

Vergaderjaar 2017–2018

34 775 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2018

Nr. 8

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 6 november 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 6 juli 2017 inzake de rapportage ILT-brede risicoanalyse (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 80).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 3 november 2017. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Remco Dijkstra

De griffier van de commissie,
Tijdink

Vragen

1

Zijn er geen recentere onderzoeken op het vlak van kengetallen dan het Handboek schaduw prijzen van onderzoek- en adviesbureau CE Delft uit 2010?

Antwoord:

In de IBRA 1.0 is op basis van de beschikbare informatie een zo goed mogelijke weergave van feitelijke risico's gegeven op de terreinen waar de ILT een taak heeft. Ten tijde van het opstellen van deze eerste analyse was er geen recenter onderzoek over kengetallen dan het Handboek Schaduw-prijzen uit 2010 beschikbaar. De gebruikte prijzen zijn gecorrigeerd voor het prijspeil 2016.

Inmiddels is er van dit handboek recent een nieuwe versie uitgekomen (2017). De cijfers hieruit worden in de komende risicoanalyse gebruikt.

2

Kan worden aangegeven wat er met deze ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport)-brede risicoanalyse (IBRA) zal worden gedaan?

Antwoord:

De IBRA is een belangrijk instrument om binnen het brede taakveld van de inspectie een ordening van de maatschappelijke risico's te krijgen en om deze onderling vergelijkbaar en afweegbaar te maken. De IBRA is één van de instrumenten die de ILT in staat stelt om op basis van inzicht in de feitelijke maatschappelijke risico's een keuze te maken in haar prioriteiten, en om deze keuzes expliciet weer te geven. Bij de programmering betreft de ILT ook de (wettelijke) verplichtingen, maatschappelijke effecten en het handelingsperspectief.

Hiermee zet de ILT de eerste stappen richting de nieuwe werkwijze van de ILT, die zijn eerste uitwerking heeft gekregen in het ILT Meerjarenplan 2018–2022 (MJP)(bijlage bij Kamerstuk 34 775 XII, nr. 4). Daarin is duidelijk dat de inspectie de hoogste prioriteit geeft aan de thema's die in de IBRA de grootste maatschappelijke risico's vormen. Vanaf 2018 pakt de inspectie deze thema's programmatisch en informatie gestuurd aan.

3

Wat betekent de IBRA voor de capaciteitsinzet van de ILT?

Antwoord:

Net als de Kamer zie ik het belang van het in evenwicht brengen en houden van de taken en het budget van de taken van de ILT (zie ook motie met Kamerstuk 34 300 XII, nr. 54) van het lid Smaling. Het uiteindelijke doel is de schaarse capaciteit van de ILT in te zetten op de thema's waar de maatschappelijke risico's het grootst zijn. De IBRA is één van de instrumenten die de ILT in staat stelt om op basis van inzicht in de feitelijke maatschappelijke risico's een keuze te maken in haar prioriteiten, en om deze keuzes expliciet weer te geven. Zie ook het antwoord op vraag 2.

De ILT heeft deze afweging uitgewerkt in het ILT Meerjarenplan 2018–2022 (MJP)(bijlage bij Kamerstuk 34 775 XII, nr. 4). Daarin is duidelijk dat de inspectie de hoogste prioriteit geeft aan de thema's die in de IBRA de grootste maatschappelijke risico's vormen, en daarop ook haar inzet toedeelt. Dat gebeurt in zes programma's waarin het handelingsperspectief van de inspectie ten aanzien van de risico's centraal staat.

4

Wat betekent de IBRA voor de keuzes van thema's voor inspecties en onderzoek?

Antwoord:

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 en 3 is IBRA één van de instrumenten die de ILT in staat stelt om op basis van inzicht in de feitelijke maatschappelijke risico's een keuze te maken in haar prioriteiten, en om deze keuzes expliciet weer te geven. De ILT heeft deze afweging uitgewerkt in het ILT Meerjarenplan 2018–2022 (MJP)(bijlage bij Kamerstuk 34 775 XII, nr. 4). Daarin is duidelijk dat de inspectie de hoogste prioriteit geeft aan de thema's die in de IBRA de grootste maatschappelijke risico's vormen, en daarop ook haar inzet toedeelt. Dat gebeurt ten eerste in zes programma's. Uiteraard gaat ILT verder met de uitvoering van de haar toegewezen taken, waaronder de taken die voortvloeien uit internationale afspraken.

5

Wat betekent de IBRA voor de keuzes van thema's voor de dienstverlening?

Antwoord:

De verbetering van de dienstverlening is een speerpunt van de ILT. De ILT streeft naar zakelijke vergunningverlening en optimale dienstverlening waarbij de kosten in verhouding staan tot de geleverde kwaliteit. Burgers en organisaties die met de ILT te maken hebben, staan centraal. Dit geldt voor alle thema's van de dienstverlening van de ILT. Dit vraagt op dit moment geen nadere keuzes waarbij de uitkomsten van deze IBRA gebruikt hoeven te worden.

6

Wat betekent de IBRA voor de in te zetten handhavinginstrumenten?

Antwoord:

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 en 3 is IBRA één van de instrumenten die de ILT in staat stelt om op basis van inzicht in de feitelijke maatschappelijke risico's een keuze te maken in haar prioriteiten, en om deze keuzes expliciet weer te geven. De ILT heeft deze afweging uitgewerkt in het ILT Meerjarenplan 2018–2022 (MJP)(bijlage bij Kamerstuk 34 775 XII, nr. 4). Daarin is duidelijk dat de inspectie de hoogste prioriteit geeft aan de thema's die in de IBRA de grootste maatschappelijke risico's vormen, en daarop ook haar inzet toedeelt. Dat gebeurt in zes programma's. Binnen deze programma's wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan welke (mix van) handhavinginstrument(en) het meest effectief is.

7

Wat betekent de IBRA voor de samenwerking met andere handhavende diensten en organisaties? Zijn er inmiddels nadere afspraken gemaakt over aanpak en samenwerking? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke?

Antwoord:

Actieve samenwerking met andere diensten en organisaties is een speerpunt van de ILT. De uitkomsten van de IBRA en de keuzes die op basis daarvan gemaakt zijn in het ILT Meerjarenplan 2018–2022 (MJP)(bijlage bij Kamerstuk 34 775 XII, nr. 4) leveren prioriteiten op waar de samenwerking met anderen verder geïntensiveerd kan worden om gezamenlijk de maatschappelijke effectiviteit te vergroten en tevens de toezichtlast verminderen.

8

Wat betekent de IBRA voor de aanpak van gezamenlijke inspecties, bijvoorbeeld in de Rotterdamse haven?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 7.

De samenwerking tussen de verschillende handhavingpartners in de Rotterdamse haven is onder meer een belangrijk uitgangspunt in het programma «uitstoot en/of lozing van gevaarlijke stoffen door scheepvaart». Dat is één van de zes programma's die de ILT in 2018 gaat starten op basis van een afweging van maatschappelijke risico's uit de IBRA. Voor wat betreft de Rotterdamse haven is er de Rijksinspectie Terminal (RIT) op de Maasvlakte voor controles van het EU- buitengrensoverschrijdende goederenverkeer. De RIT biedt de Douane, ILT en de Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (NVWA) de mogelijkheid om op één locatie samen te werken. In de RIT worden de werkprocessen van deze diensten op elkaar afgestemd. Het bedrijfsleven is hierbij betrokken.

9

Wat is de voortgang van de gezamenlijke inspecties, bijvoorbeeld bij zeeschepen in Nederlandse havens, waar soms negen verschillende inspectiediensten aan boord komen? Welke rol kan de IBRA hierin spelen en wanneer kunnen ondernemers hier daadwerkelijk iets van merken?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 7 en 8.

10

Wat betekent de IBRA voor de inzet van het instrument horizontaal toezicht?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 6. Horizontaal toezicht is een van de handhavingsinstrumenten van de ILT. Daar waar dit instrument effectief is, zal dit worden ingezet in de voorziene programma's.

11

Wie coördineert en verzamelt de resultaten van de commerciële inspecties die op verschillende domeinen, zoals de scheepvaart plaatsvinden? Wat is de stand van zaken van de discussie over of de resultaten van deze commerciële inspecties ook gebruikt kunnen worden door de ILT?

Antwoord:

De versterking van de informatiepositie is een belangrijk speerpunt van de ILT. Informatie uit inspecties van anderen, zoals die van (commerciële) certificerende instellingen en keuringsinstanties, is relevant voor de informatiepositie van de ILT en daarmee ook voor de risicoanalyse en de programmatische aanpak.

12

Op welke wijze kunnen kennis en kunde van de ILT bij diverse domeinen, zoals luchtvaart, worden versterkt?

Antwoord:

Aan het versterken van kennis en kunde van inspecteurs wordt voortdurend aandacht besteed. Naast de verplichte vakgerichte opleidingen en trainingen volgen zij aanvullende opleidingen en trainingen gericht op de uitoefening van hun functie (o.a. communicatievaardigheden). Alle inspecteurs zijn uitgerust met de voor de uitoefening van hun functie bestemde veiligheidsmiddelen en waar nodig weten zij deze te gebruiken.

13

Op welke wijze is het maatschappelijk effect van maatschappelijk risicovolle activiteiten in kaart gebracht? Is hierbij ook rekening gehouden met het rechtvaardigheidsgevoel? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

De ILT heeft de opdracht om de schaarse capaciteit zo effectief mogelijk in te zetten. Daarbij richt zij zich op de grootste maatschappelijke risico's, die in beeld zijn gebracht met de IBRA 1.0. De ILT is transparant over de manier waarop deze keuzes worden gemaakt. Komend jaar gaat de ILT verder met de ontwikkeling van de risicoanalyse en zal eventuele nieuw beschikbare informatie gebruikt worden.

De maatschappelijke schade van risicovolle thema's is in de IBRA berekend op een strikt utilitaire wijze. Dit maakt een vergelijk op basis van maatschappelijke schade in euro's mogelijk. Naast deze benadering zijn er meer invalshoeken mogelijk op basis waarvan uiteindelijk kan worden bepaald wat een inspectie zou moeten doen. Naast de kosten/baten afweging zijn dat bijvoorbeeld de (internationale) verplichtingen die de inspectie moet nakomen (deontologie-benadering), en de vraag of de inspectie in de ogen van het publiek de juiste dingen doet (deugden-benadering). Deze twee benaderingen zijn geen onderdeel van de IBRA 1.0. Beide elementen kunnen uiteraard een rol spelen in de verbetering van de risicoanalyse.

14

Waarom is er geen gebruik gemaakt van expertopinions bij het opstellen van de risicoanalyse?

Antwoord:

Expert opinie is beter geschikt voor het verkrijgen van consensus over volgorde (ranking), maar minder geschikt voor het verkrijgen van exacte getallen zoals kans en effect. Expertopinie is in de basis een proces met een lage herhalingswaarde. Dat wil zeggen dat als je dezelfde vraag aan verschillende groepen experts voorlegt, of dezelfde groep maar op een later tijdstip, de uitkomst varieert. Dit is ook door het RIVM bevestigd. In de IBRA zijn overigens wel experts geraadpleegd, maar dan om te vragen of ze de uitkomsten herkenden.

15

Welke concrete vervolgstappen bent u voornemens te gaan zetten per taakgebonden risico?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 2 en 4.

16

Is inmiddels ook al per taakgebonden risico verkend op welke wijze aanpassing van wet- en regelgeving kan bijdragen aan vermindering van het risico? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is er uit deze inventarisatie gekomen?

Antwoord:

Als onderdeel van programmeren van de toezichtstaak wordt achteraf en ook vooraf wet- en regelgeving getoetst op haalbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudegevoeligheid. Binnen de zes gestarte programma's behoort het verkennen van mogelijkheden om de wet- en regelgeving aan te passen als onderdeel van het onderzoek naar het handelingsperspectief.

17

Wat betekent de IBRA voor de risico-afweging tussen de vervoersmodaliteiten? Welke rol speelt het IBRA hierin?

Antwoord:

De IBRA maakt een ILT brede afweging van maatschappelijke risico's mogelijk. Daardoor kan nu de schade van luchtvaart met die van rail, zeevaart, binnenvaart of wegvervoer vergeleken worden.

18

Kunt u aangeven hoe op dit moment de capaciteit van de ILT in aantal fulltime-equivalent (fte) of manuren verdeeld is over de onderscheiden risico's?

Antwoord:

De ILT telt ongeveer 1100 FTE. 80% van de medewerkers van ILT werkte medio 2017 direct aan vergunningverlening, toezicht of opsporing. Van die inspecteurs werkt:

- ruim de helft aan transport-thema's (54%)
- minder dan een derde werkt aan milieu en gezondheid (28%)
- minder dan 10% aan economie en aan woningcorporaties (respectievelijk 7% en 8%).

19

Kunt u voor ieder risico aangeven of er volgens de te controleren instanties/bedrijven/personen sprake is van een ondercapaciteit of overcapaciteit bij de ILT?

Antwoord:

De ILT houdt niet (structureel) bij welk oordeel de afzonderlijke onder toezicht staande bedrijven/organisaties/personen hebben over de capaciteit van de ILT. Een overzicht van die beoordeling per risico is daarom niet te geven. Het rapport IBRA 1.0 bevat een technische weergave van feitelijke risico's op de terreinen waar ILT een taak heeft. Deze technische exercitie is nodig om de risico's, die zeer verschillend van aard zijn, en de maatschappelijke schade als gevolg daarvan onderling vergelijkbaar te maken. De IBRA legt nog geen verbinding met de inzet van de ILT.

20

Kunt u aangeven welke verschuiving van aantallen inspecteurs tussen domeinen moet plaatsvinden om de inzet van fte's vorm te geven op basis van de berekende maatschappelijke schadebedragen zoals weergegeven op pagina 15 en 16?

Antwoord:

In het MJP zijn aan de hand van de uitkomsten van de IBRA de eerste stappen gezet in de richting van een programmatische, inspectie brede aanpak ten aanzien van de grootste risico's. De zes programma's die in 2018 worden gestart moeten meer inzicht en onderbouwing verschaffen over welke verschuiving van inzet op basis van het te bereiken maatschappelijk effect gewenst is. Het handelingsperspectief van de ILT wordt hier nadrukkelijk bij betrokken.

In het Meerjarenplan 2018–2022 (MJP)(bijlage bij Kamerstuk 34 775 XII, nr. 4) wordt meer informatie verstrekt over het doel en de werkwijze van de verschillende programma's.

21

Kunt u aangeven hoeveel inspecteurs (fte) momenteel in het domein Fysiek werken en hoeveel dit er waren in 2012?

22

Kunt u aangeven hoeveel inspecteurs (fte) momenteel in het domein Gezondheid werken en hoeveel dit er waren in 2012?

23

Kunt u aangeven hoeveel inspecteurs (fte) momenteel in het domein Milieu werken en hoeveel dit er waren in 2012?

Antwoord 21–23:

De ILT is momenteel niet ingedeeld in de risicocategorieën fysiek, gezondheid en milieu. Zie verder het antwoord op vraag 18. Ten tijde van de vorming van de ILT in 2012 door fusie van de VROM-inspectie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat waren zowel de organisatorische indelingen als de registraties van de inzet niet gebaseerd op de genoemde risicocategorie-indeling. Daarnaast is in de tussenliggende periode sprake geweest van aanzienlijke taakverschuivingen (Kernfysische Dienst, Autoriteit woningcorporaties) en een personele taakstelling. Het is daarom niet goed mogelijk de toenmalige inzetverdeling naar de huidige IBRA-indeling te vertalen.

24

Welke vervolgstappen worden ondernomen nu de conclusie is dat bij gezondheid en milieu hogere schadebedragen te verwachten zijn? Wanneer kunnen daarvan de conclusies worden gepresenteerd?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 2 en 4.

25

Kunt u toelichten waarom een paar ton onjuist verwerkt afval zwaarder meetelt volgens deze methodiek dan het verlies van honderden mensenlevens?

Antwoord:

De schade voor de taak «onjuiste verwerking van afvalstoffen» is uit twee delen opgebouwd: onvoldoende recycling en milieu en gezondheidschade. Omdat het om grote aantallen gaat (12,5 miljoen ton afvalstoffen per jaar) wordt de kostenpost al snel hoog ten opzichte van bijvoorbeeld luchtvaart.

In de IBRA is, omdat het alles in geld uitdrukt, het mogelijk om risico's puur en alleen op basis van één grootte te vergelijken, in dit geval geld. Om tot een goede prioriteitsstelling te komen, worden ook andere afwegingen gemaakt. Bij die afweging betreft de ILT bijvoorbeeld ook de (wettelijke) verplichtingen, maatschappelijke effecten en het handelingsperspectief.

26

Op basis van welke gegevens wordt er een schatting van 5,5 miljoen ton niet-geregistreerde illegale afvalstromen gemaakt? Welke bronnen worden gebruikt voor het meten van de lekstromen? Is dat wetenschappelijk te valideren?

Antwoord:

Voor een aantal afvalstromen zijn onderzoeksrapporten beschikbaar waarin de illegale lekstroom is gekwantificeerd: Besluit beheer autowrakken, toezicht op recyclenorm (ILT, 2014) en het onderzoek afgedankt Elektrisch en Elektronisch afval (Countering WEEE Illegal Trade, 2015, Lyon France). Hierin zijn niet-geregistreerde illegale lekstromen ingeschat van respectievelijk 17% en 56%. Voor de overige afvalstromen zijn geen onderzoeksgegevens bekend en is per stroom een percentage

geschat van 10–15%. Na doorrekening van deze percentages resulteert volgens de IBRA tot een totale hoeveelheid niet-geregistreerd afval van 5,5 mln ton.

Het betreft hier een schatting; een verdere wetenschappelijke onderbouwing is niet mogelijk op dit moment.

Komend jaar gaat de ILT verder met de verbetering van de risicoanalyse en zullen de meest recente cijfers gebruikt worden.

27

In hoeverre is de schatting van de marginale vermijdingskosten van 196 miljoen euro per ton afval op basis van de inflatie een correcte berekening? Op basis van welke cijfers wordt deze schatting gemaakt?

Antwoord:

In de IBRA zijn de marginale vermijdingskosten gehanteerd zoals vermeld in het Handboek Schaduwpreizen, CE Delft 2010.

28

Waar is de conclusie op gebaseerd dat er een onderschatting is van de werkelijke milieuschade?

Antwoord:

In de overzichtstabel van het rapport (Rapportage IBRA 1.0, pagina 15) staat de berekende maatschappelijke schade. Een aantal taken is nog niet geheel gekwantificeerd. Zodra kwantificeren mogelijk is, zal het schadebedrag hoger komen te liggen dan nu gepresenteerd. Vandaar dat hier gesproken wordt van een onderschatting.

Komend jaar gaat de ILT verder met de ontwikkeling van de risicoanalyse en zal eventuele nieuw beschikbare informatie gebruikt worden.

29

Hoe vaak komt het voor dat provincies hun milieutaken niet (voldoende) uitvoeren? In hoeverre zijn de risico's hiervan te berekenen?

Antwoord:

Het interbestuurlijk toezicht van het Rijk op de provincies is alleen gericht op de uitvoering van wettelijke medebewindstaken van de provincies. Het is niet bedoeld om kwaliteit van de taakuitvoering te verbeteren. Ingrijpen gebeurt alleen als wettelijk vastgelegde medebewindstaken niet (juist) worden uitgevoerd. Of als besluiten in strijd zijn met het algemeen belang of het recht. Dat is voor de taken waar de ILT op toeziet sinds 2012 niet voorgekomen.

Wel adviseert de ILT provincies over milieuvergunningen van grote bedrijven. Doorgaans nemen provincies de adviezen van de ILT over, in enkele gevallen per jaar wordt het advies voorgelegd aan de bestuursrechter. De ILT is sober, doelmatig en terughoudend in het interbestuurlijke toezicht en kan daarom ook de risico's op dit vlak niet berekenen.

30

Wat zal er ondernomen worden om de schadelijke gevolgen voor mens en milieu van een ongeval in de drinkwatervoorziening te kwantificeren? Zijn er voorbeelden van andere Europese landen die dit wel hebben gekwantificeerd?

Antwoord:

De IBRA 1.0 is een eerste stap en verdere doorontwikkeling van de IBRA is nodig, bijvoorbeeld ten aanzien van het kwantificeren van schades door een ongeval in de drinkwatervoorziening. De ILT zal in het kader van de doorontwikkeling van de IBRA samen met deskundigen bekijken wat er

moet gebeuren om ontbrekende data te kwantificeren. Het effect van een ongeval in de drinkwatervoorziening is op dit moment moeilijk te kwantificeren. Onderbouwde kwantitatieve uitspraken op dit gebied vergen nader onderzoek. Relevante voorbeelden uit Europese landen zijn de ILT niet bekend. Als er relevante nieuwe informatie is van andere Europese landen, zal dat worden meegenomen in de IBRA.

31

Kunt u voor het aantal vuurwerkgewonden en -doden aangeven of dit komt door legaal vuurwerk, onveilig legaal vuurwerk, illegaal vuurwerk of verkeerd gebruik van vuurwerk en kunt u dat indien mogelijk ook specificeren naar het soort vuurwerk, zoals babypijltjes, strijkers, mortierbommen, et cetera?

Antwoord:

In de IBRA is de post 47,3 miljoen schade veroorzaakt door legaal vuurwerk. Dit is het taakgebied van de ILT. De totale schade (legaal en illegaal) is 63 miljoen euro (zie pagina 50). Binnen de IBRA is de schade verder niet opgesplitst naar oorzaak.

32

Kan er een overzicht worden gegeven van alle geanalyseerde rapporten die leiden tot de huidige «IBRA-conclusie effecten» bij risico 18 (Vrijkomen van ozonafbrekende en klimaatschadelijke rapporten)?

Antwoord:

Voor de IBRA-conclusie zijn openbare gegevens gebruikt van RIVM, International Energy Agency en World Health Organisation. Het gaat hier om openbare bronnen en niet om rapporten.

33

Waarom is bij risico 19 (Onjuist toepassen van gevaarlijke chemische stoffen (REACH)) niet het rapport van het Institute for Risk Assessment Sciences (IRAS) betrokken (bijlage bij Kamerstuk 32 793, nr. 219), dat op basis van onderzoek stelt dat de hormoonverstorende stoffen de samenleving miljarden kosten?

Antwoord:

Dit rapport geeft een overzicht van de kosten voor de EU ten gevolge van blootstelling aan EDC's (endocrine disrupting chemicals). Het neemt zowel directe kosten als secundaire kosten mee. De totale schade wordt ingeschat tussen de € 46 – 288 miljard. Daarbij geeft het rapport zelf aan dat er veel onzekerheid is «*op het gebied van causaliteit en berekening van kosten*»

Uit dit rapport is niet te halen welk aandeel van de schade te koppelen is aan de taken van de ILT, namelijk het onjuist toepassen van een beperkt deel van deze stoffen (zoals biociden). Dit zal in de doorontwikkeling van de IBRA nader worden bekeken.

34

Is er ook onderzoek gedaan naar hoe de wet- en regelgeving dan wel de afspraken binnen Alderstafels kunnen worden aangepast om te komen tot minder hinder voor omwonenden van luchthavens?

Antwoord:

Nee, dit was geen onderdeel van de IBRA.

35

Is bij risico 25 (Stank en geluidsoverlast door luchtvaart) de daling van de woningwaarde meegenomen?

Antwoord:

Nee, er is uitgegaan van de huidige situatie, dus ook het huidige prijspeil van de woningen en het gegeven milieustelsel en geaccepteerde milieubelasting.

36

Zijn bij risico 25 (Stank en geluidsoverlast door luchtvaart) ook «bird strikes» meegenomen?

Antwoord:

Bird strikes zijn meegenomen in risico 24 «Ongevallen met vliegtuigen in Nederland, en Nederlands geregistreerde vliegtuigen in het buitenland».

37

Wanneer gaat de ILT over tot actie bij het onthouden van passagiers-rechten? Kan dit alleen wanneer individuele klachten worden ingediend of ook op basis van eigen onderzoek?

Antwoord:

De ILT is als gevolg van juridische uitspraken niet bevoegd om naar aanleiding van individuele klachten te handhaven. Hierover is al eerder gecommuniceerd naar de Kamer (Aanhangsel Handelingen II 2016/17, nr. 696). Als meldingen wijzen op een structureel probleem spreekt de ILT bedrijven aan en zo nodig wordt er handhavend opgetreden.

38

Op welke wijze worden de risico's over lokaal spoor en metrovervoer ergens op een vergelijkbare wijze geïnventariseerd als in deze IBRA gebeurt voor het hoofdspoor?

Antwoord:

Op grond van de Wet lokaal spoor zijn decentrale overheden verantwoordelijk voor de veiligheid op en nabij de lokale spoorwegen. Zij zijn op grond van deze wet verplicht om elke vier jaar een visie vast te stellen over een kwalitatief goed en doelmatig beheer. In die visie moeten onder meer prestatie-indicatoren worden uitgewerkt met betrekking tot de kwaliteit en de betrouwbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur.

39

Wat zijn de criteria waarmee vastgesteld wordt of iets behoort tot lokaal vervoer en dus de lokale overheden verantwoordelijk zijn voor aspecten als veiligheid, milieu en economie?

Antwoord:

Zoals in vraag 38 is aangegeven is het een verantwoordelijkheid van de betreffende decentrale overheden om zelf criteria te benoemen, aanvullend aan de criteria die in de wet lokaal spoor zijn opgenomen. De wet lokaal spoor geeft aan dat tenminste prestatienormen met betrekking tot kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur moeten worden uitgewerkt.

40

Kunt u aangeven wat de kosten zijn van één extra fte bij de ILT voor inspectie op het gebied van onveiligheid en verstoring van het marktevenwicht in het goederenvervoer over de weg?

Antwoord:

De ILT maakt bij de berekening van haar personeelskosten geen onderscheid tussen de domeinen. Op basis van de loonsom en kosten als

opleidingen, toelagen, reis- en verblijfkosten en woon-werkverkeer bedragen de kosten voor 1 fte gemiddeld € 81.200.

41

In hoeverre valt onder materiële en immateriële schade ook schade zoals veroorzaakt door het in de file staan met een rolstoelvervoersmiddel?

Antwoord:

In de berekening van de maatschappelijke kosten van onveilig bus- en rolstoelvervoer zijn geen filekosten betrokken.

42

Wanneer gesproken wordt over chauffeurs van Uber, gaat het dan om chauffeurs die zonder geldige vergunning tegen betaling personenvervoer aanbieden of om alle chauffeurs van Uber?

Antwoord:

In de IBRA-berekening zijn alle partijen meegenomen die wederrechtelijk inkomsten genieten van alle vormen van illegaal taxivervoer.

43

Wat is de stand van zaken van de boordcomputer taxi qua implementatie en handhaving?

Antwoord:

Zoals toegezegd in de brief van 15 mei 2017 (Kamerstuk 31 521, nr. 102) zal de Tweede Kamer nog voor het eind van 2017 worden geïnformeerd over de aanpak met betrekking tot de storingen die optreden bij het uitlezen van de boordcomputer taxi (BCT). In diezelfde brief is tevens toegezegd dat de Kamer vóór het einde van het jaar geïnformeerd zal worden over de voortgang m.b.t. de pilot over de nieuwe handhavingsstrategie ILT.

44

Kunt u aangeven wat de kosten zijn van één extra fte bij de ILT voor inspectie op het gebied van verstoring van de marktwerking bij het taxivervoer?

Antwoord:

Zie antwoord 40.