, zowel fysiek als digitaal. Voor wegininspecties maakt de ILT gebruik van technische hulpmiddelen. Zo maakt zij gebruik van het Weigh In Motion (WIM) systeem, waarbij de aslasten van voertuigen worden gemeten om vast te stellen of sprake is van overbelading. Ook experimenteert zij sinds enige maanden met de toepassing van een systeem voor Direct Short Range Communication (DSCRC), waarmee tachograafgegevens op korte afstand kunnen worden uitgelezen, op of langs de weg. Deze wegininspecties richten zich op alle (Nederlandse én buitenlandse) vervoerders op Nederlands grondgebied. Het bedrijfsmatige digitale toezicht kan de ILT alleen houden op in Nederland gevestigde vervoerders.

**Vraag 13:**

Wat betekent het voor de handhaving op buitenlandse voertuigen indien het digitaal toezicht alleen voor Nederlandse vervoerders geldt?

**Antwoord:**

De ILT houdt op verschillende manieren toezicht op de naleving van de regels voor wegvervoer. Enerzijds door middel van wegininspecties en anderzijds door middel van bedrijfsinspecties en digitaal toezicht. Het bedrijfsmatige digitale toezicht kan de ILT alleen houden op in Nederland gevestigde vervoerders. De wegininspecties richten zich op alle (Nederlandse én buitenlandse) vervoerders op Nederlands grondgebied. Buitenlandse voertuigen worden nu langs de weg gecontroleerd en dat blijft zo.

**Vraag 14:**

Hoe heeft de ILT de 130 extra fte die zijn aangenomen verdeeld? Hoeveel fte daarvan zijn daadwerkelijk aan het inspecteursteam (verdeeld over de verschillende werkvelden) toegevoegd? Om welke competenties gaat het hierbij?

**Antwoord:**

De ILT heeft met de extra beschikbaar gestelde middelen de capaciteit met circa 130 fte uitgebreid. De extra capaciteit is 87% capaciteit voor het primaire proces. Deze capaciteit komt direct ten goede aan handhaving. Het gaat om inspecteurs, analysecapaciteit, informatievoorziening en programma- en projectleiders. De overige 13% is indirecte capaciteit, zoals management, juridische capaciteit en overige ondersteuning.

De ILT wil selectiever, effectiever en reflectiever werken; op basis van risicoanalyses, informatie gestuurd en meer programmatisch. De competenties voor inspecteurs zijn gericht op enerzijds vakmanschap in het vak van inspecteur en anderzijds kennis van de wetgeving en het toezichtsterrein. Daarnaast is bij de ILT sprake van een ontwikkeling van inspectiewerkzaamheden naar meer data-analytische werkzaamheden, en van uitvoerende naar meer signalerende vaardigheden.

**Vraag 15:**

Kunt u cijfers verstrekken over de veronderstelde verbeterde detectie bij wegininspecties, gelet op het feit dat het digitale toezicht de inspecties risicogerichter maakt en we dat terug zouden moeten zien in de detectieaantallen?

**Antwoord:**

De ILT is pas recentelijk gestart met digitaal toezicht in het wegvervoer. Dit betekent dat dit nog geen directe gevolgen heeft gehad voor de wijze van (risicogericht) toezicht langs de weg. Wel experimenteert de ILT sinds enkele maanden met zogenoemde DSRC-apparatuur. Door middel van DSRC-apparatuur kunnen enkele overtredingen met betrekking tot de tachograaf beter ontdekt worden. Concrete cijfers ontbreken nog, maar de eerste ervaringen van de inspecteurs met de toepassing van DSRC-apparatuur in deze pilot zijn overwegend positief.

**Vraag 16:**

Hoe kunt u ervoor zorgen dat de capaciteit minimaal op het niveau van de wettelijke verplichtingen is?

**Antwoord:**

Er is geen algemene wettelijke, kwantitatieve verplichting voor capaciteit. Zie ook het antwoord op vraag 1. De ILT verwacht vanaf 2022 door de digitalisering van handhaving beduidend meer dagen te zullen controleren en te voldoen aan de Europese norm voor te controleren werkdagen van chauffeurs die wegvervoer verrichten.

**Vraag 17:**

Hoe maakt de ILT de afwegingen met betrekking tot de risico's waar zij zich op focussen binnen de verschillende werkvelden?

**Antwoord:**

De ILT wil de capaciteit vooral inzetten waar zij de grootste bijdrage aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid kan leveren en waar het handelen van de ILT het grootste effect kan sorteren. Keuzes voor de inzet tussen werkvelden gebeurt aan de hand van de drieslag: ILT-brede risicoanalyse (IBRA), wettelijke- en verdragsrechtelijke verplichtingen, en maatschappelijke thema's. Ook binnen werkvelden worden prioriteiten gesteld aan de hand van deze criteria.

**Vraag 18:**

Kunt u uitleggen hoe de ILT de afweging heeft gemaakt om de focus te leggen in het toezicht op de vijf genoemde afvalstromen?

**Antwoord:**

De ILT werkt informatiegestuurd en risicogericht. De ILT baseert haar afweging om focus te leggen op specifieke onderwerpen op de informatie die tot de ILT beschikbaar staat, en een analyse van de bijbehorende maatschappelijke risico's. Voor afvalstromen baseert de ILT dit onder andere op de milieuschade van geregistreerde en ongeregistreerde afvalstromen, zoals omschreven in de ILT-brede risicoanalyse. De ILT heeft bijzonder aandacht voor afvalstromen die vallen onder de transitie-

agenda's voor een circulaire economie, omdat afval- en reststromen vaker als product worden toegepast. Kunststof, elektronica, kleding, bouwstoffen en batterijen komen vanuit de transitieagenda's als de vijf focusstromen naar voren. Maar de ILT richt zich ook op andere stromen, zoals chemische reststromen, (scheeps)brandstof, kwikhoudend afval, voertuigen en sloopschepen. De ILT beperkt zich daarbij tot de afvalstromen waar zij een wettelijke toezichtstaak voor heeft. Daarbij werkt zij ook samen met andere toezichthouders zoals omgevingsdiensten.