Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Meerjarenplan ILT 2023-2027

September 2022



Inhoudsopgave

1. Voorwoord 2
2. Inleiding 3
3. De richting van de ILT 4
4. Werken aan maatschappelijk effect 9
5. Waaraan werkt de ILT 16
6. De organisatie 42

Overzicht figuren

Figuur 1 Missie ILT 4
Figuur 2 Kernwaarden van de ILT 5
Figuur 3 Casus: VTH-stelsel 7
Figuur 4 Casus: energietransitie 8
Figuur 5 Top 15 hoogste schade IBRA 2022 10
Figuur 6 Voorbeeldpercentages per schadecategorie 10
Figuur 7 Casus: drones 12
Figuur 8 Casus: AdBlue-manipulatie 12
Figuur 9 Casus: toezichtsvormen 13
Figuur 10 Rol ILT bij toezicht op Tata Steel IJmuiden 33
Figuur 11 Datakoers ILT 42
Figuur 12 Begroting ILT 2023-2027 in miljoen € 43

1. Voorwoord

Dit meerjarenplan is een aanscherping van de plannen van vorig jaar. Doorlopend gaat het om de juiste keuzes maken: wanneer heeft ons werk het meeste effect?
Veiligheid speelt een belangrijke rol, maar de aandacht voor leefbaarheid en duurzaamheid bepaalt een steeds groter deel van onze inzet. Milieuschade is niet altijd direct zichtbaar, maar kan op termijn grote gevolgen hebben voor de leefomgeving én hoge kosten met zich meebrengen. Tijdig signaleren en voorkomen, is beter dan repareren.

Daarbij luisteren we als ILT naar ketenpartners, brancheorganisaties, bedrijven die onder ons toezicht staan. We krijgen de bevestiging van 'gewone' Nederlanders dat onze aandacht uitgaat naar de juiste onderwerpen. En adviezen om bij te sturen, nemen we ter harte.

Ook het huidige coalitieakkoord is voor de ILT een bevestiging dat we de juiste koers varen. Ik ben blij dat er weer meer aandacht is voor stevig toezicht. De extra middelen voor de aanpak van milieucriminaliteit laten dat zien. De aankomende Wet op de rijksinspecties geeft aan dat onafhankelijk toezicht op waarde wordt geschat. Daarmee wil de ILT, samen met andere rijkstoezichthouders, bijdragen aan het terugwinnen van vertrouwen in overheidsoptreden.

We doen er alles aan om als toezichthouder zichtbaar en effectief te zijn. Lang niet altijd vanuit een wettelijk kader, maar vooral om maatschappelijke risico's aan te pakken. De ILT doet dit op een groeiend aantal terreinen, van afvaltoepassingen tot luchthavens en van uitstoot door grote fabrieken tot cybersecurity van bijvoorbeeld waterleidingbedrijven. We willen daarbij vooroplopen in het gebruik van technologische ontwikkelingen als internettoezicht en gebruik van artificiële intelligentie.

En we zijn flexibel genoeg om in te spelen op onverwachte situaties. In tijden van COVID-19 werd dat duidelijk bij het transport van ziekenhuisafval en het toezicht op desinfectiemiddelen. Dit jaar dragen we bij aan het controleren van de sancties tegen Rusland bij alle vervoersmodaliteiten.

De ILT-inspecteurs leveren met hun specialistische kennis een belangrijke bijdrage en zijn de ogen en oren van de samenleving. Het is mooi te zien dat zoveel gedreven en betrokken medewerkers zich inzetten voor het belangrijke werk van de inspectie.

Binnenkort neem ik afscheid als inspecteur-generaal van de ILT. Ik vind dat de inspectie de afgelopen jaren professioneler, zichtbaarder en over de breedte sterker is geworden. Maar het gaat mij nooit snel genoeg en ik vind dat het altijd beter kan. Ik heb er alle vertrouwen in dat als de ILT doorgaat op de ingeslagen weg, dat zij de juiste keuzes blijft maken.

Jan van den Bos
Inspecteur-generaal Leefomgeving en Transport

2. Inleiding

Inspectie Leefomgeving en Transport

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is de toezichthouder van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Ongeveer 1.450 medewerkers werken dagelijks aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen.

De maatschappelijke dynamiek vraagt oog voor nieuwe risico's en goede aansluiting bij de actualiteit. Dit werkt ook door in de organisatie van de ILT. Het brengt de noodzaak wendbaar te zijn, en dwingt tot het maken van scherpe keuzes over de inzet van de beperkt beschikbare capaciteit. In dit Meerjarenplan (MJP) beschrijft de ILT hoe zij invulling geeft aan de taken en ambities.

Werkveld

Het werkveld van de ILT is divers in werkzaamheden en onderwerpen. De hoofdtaken van de ILT zijn toezicht, opsporing en vergunningverlening. Deze taken hebben betrekking op een breed spectrum aan onderwerpen, zoals afval, biociden, chemicaliën, drinkwater, hoogwaterveiligheid, vervuilde grond, en het transport via de weg, het spoor, het water, door de lucht en door buisleidingen. Regelmatig komen daar nieuwe taken bij. Zo houdt de ILT sinds 2021 ook toezicht op de (digitale) veiligheid van de vitale infrastructuur: cybersecurity.

Namens de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) ziet de Autoriteit woningcorporaties (Aw) – onderdeel van de ILT – toe op het gedrag van woningcorporaties en op hun financiële beheer, zodat deze zich concentreren op hun kerntaak: zorgen dat mensen met een lager inkomen goed en betaalbaar kunnen wonen.

Daarnaast voert de ILT verschillende taken uit voor de ministeries van Economische Zaken en Klimaat (EZK), Justitie en Veiligheid (JenV), Buitenlandse Zaken (BZ) en Financiën.

Over dit Meerjarenplan

De ILT stelt jaarlijks een MJP op, in lijn met aanwijzing 10 van de minister-president inzake de rijksinspecties. Deze aanwijzing bepaalt dat een rijksinspectie werkt op basis van een werk-programma dat is goedgekeurd door de minister en is aangeboden aan de Staten-Generaal.

Dit MJP 2023-2027 is een actualisatie van het MJP van vorig jaar. De belangrijkste wijzigingen zijn de nieuwe taken ten opzichte van de taken in 2022, het nieuwe coalitieakkoord en de doorontwikkeling van de ILT.

De hoofdpunten van het MJP zijn samengevat in hoofdstuk 3. De uitgangspunten van de Koers ILT uit 2016 blijven leidend; binnen dat kader vinden uitbreidingen, verdiepingen en accentverschuivingen plaats als gevolg van veranderingen in wettelijke taken en maatschappelijke ontwikkelingen. Specifieke aandacht is er daarbij voor de afspraken uit het coalitieakkoord 'Omzien naar elkaar, vooruitzien naar de toekomst' en de besluitvorming over de toekomst van het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving: het VTH-stelsel. De ILT heeft een rol in dit stelsel.

Hoofdstuk 4 geeft een nadere beschrijving van de manier waarop de inspectie aan haar missie werkt. Onder meer hoe de ILT concreet de uitgangspunten van de Koers vertaalt in haar werkwijze. In hoofdstuk 4 staat ook een korte samenvatting van de ILT-brede risicoanalyse (IBRA). De volledige IBRA is als bijlage opgenomen.

Hoofdstuk 5 beschrijft de belangrijkste onderwerpen, of werkvelden, waaraan de ILT werkt en welke gevolgen de keuzes in werkwijze hebben voor de uitvoering van de taken. In dit onderdeel staat ook een overzicht van nieuwe taken.

Hoofdstuk 6 gaat in op de interne ILT-organisatie.

Sturing en verantwoording

Dit MJP bestrijkt de periode 2023-2027. De keuzes in dit MJP zijn keuzes op hoofdlijnen, waarmee de ILT beoogt een zo groot mogelijk maatschappelijk effect te bereiken. In jaarplannen vertalen onderdelen van de ILT deze keuzes naar de inzet van mensen en middelen, en daarmee naar uit te voeren activiteiten. In het jaarverslag legt de ILT ten slotte verantwoording af over de uitgevoerde activiteiten en de resultaten van die inzet.

3. De richting van de ILT

Missie en koers

De ILT werkt aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen.

Figuur 1 Missie ILT

De ILT werkt sinds 2016 volgens de 'Koers ILT' en heeft als belangrijkste doel het beperken van maatschappelijke schade. De kernwaarden van de Koers zijn: *selectief*, *effectief*, *reflectief*, en *optimale dienst- en vergunningverlening*.

- **Selectief**
  De hoeveelheid aan taken in combinatie met de per definitie begrensde capaciteit dwingt tot het maken van scherpe keuzes. 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 inspectie het grootste effect kan sorteren. Voor een belangrijk deel doet de ILT dit door te beoordelen waar de grootste maatschappelijke schades optreden.

- **Effectief**
  De ILT voert het toezicht zoveel mogelijk risicogericht en informatiegestuurd uit. De ILT kijkt voortdurend naar de beste manier om risico's te verminderen. Dat gebeurt voor een belangrijk deel in de vorm van programma's. De ILT kiest de toezichtvorm en instrumenten waarmee zij denkt het meeste resultaat te bereiken. Naast (traditionele) inspecties, zet de ILT ook steeds vaker nieuwe instrumenten in of een combinatie van traditionele en nieuwe instrumenten.

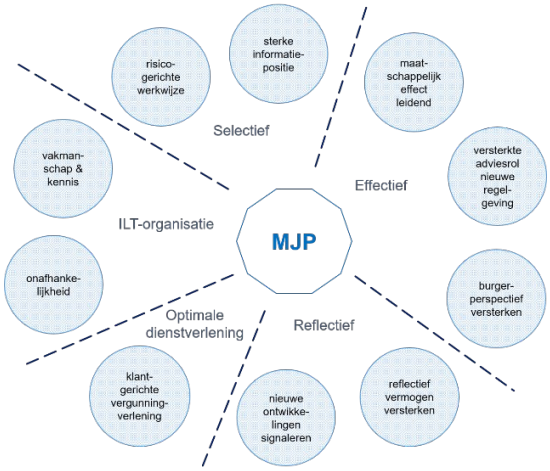
- **Reflectief**
  De medewerkers vormen het belangrijkste kapitaal van de ILT en signaleren in hun werk vaak als eerste mogelijke (nieuwe) risico's, bijvoorbeeld in het tekortschieten van bestaande regelgeving. Door het afgeven van signalen hierover aan beleid, politiek en samenleving draagt de ILT actief bij aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid.

- **Optimale dienst- en vergunningverlening**
  De ILT streeft naar een duidelijk, eenvoudig en efficiënt proces van vergunningverlening, waarbij de beoordeling van de aanvraag bijdraagt aan het verminderen van maatschappelijke risico's. De ILT heeft de dienstverlenende activiteiten sinds 2020 gebundeld in een loket. De komende jaren werkt de ILT verder aan de verbetering van de dienstverlening.

Richtinggevende keuzes

De ILT heeft de kernwaarden in het vorige MJP (2022-2026) vertaald naar een aantal richtinggevende keuzes voor de invulling en uitvoering van haar werk. Deze zijn weergegeven in Figuur 2.

Deze kernwaarden blijven onveranderd. Wel is sprake van een doorontwikkeling en enkele accentverschuivingen, met name voor de pijlers *effectief* en *reflectief*. De ILT wil op tijd betrokken zijn bij de ontwikkeling van nieuwe (internationale) regelgeving, en het burgerperspectief en reflectief vermogen versterken.



Figuur 2 Kernwaarden van de ILT

Vervolg op de Koers 2021

Als vervolg op de Koers wil de ILT ook na 2022 invulling geven aan verdere organisatieontwikkeling gericht op het maatschappelijk belang. Deze doorontwikkeling heeft als werktitel: Koers(en) op Kompas.

Koers(en) op Kompas

Met de Koers 2021 heeft de ILT een ontwikkeling doorgemaakt naar een toezichthouder die werkt aan het beperken van maatschappelijke schade aan mens en milieu. De ILT heeft de bakens verzet: van legalistisch handelen naar maatschappelijk zinvol optreden. Wet- en regelgeving zijn nog steeds de handelingsbasis, maar de ILT bewijst haar waarde door vooral daar te zijn waar de grootste maatschappelijke risico's zijn (selectiviteit).

De afgelopen jaren heeft de ILT gewerkt aan een fundamenteel andere inrichting van haar werk, om als toezichthouder relevanter en effectiever te kunnen zijn. De ILT-brede risicoanalyse (IBRA) is een zichtbaar resultaat van de Koers en wordt als instrument voortdurend beter gemaakt.

Ook is de ILT-organisatie gekanteld van de historische inrichting langs toezichtsdomeinen naar een risicogestuurde uitvoering van taken, over beleidsgrenzen heen. Verbetering van de dienstverlening en grotere zichtbaarheid van de ILT zijn andere resultaten van de Koers.

Wendbaarheid en heldere keuzes

De ontwikkeling van de ILT als toezichthouder met maatschappelijke meerwaarde gaat de komende jaren door. Voor het bereiken van maatschappelijk effect is het belangrijker en urgenter dan ooit dat de ILT wendbaar en flexibel kan opereren. Verandering is meer en meer een constante en de wereld om ons heen is voortdurend in beweging.

Zichtbaar is de groeiende impact op het werk van de ILT van wereldwijde crises als COVID-19, de oorlog in Oekraïne en het klimaat. Ook politieke thema's, technologische ontwikkelingen en een innovatieve buitenwereld maken dat het werk van de inspectie continu aan verandering onderhevig is.

De ILT moet daarom blijven werken aan haar aanpassingsvermogen om vanuit de eigen rol en opdracht te kunnen anticiperen op, en mee te bewegen met, relevante ontwikkelingen. De drijfveer van waaruit de ILT handelt blijft daarbij altijd het beperken van maatschappelijke schade.

Dat betekent dat kiezen wat de ILT wel en niet doet steeds belangrijker wordt. Niet alleen vanwege de per definitie schaarsheid van mensen en middelen, maar ook omdat actuele omstandigheden direct invloed kunnen hebben op de inzet van deze mensen en middelen. Als de ILT bijvoorbeeld om veiligheidsredenen met 2 inspecteurs op pad moet in plaats van 1, betekent dat minder inzet op een andere plek.

De ILT maakt van kiezen een speerpunt voor de komende periode. Niet alleen prioriteiten stellen, maar – wanneer nodig – ook bewust en onderbouwd expliciet maken wat de inspectie dan niet of minder doet.

Breed signaleren

De signalerende functie van de ILT wordt verder versterkt, daar zet de ILT de komende periode extra op in. Dat is een van de zaken die ook de buitenwereld vraagt. Naast risicogericht toezicht biedt de signalerende functie de ILT de mogelijkheid om nieuwe risico's, waarvoor nog geen regelgeving is, onder de aandacht te brengen van de politiek en de samenleving.

Als een waakhond van publieke belangen moet de ILT een 'luis in de pels' van de wetgever zijn en ook met niet per se welgevallige signalen durven komen. Feitelijke signalen van een gezaghebbende toezichthouder zijn en blijven van groot belang in het maatschappelijk debat.

Deze functie en de in het coalitieakkoord aangekondigde betere borging van de onafhankelijke positie van rijksinspecties kunnen ook bijdragen aan het herstel van vertrouwen in de overheid.

De ILT levert als onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met deze werkwijze een essentiële bijdrage aan de beleidsdoelen en ambities van het ministerie: een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. Klimaatbestendig, economisch sterk en circulair. Een land dat mens en milieu beschermt. En een land dat mensen met elkaar en met de wereld verbindt.

Maatschappelijke ontwikkelingen

Maatschappelijke ontwikkelingen maken het werk van de ILT enerzijds moeilijker, doordat nieuwe patronen en risico's ontstaan die vaak lastig te voorspellen zijn. Anderzijds ontstaan, bijvoorbeeld door innovatie, nieuwe mogelijkheden om beter en effectiever toezicht te houden.

Door snelle ontwikkelingen zijn er verschillen tussen wat kan en wat mag, bijvoorbeeld doordat wetgeving niet (meer) goed aansluit op maatschappelijke risico's. Het is een uitdaging te letten op deze spanning en deze te signaleren.

Omgevingsanalyse

In het Meerjarenplan 2022-2026 is een uitvoerige omgevingsanalyse opgenomen. Hierin benoemt de ILT als relevante ontwikkelingen:

- **Vertrouwen in de overheid, een transparante overheid, en de mondige en actieve burger**
  Het vertrouwen van de burger in de Nederlandse overheid is relatief groot, toch staat het onder druk. In het maatschappelijk debat kan een toezichthouder zoals de ILT een belangrijke rol spelen door de verbinding te maken met de burger, betrouwbare informatie te leveren en misstanden te agenderen.
- **Technologie, digitalisering en dataficering van de maatschappij**
  Digitalisering leidt zowel tot nieuwe maatschappelijke risico's, bijvoorbeeld cyberrisico's, als tot allerlei mogelijkheden voor innovatie en vernieuwing in het toezicht.
- **Globalisering en netwerksamenleving**
  Onze omgeving is op steeds complexere wijze met elkaar verbonden. Dit heeft gevolgen voor het toezicht. Het vraagt om goed zicht op deze relaties en een duidelijke focus op het doel van het toezicht.
  Bovendien vraagt het om brede samenwerking met andere (internationale en/of private) toezichthouders, mede vanwege de groeiende omvang van EU-regelgeving. Ten laatste vraagt het om verdere ontwikkeling van het instrumentarium van de inspectie om interventies te kunnen plegen, bijvoorbeeld bij de aanpak van internationale milieucriminaliteit.
- **Transities**
  Als onderdeel van het ministerie van IenW heeft de ILT te maken met transities zoals de aanpak van de klimaatverandering, de overgang naar een circulaire economie en de ontwikkeling van slimme en duurzame mobiliteit. Ook de energietransitie is ingrijpend, aangejaagd door urgente aanpak van CO_2-reductie en een ambitieuze Europese agenda. De ILT moet als toezichthouder inspelen op de dynamiek in deze transities.

Deze ontwikkelingen blijven de komende jaren een rol spelen bij het bepalen van het werkprogramma van de ILT. De mate waarin ze doorwerken in de taakvelden van de ILT kan verschillen.

Coalitieakkoord 'Omzien naar elkaar, vooruitzien naar de toekomst'

Op 15 december 2021 werd het coalitieakkoord 'Omzien naar elkaar, vooruitzien naar de toekomst' gepresenteerd. Het coalitieakkoord besteedt onder meer aandacht aan de zorg voor een schone en gezonde leefomgeving door het aanpakken van milieucriminaliteit en milieurisico's. In het coalitieakkoord is hier €24 miljoen euro voor beschikbaar gesteld, waarbij wordt verwezen naar aanbevelingen gedaan door de commissie Van Aartsen en de Algemene Rekenkamer. Daarvan is €18 miljoen beschikbaar gesteld voor de versterking van de omgevingsdiensten en €6 miljoen voor de versterking van de ILT.

Ten tijde van het opstellen van dit MJP wordt nog gewerkt aan de uitwerking van de ambities uit het coalitieakkoord in concrete beleidsprogramma's. De ILT heeft als reactie op de eerste beleidsuitwerking van het coalitieakkoord een handhavingsbrief uitgebracht en zal HUF-toetsen uitvoeren voor concrete beleidsvoorstellen.

Het coalitieakkoord benoemt ook het belang van een betere borging van de onafhankelijkheid van inspecties. Het kabinet werkt daartoe een voorstel uit voor een Wet op de rijksinspecties. De ILT ondersteunt het belang van deze wet en wordt betrokken bij de uitwerking.

Casus: VTH-stelsel

In maart 2021 verscheen het advies 'Om de leefomgeving' van de commissie Van Aartsen. Het advies beschrijft dat het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (het VTH-stelsel) voor het milieudomein niet goed functioneert en gekenmerkt wordt door fragmentatie en vrijblijvendheid. Hierdoor ontstaat vermijdbare milieuschade. Voor dit advies is mede gebruikgemaakt van een ILT-signaalrapportage uit 2019.
In het coalitieakkoord wordt ingegaan op de uitwerking en invoering van verbeteringen in het VTH-stelsel, waarvoor ook financiële middelen beschikbaar worden gesteld. Voor de uitwerking van de beoogde verbeteringen wordt een interbestuurlijk programma opgestart. In dit programma worden 6 sporen uitgewerkt, waarvan 3 met name voor de ILT van belang zijn:

- afstemming tussen bestuursrecht en strafrecht;
- informatie-uitwisseling en datakwaliteit;
- monitoring van de kwaliteit van het milieutoezicht.

De exacte rol van de ILT in deze sporen wordt de komende tijd verder ingevuld. Daarbij is het voor de ILT belangrijk om vast te houden aan het gehele pakket van maatregelen dat de commissie bepleit en aandacht voor een verbeterde samenwerking van alle bij het VTH-stelsel betrokken partijen om zo de milieuschade daadwerkelijk aan te pakken.

Figuur 3 Casus: VTH-stelsel

Externe ontwikkelingen

Onverwachte veranderingen, zoals de COVID-19-pandemie en de oorlog in Oekraïne, vergroten de urgentie voor de ILT als toezichthouder een efficiënte werkwijze te combineren met voldoende wendbaarheid en aanpassingsvermogen.

De naar aanleiding van de oorlog ingestelde sancties vragen van de ILT en haar medewerkers snel te schakelen om een bijdrage te leveren aan het toezicht op de sanctienaleving. De brede wens om minder gas en andere brandstoffen uit Rusland te gebruiken, kan op termijn leiden tot grotere druk op het toezicht op het transport en het gebruik van alternatieve energiebronnen.

Casus: energietransitie

Een voorbeeld van nieuwe opgaven waar de ILT mee te maken krijgt, volgt uit de energietransitie.
Een veel grootschaliger toepassing van waterstof stelt hoge eisen aan het transport (buisleidingen, vervoer gevaarlijke stoffen) en de veilige toepassing daarvan. Delen van het petrochemisch cluster in de Rotterdamse haven zullen van karakter veranderen, met nieuwe risico's tot gevolg. Op termijn kan een grote hoeveelheid versleten accu's van elektrische voertuigen ontstaan, die zorgvuldige verwerking vereist. Op dit moment ontbreekt daarvoor de grootschalige verwerkingscapaciteit.
Ook is voorzienbaar dat op termijn grote hoeveelheden oude zonnepanelen een afvalprobleem vormen. De ILT zal, passend bij haar rol en taken, moeten investeren in de benodigde kennis om op te treden als handhaver en vergunningverlener, gericht op beperking van de grootste risico's voor veiligheid en leefomgeving.

Figuur 4 Casus: energietransitie

De COVID-19-pandemie heeft op verschillende manieren effect gehad op het werk van de ILT. Gevolgen voor de onderwerpen waarop de ILT toezicht houdt, zoals mogelijk blijvend veranderde mobiliteit op het gebied van personenvervoer, met vooral effecten bij luchtvaart en spoor, en een toename in het goederenvervoer als gevolg van bestellingen via webshops. En gevolgen voor de manier waarop de ILT toezicht houdt, zoals inspecteren op afstand en een verdere impuls voor innovatie en digitalisering van processen.



4. Werken aan maatschappelijk effect

Centraal in het handelen van de ILT staat het werken aan maatschappelijk effect: het beperken van maatschappelijke schade. De ILT werkt aan maatschappelijk effect door selectief te zijn wat betreft de onderwerpen die zij aanpakt (het 'wat'), en door gericht te kiezen voor de inzet van instrumenten die de grootste kans op resultaat biedt (het 'hoe').

Selectief: welke onderwerpen met welke prioriteit
Bij de selectie van de onderwerpen werkt de ILT zo veel mogelijk risicogericht. Dit gebeurt aan de hand van de risico's, beschreven en berekend in de ILT-brede risicoanalyse (IBRA). Daarnaast worden wettelijke verplichtingen en politieke en maatschappelijke wensen betrokken. De ILT zal een wettelijke verplichting met minimale inzet invullen wanneer de IBRA uitwijst dat (vrijwel) geen sprake is van een maatschappelijk risico.

Risicogericht: de grootste maatschappelijke risico's
De jaarlijkse IBRA schat de kans en de grootte in van maatschappelijke schade op alle toezichtterreinen van de ILT. Van oudsher handelt een inspectie vooral vanuit de wet: toezien op de naleving van wet- en regelgeving. Het niet-volgen van regels beschouwt ze als een risico en brengt ze in kaart.

Met behulp van de IBRA kijkt de ILT breder dan deze legalistische insteek en berekent de ILT waar de grootste maatschappelijke risico's bestaan en waarop de inspectie haar capaciteit wil inzetten. Insteek is dat deze werkwijze bijdraagt aan de maatschappelijke legitimatie van de ILT als toezichthouder.

De inspectie stelt in de IBRA 41 clusters van onderwerpen vast en berekent per onderwerp de jaarlijkse maatschappelijke schade die boven de norm uitkomt en schadelijk is voor mens en milieu. Er is in deze editie van de IBRA 1 onderwerp bijgekomen: Ongeval onbemande luchtvaart (drones).

Net als in eerdere jaren maakt de ILT gebruik van de meest actuele informatie en de best beschikbare bronnen. Hierdoor kunnen de berekende maatschappelijke schades verschillen ten opzichte van vorige jaren.

Resultaten
Concreet bevat de IBRA 2022 een actualisatie van de top-15-onderwerpen met de hoogste schade van de IBRA uit 2021. Binnen deze top 15 heeft de ILT gekeken of nieuwe gegevens beschikbaar zijn. Voor 8 onderwerpen is dat het geval.

De nieuwe gegevens laten een consistent beeld zien ten opzichte van 2021. Dat is volgens verwachting. Alleen de top 15 is geactualiseerd en veel onderwerpen in de IBRA, zoals risico's bij de verwerking van afval, ontwikkelen niet zo snel dat de berekende schades sterk wijzigen.

Er zijn 2 onderwerpen die op een andere positie staan dan in de vorige versie van de IBRA. Dit zijn de onderwerpen Ongeval railvervoer en Geluid. Deze onderwerpen zijn van plaats gewisseld en staan nu op respectievelijk de 14^{e} en 15^{e} plaats.

Onderwerp	Totale schade in € miljoen/ jaar	#	Rangorde ten opzichte van IBRA 2021
1. Afval	4.000	#	⇔
2. Bodem & grondwater-kwaliteit	960	#	⇔
3. REACH & biociden	850	#	⇔
4. Onveilig goederen-vervoer weg	520	#	⇔
5. Duurzame producten	210	#	⇔
6. OAS & F-gassen	200		⇔
7. Legionella	180		
8. Ongeval taxivervoer	110		⇔
9. Ongeval busvervoer	100		⇔
10. Infrastructuur weg	90		⇔
11. Uitstoot wegverkeer	80		⇔
12. Ongeval scheepvaart	75	#	⇔
13. Bouwproduct	75	#	⇔
14. Ongeval railvervoer	48		⇧
15. Geluid	46		⇩

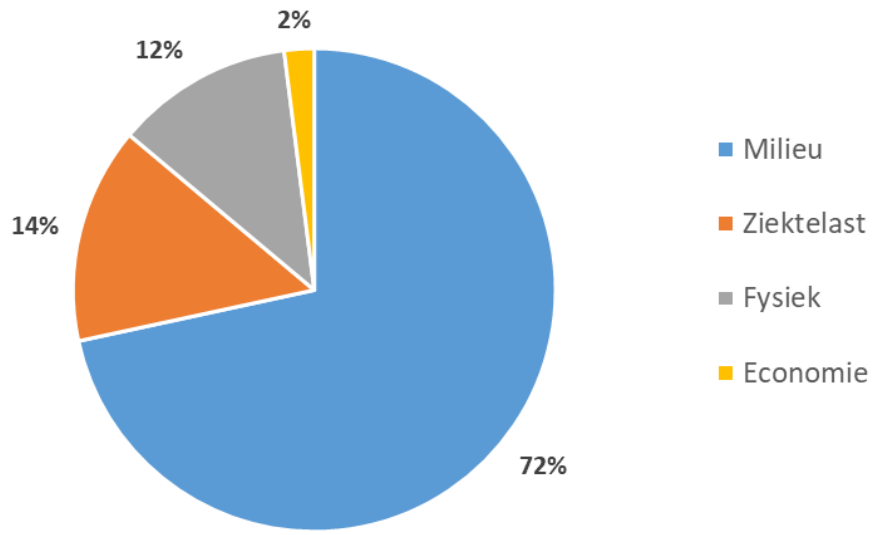
Legenda	
#	de ILT kan een deel van de schade niet berekenen; niet '0'
⇔	positie in IBRA 2022 is gelijk aan die in 2021
⇧	positie in IBRA 2022 is hoger dan die in 2021
⇩	positie in IBRA 2022 is lager dan die in 2021

Figuur 5 Top 15 hoogste schades IBRA 2022

Schadecategorieën

De ILT onderscheidt 4 schadecategorieën:

- **Fysieke schade**: doden en gewonden door ongevallen;
- **Gezondheidsschade**: verlies van levenskwaliteit of levensduur vanwege stoffen en straling;
- **Milieuschade**: ontstaan van schaarste door verdringing en vernietiging van middelen, zoals lekkage van giftige stoffen waardoor grondwater niet meer bruikbaar is als drinkwaterbron;
- **Economische schade**: verlies van maatschappelijk kapitaal.



Figuur 6 Voorbeeldpercentages per schadecategorie

Het bijlagerapport van de IBRA beschrijft de methode die is gebruikt voor de berekeningen. Zo zijn de 41 onderwerpen opgebouwd uit 117 ongewenste gebeurtenissen. Van al die ongewenste gebeurtenissen is een factsheet opgesteld. Naast de berekende schadebedragen in de tabel beschrijft de IBRA:

- Buitengewone gebeurtenissen. Dit zijn onwaarschijnlijke gebeurtenissen waarvan de gevolgen bijzonder groot zijn, bijvoorbeeld een zware overstroming. Voor deze categorie is een schatting gemaakt van het mogelijke maatschappelijke risico;
- Schade waarvoor geen bedrag kan worden bepaald doordat er onvoldoende informatie is over het onderwerp, of doordat de beschikbare informatie onvoldoende betrouwbaar is. Deze wordt aangeduid met een '#'.

Daarnaast brengt de IBRA schadelijke activiteiten *zonder* wettelijke norm in beeld.

Voorbeelden hiervan zijn ontbrekende normen voor de uitstoot van CO_2, fijnstof en NO_x door luchtvaart en (deels) scheepvaart. Voor de uitstoot van deze stoffen gelden in andere sectoren zoals het wegverkeer namelijk wél wettelijke normen.

Ook opvallend is schade *onder* de wettelijke norm. Blootstelling aan chemische stoffen zoals biociden kan ook onder de norm al schade geven voor de volksgezondheid. Omdat er geen sprake is van het overschrijden van een norm berekent de IBRA in deze gevallen geen schadebedrag. Wel kan de ILT zulke schade signaleren.

De IBRA ontwikkelt jaarlijks door. Er is bovendien in 2020 een Raad van Advies ingesteld die de ILT gevraagd en ongevraagd adviseert en zo bijdraagt aan de kwaliteitsborging en -ontwikkeling. Het opgestelde advies is bij de IBRA als bijlage opgenomen.

Ieder jaar krijgt de ILT er nieuwe taken bij. Deze voegt de ILT toe – als nieuw onderwerp aan de IBRA, of als nieuwe ongewenste gebeurtenis aan een bestaand onderwerp – en werkt ze uit.

Wettelijke en/of internationale verplichtingen

De ILT heeft te maken met veel wet- en regelgeving en andere geformaliseerde afspraken waarin verplichtingen zijn opgelegd. Beleid van de ILT is om zoveel mogelijk risicogericht te werken, zoals in dit MJP wordt toegelicht. De ILT houdt ook rekening met zowel de maatschappelijke opvattingen over de rol van toezicht als met inzichten over de meest effectieve en efficiënte manier waarop toezicht kan worden uitgeoefend.

Soms is sprake er van gedetailleerde (middel-)voorschriften voor verplichte (object)inspecties. Dergelijke inspecties kosten de ILT veel capaciteit, zonder dat altijd duidelijk is welk risico wordt aangepakt. Door andere of een combinatie van toezichtinstrumenten in te zetten, kan vaak slimmer en efficiënter worden geïnspecteerd zonder dat het doel uit het oog wordt verloren. Zo kan het bijvoorbeeld voorkomen dat de ILT kiest voor een combinatie van fysieke inspecties en innovatieve digitale technieken. De meerwaarde en rationale van haar risicogerichte werkwijze kaart de ILT zowel in nationaal als internationaal verband aan.

Waar sprake is van minder harde en gedetailleerde verplichtingen, heeft de ILT meer mogelijkheden de afweging te maken hoe in- of extensief de wettelijke taken worden opgepakt. Zo kan de ILT in voorkomende gevallen ook kiezen om pas in actie te komen bij signalen dat er iets aan de hand is.

Ook de ILT wordt regelmatig getoetst, bijvoorbeeld door audits. Ondanks de ambitie om aan alle verplichtingen te voldoen, kan het incidenteel voorkomen dat dit toch niet geheel het geval is bij een van de vele toezichtstaken.

In specifieke onvoorziene omstandigheden kan de ILT de keuze maken een verplichting niet (volledig) in te vullen. Zo betekent de inzet van de ILT op de sancties ingesteld tegen (Wit-)Rusland naar aanleiding van de oorlog in Oekraïne dat er (tijdelijk) minder capaciteit beschikbaar is voor reguliere inspecties. De ILT meldt dergelijke gevallen met substantiële impact aan de minister en eventueel in relevante (internationale) gremia.

Naar de toekomst toe signaleert de ILT een spanning. Met name in Europees verband lijkt er sprake van druk op meer gedetailleerde voorschriften voor verplichte aantallen inspecties, terwijl niet duidelijk is of er voldoende middelen beschikbaar komen om dergelijke detailvoorschriften te

kunnen nakomen. Wanneer de ILT een nieuwe verplichting niet kan nakomen, dan is uitgangspunt om een signaal af te geven aan de minister, en dit ook te melden in het kader van de verantwoordingscyclus.

Vanuit de beleidsdirecties van IenW start een programma om te kijken of er een 'stofkam' door de regelgeving kan worden gehaald en er taken van de ILT uit de wetgeving kunnen worden geschrapt. Met het schrappen van bestaande taken van de ILT kan ruimte ontstaan om nieuwe taken uit te voeren.

Politieke en maatschappelijke wensen

De ILT betrekt bij het opstellen van het werkprogramma – naast de grootste door haarzelf gemeten maatschappelijke risico's en verplichtingen – ook de wensen vanuit politiek en samenleving. Zoals al genoemd in het coalitieakkoord wordt uitdrukkelijk aandacht besteed aan de zorg voor een schone en gezonde leefomgeving door het aanpakken van milieucriminaliteit en -risico's.

Bovendien heeft de ILT in 2021 voor de IBRA een perceptieonderzoek gedaan. Daarin is met behulp van een burgerpanel de vraag beantwoord hoe de maatschappij het werk van de ILT zou prioriteren. Uitkomst was dat de prioritering grotendeels overeenkomt met de risico's uit de berekende IBRA-ranking. Onderwerpen die dicht bij de persoonlijke beleving staan, scoren in het onderzoek relatief wat hoger dan in de IBRA-berekening, bijvoorbeeld het milieu en de drinkwater-sector.

Ook kan het voorkomen dat, als gevolg van nieuwe technieken of voortschrijdend inzicht, wetgeving is verouderd. Bijvoorbeeld voor risico's rond drones of de uitstoot van fijnstof. Het is een uitdaging als toezichthouder dergelijke ontwikkelingen in beeld te krijgen en ernaar te handelen.

Casus: drones

Het gebruik van drones ontwikkelt zich snel, zowel qua mogelijkheden als qua technische innovaties. Omdat wettelijke kaders soms nog niet toereikend zijn, is de ILT betrokken bij het stellen van de juiste voorwaarden voor de benodigde test- en experimenteerruimte voor gebruikers en het faciliteren van innovatie door ontwikkelaars. Ook kijkt de ILT hoe nieuwe (Europese) wetgeving kan worden geïmplementeerd en houdt het nieuwe wet- en regelgeving in de gaten.

Figuur 7 Casus: drones

Casus: AdBlue-manipulatie

Het beperken van de stikstofuitstoot is een van de doelstellingen in het klimaatbeleid van het kabinet. Als onderdeel van een breder pakket van maatregelen zet de ILT zich in voor het verminderen van deze uitstoot door het correct gebruik van AdBlue-systemen in vrachtwagens. Hierbij maakt de ILT gebruik van zowel administratieve als wegkantcontroles. Hierbij wordt ook bekeken of innovatieve 'snuffelbussen' ingezet kunnen worden om de controles nog effectiever te maken.

Figuur 8 Casus: AdBlue-manipulatie

Posterioriteiten

Gezien de spanning tussen de veelheid en diversiteit aan taken en de per definitie beperkte capaciteit van de ILT, betekent het stellen van prioriteiten onvermijdelijk dat sommige taken met minder inzet moeten worden uitgevoerd. De ILT wil in de komende jaren meer inzicht geven in de gevolgen voor taken die met minimale inzet moeten worden uitgevoerd. Daarnaast wil de ILT door middel van een wetgevingsbrief in beeld brengen welke wetgeving onvoldoende bijdraagt aan effectief toezicht.

Effectief: de juiste inzet van de juiste instrumenten

De ILT beschikt over een groot aantal instrumenten om te kunnen werken aan maatschappelijk effect. Toezicht, opsporing en vergunningverlening zijn daarvan de belangrijkste; kleinere taken zijn dienstverlening (de afhandeling van meldingen en vragen), incidentafhandeling en ongevalsonderzoek.

Toezicht

Het toezicht heeft van oudsher te maken met een dubbele werkelijkheid en bevindt zich in een spanningsveld: te veel toezicht wordt ervaren als last, te weinig toezicht ondergraaft het vertrouwen van de burger in de overheid. De ILT werkt langs verschillende lijnen aan verbetering van de effectiviteit van en efficiency in het toezicht. In het Meerjarenplan 2022-2026 heeft de ILT deze beschreven.

De thema's zijn:
- van object- naar stelseltoezicht;
- werken vanuit vertrouwen;
- informatiegestuurd;
- innovatief;
- variatie in toezichtsvormen en interventies: de Handhavingsstrategie ILT;
- onafhankelijkheid;
- samenwerking;
- certificerende instellingen.

Casus: toezichtsvormen

Naast object- en producttoezicht is de ILT betrokken bij verschillende systemen en stelsels, bijvoorbeeld bij het VTH-stelsel in het milieudomein, of op het gebied van bodem.
Sinds 2020 maakt de ILT gebruik van besturingstoezicht. Besturingstoezicht richt zich op het gedrag van en de cultuur binnen organisaties en tussen haar bestuurders. De afgelopen jaren is deze aanpak concreet in de praktijk gebracht bij onder andere toezicht op ProRail en in de drinkwatersector. De komende jaren wil de ILT dit besturingstoezicht ook op andere terreinen inzetten, zoals op chemische stoffen of cybersecurity.

Figuur 9 Casus: toezichtsvormen

Vergunningverlening

Vergunningverlening richt zich op de deelname van bedrijven aan de samenleving. Vergunningverlening is vaak het startpunt van toezicht, het is 'toezicht vooraf'.

Vergunningen komen onder verschillende namen voor: certificaten, veiligheidsattesten, autorisaties, ontheffingen en erkenningen. Ze gaan over veel onderwerpen, van personen (bijvoorbeeld het machinistenbewijs) via objecten (bijvoorbeeld een bewijs van luchtvaardigheid) tot transporten (bijvoorbeeld een afvaltransport).

Het proces van vergunningverlening is vraaggestuurd en de ILT moet iedere aanvraag beoordelen. De inspectie is het programma Optimale vergunningverlening gestart en werkt aan de volgende ontwikkelingen:

- Versterking van het toezicht op de vergunningverlenende taken die zijn uitbesteed aan partijen in de markt, de certificerende instellingen.
- Verdere stroomlijning van de aanvraagprocessen, gebruikmakend van de mogelijkheden van verdere digitalisering.
- Digitalisering van certificaten waar die op een veilige manier online kunnen worden verstrekt.
- Verbetering van de transparantie door openbaarmaking van vergunningen, met inachtneming van de wet- en regelgeving op het gebied van privacy (AVG) en openbaarmaking van overheidsinformatie (Woo).

Opsporing

Opsporing is gericht op personen en bedrijven die de regelgeving op het gebied van transport, infrastructuur, milieu en wonen stelselmatig en op een ernstige manier overtreden.

Vaak gaat het om georganiseerde criminaliteit met een ondermijnend karakter en veelal met internationale (financiële) constructies en handelsstromen, zoals internationale milieucriminaliteit. Dit vraagt om een integrale aanpak, waarbij de ILT nauw samenwerkt met andere opsporingspartners in binnen- en buitenland, zoals politie en Interpol, maar ook met de omgevingsdiensten waarmee informatie-uitwisseling plaatsvindt.

Vanwege de bijzondere juridische kaders heeft de ILT de opsporing in een apart organisatieonderdeel ondergebracht: de Inlichtingen en Opsporingsdienst (IOD). De IOD werkt onder verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie (OM). Met het OM zijn werkafspraken gemaakt.

Toezicht en opsporing zijn steeds sterker met elkaar verbonden. In de ILT-handhavingsstrategie is de strafrechtelijke handhaving onderdeel van de totale handhavingstoolbox. Reeds aan de voorkant wordt gekeken welke instrumenten het beste effect opleveren: opsporing als een optimum en niet als ultimum.

De komende periode is er groei voorzien van de opsporingscapaciteit voor milieugerelateerde criminaliteit. Hiervoor is uit het coalitieakkoord vanaf 2024 een bedrag van €6 miljoen per jaar beschikbaar (2023: €4 miljoen). Als gevolg van de nieuwe handhavingsstrategie neemt naar verwachting ook het aantal strafrechtelijke interventies binnen het huidige toezicht toe.

Ontwikkeling rol toezicht in de beleidscyclus

Toezicht vormt traditioneel het sluitstuk van de keten beleidsontwikkeling-uitvoering-toezicht. Aan het begin van deze keten heeft de ILT formeel een rol door het uitvoeren van de zogenaamde HUF-toets: het toetsen op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van nieuwe – en wijzigingen in bestaande – wet- en regelgeving. De HUF-toets stimuleert dat de randvoorwaarden voor de beoogde invulling van een nieuwe taak op orde zijn.

De ILT streeft ernaar kennis en ervaring bij de beleidsonderdelen van het ministerie in te brengen vanuit haar onafhankelijke positie als toezichthouder en vergunningverlener, ook in de periode voorafgaand aan de HUF-toets. Bijvoorbeeld over de mogelijke rol van de inspectie, de wijze waarop deze rol in regelgeving wordt vertaald en de bevoegdheden en instrumenten die de ILT eventueel ter beschikking krijgt. Zo verzorgt de ILT een masterclass HUF-toetsen voor beleidsmedewerkers.

Ook de openbaarheid van de HUF-toetsen draagt bij aan de aandacht voor handhaafbaarheid van de regelgeving. De eerste bevindingen bij HUF-toetsen zijn dat de handhaafbaarheid van nieuwe regelgeving in 2021 is verbeterd ten opzichte van 2020. Daarnaast zullen de HUF-toetsen op internationale regelgeving komende jaren naar verwachting meer aandacht vergen.

Door digitalisering van de samenleving komt steeds meer data beschikbaar. De ILT wil dat in wet- en regelgeving wordt vastgelegd in hoeverre zij deze data mag gebruiken, en dat de ILT de middelen die daarvoor nodig zijn kan verwerven.
Daarnaast verwacht de ILT signalen af te geven over aandachtspunten met betrekking tot certificerende instellingen. De ILT werkt in het programma Inspectie en Certificering aan het doorontwikkelen van deze vorm van toezicht en stelt hiervoor een beoordelingskader op.

Versterking reflectieve en signalerende rol

De ILT stelt vanuit haar reflectieve functie als rijksinspectie signalen vast en rapporteert deze aan de buitenwereld en daarmee aan de belangrijkste stakeholders. Dit heeft als doel te agenderen en stakeholders te stimuleren om actie te ondernemen om het probleem te verminderen. Het gaat niet uitsluitend om risico's en misstanden. Nieuwe ontwikkelingen kunnen ook kansen bieden voor bijvoorbeeld wijziging van verouderde wet- en regelgeving.

De ILT wil misstanden of risico's waarop zij niet kan handhaven nog meer en beter via deze signalen onder de aandacht brengen. De inspecteurs van de ILT staan midden in de maatschappij en zien ontwikkelingen die gevolgen (kunnen) hebben voor veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen vaak als eerste. Niet alleen in de fysieke, maar ook in de digitale wereld. De grotere beschikbaarheid van publieke data via bijvoorbeeld sociale media ziet de ILT als een kans om ontwikkelingen in een vroeg stadium op te pikken en te beoordelen.

Staten van
Door middel van periodieke 'Staten van' geeft de ILT een beeld van de ontwikkelingen in een specifieke sector of specifieke regio. Voorbeelden zijn de Staat van Schiphol, de Staat van Mainport Rotterdam en de Staat van de woningcorporaties.
Behalve voor het opstellen van signalerende rapportages aan beleid en politiek en 'Staten van', gebruikt de ILT opgepikte signalen ook voor interne sturing. Bijvoorbeeld voor het opstellen van omgevingsanalyses op strategisch niveau, de inzet van mensen en middelen in het toezicht (tactisch niveau), en het benoemen van actuele risico's (in het operationele toezicht).

Versterking burgerperspectief

Door de toeslagenaffaire heeft het vertrouwen van burgers in de overheid een forse deuk opgelopen. Herstel van dat vertrouwen is een belangrijke rijksbrede opgave voor de komende jaren. In 2017 adviseerde de Nationale Ombudsman al dat het burgerperspectief meer een plaats moet krijgen in het werk van de rijksinspecties.

Het toezicht van de ILT is gericht op het bevorderen van veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen. Het toezicht is daardoor traditioneel sterk gericht op bedrijven en medeoverheden. De ILT dient het publieke belang, maar het werk is voor veel burgers niet direct zichtbaar.

In de Koers staat het werken aan maatschappelijk effect centraal en daarmee is ook de burger, als belanghebbende bij het toezicht dat de ILT uitvoert, meer in beeld gekomen. De toeslagenaffaire heeft het belang en oog voor de positie van de burger verder benadrukt. Ook wil de ILT aanhaken bij de al langer bestaande trend dat burgers steeds mondiger en actiever zijn, onder meer via sociale media. Burgers zijn bovendien ook graag betrokken, zowel bij wat in hun (directe) omgeving gebeurt als bij het verzamelen en duiden van gegevens.

De ILT heeft de afgelopen jaren actief ingezet op het bedienen van de burger, onder andere door het verbeteren van de dienstverlening (meldingen en vragen), het toegankelijker maken van de website en het betrekken van eindgebruikers (consumenten) bij de uitvoering van haar programma's.
De ILT wil de komende jaren verder actief investeren in de verbetering van het burgerperspectief door onder andere:

- in communicatie en rapporten meer aandacht te geven aan het effect van het toezicht op de burger en onderwerpen die de burger raken;
- de mening van (vertegenwoordigers) van burgers te monitoren en deze mee te nemen in keuzes en activiteiten;
- contacten met organisaties die burgers en consumenten vertegenwoordigen te intensiveren.

5. Waaraan werkt de ILT

Breedte en diversiteit van het werkveld

De ILT is verantwoordelijk voor toezicht, vergunningverlening en opsporing op een brede reeks onderwerpen op het terrein van transport, infrastructuur, milieu en wonen.

Informatie over de onderwerpen die vallen onder de ILT staat verdeeld over 17 hoofdonderwerpen met ruim 200 links naar onderliggende informatie op www.ilent.nl/onderwerpen.

Naast het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voert de ILT taken uit voor de volgende ministeries en ministers:

- Voor het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK): toezicht op CE-markeringen van bouwproducten en toezicht op energielabels voor energieprestaties van gebouwen.
- Voor de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO): toezicht op de woning-corporaties.
- Voor het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK): toezicht op het verminderen van broeikasgassen en het verbindingsbureau markttoezicht op producten.
- Voor het ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV): vergunningverlening en toezicht op de Wet precursoren voor explosieven en toezicht op de bescherming van de koopvaardij.
- Voor het ministerie van Buitenlandse Zaken (BuZa): toezicht volgens de Uitvoeringswet Verordening conflictmineralen.
- Voor het ministerie van Financiën (Fin): toezicht op naleving van de Afvalstoffenheffing.

De ILT werkt ook samen met andere toezichthouders. Onder andere met de Nederlandse Arbeidsinspectie voert de ILT het toezicht uit op rij- en rusttijden.
Het takenpakket van de ILT volgt uit meer dan 70 wetten met een lange lijst van daaronder vallende besluiten en regelingen en uit 79 verordeningen, 27 verdragen, 71 aanwijzingen en mandaatregelingen.

Hieruit volgt een groot aantal verantwoordelijkheden, zoals het afgeven van 284 verschillende typen vergunningen, het beheer over 15 registers, de ontvangst van 88 meldstromen en het verzorgen van ruim 150 rapportages. Deze breedte en diversiteit aan taken en producten dwingt de ILT tot het maken van scherpe keuzes over de inzet.

Maatschappelijk effect is leidend

De ILT is gericht op het beperken van maatschappelijke schade. Taken die hoog scoren in de ILT-brede risicoanalyse (IBRA) krijgen extra aandacht ten laste van taken die minder hoog uitkomen.

De wettelijke taken vragen, gezien de omvang van de middelen die de ILT beschikbaar heeft, een afweging over hoe in- of extensief de ILT deze uitvoert. Deze afweging zit deels tussen de onderwerpen binnen elk van de genoemde terreinen, maar ook over de terreinen heen. Zo raken de maatschappelijke ontwikkelingen tussen milieu en veiligheid steeds meer verweven, wat vraagt om een integrale benadering. Hieronder volgen de belangrijkste aandachtspunten per toezichtonderwerp: milieu, transport, infrastructuur en wonen.

Milieu

Voor milieu volgen uit de IBRA substantiële maatschappelijke risico's. Al een aantal jaar laat de IBRA de grootste risico's zien op het terrein van afval en bodem. Daarnaast zijn signaalschades groot op het terrein van emissies van diverse schadelijke stoffen.

Uit onderzoek naar de perceptie van burgers over maatschappelijke risico's, dat de ILT in 2021 heeft laten uitvoeren, bleek dat ook daar de onderwerpen op het gebied van milieu bovenaan staan: de juiste verwerking van afval, de zorg voor bodem en waterkwaliteit, en het correcte gebruik van chemicaliën.

Op het terrein van milieu is veel in beweging door de groeiende aandacht voor milieuvraagstukken, bijvoorbeeld voor de diffuse verspreiding van chemische stoffen in ons milieu, maar ook de steeds nadrukkelijker opgave aan overheid en grote bedrijven om klimaatverandering tegen te gaan. Nu de leefomgeving steeds duidelijker grenzen stelt, wordt het toezicht hierop nog belangrijker.

Voor milieuonderwerpen geldt dat er onderling veel samenhang en verwevenheid is. Denk aan het gebruik van afvalproducten als grondstof of in brandstof, de relatie tussen afval- en grondstromen, de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen daarin, en de relatie met de wens spaarzaam om te gaan met schaarse grondstoffen.
Europees beleid is in ontwikkeling op basis van initiatieven als 'Fit for 55' en de 'European Green Deal'.

Dit alles vraagt, meer dan bij de andere toezichtdomeinen, om een integrale aanpak, gericht op de versterking van de toezichtketen. Dit ligt in het verlengde van de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen voor het VTH-stelsel.

Transport

Voor transportonderwerpen – uitgezonderd goederenvervoer over de weg – geldt dat de schades zoals zichtbaar in de IBRA minder hoog zijn, terwijl op dit terrein relatief veel wettelijke en internationale verplichtingen en samenwerkingsverbanden bestaan.
Het waarborgen van deze verplichtingen en continue aandacht voor de veiligheid van verschillende transportmodaliteiten is nodig, zodat de risico's klein blijven en het vertrouwen van burgers in veilig transport gegrond is.
Het zwaartepunt bij de transportonderwerpen ligt bij de doorontwikkeling van het toezicht, om deze verplichtingen zo efficiënt én effectief mogelijk in te vullen.

Infrastructuur

Infrastructurele onderwerpen kenmerken zich vaak door relatief lage kansen op potentieel erg grote schades, zoals het risico op een dijkdoorbraak of een exploderende buisleiding. In de IBRA wordt een deel van de infrastructuurrisico's beschreven als 'buitengewone gebeurtenissen': gebeurtenissen waarvan een zeer kleine kans bestaat dat deze zich voordoen, maar waarvan de gevolgen potentieel catastrofaal zijn.

Om de kans te verkleinen dat deze gebeurtenissen optreden, is een gedegen basisniveau van het toezicht nodig, met bijbehorende langjarige aandacht, om kennis op peil te houden en problemen te voorkomen.

Wonen

De Autoriteit woningcorporaties (Aw) is onderdeel van de ILT en ziet erop toe dat woningcorporaties zich concentreren op hun kerntaak: zorgen dat mensen met een laag inkomen goed en betaalbaar kunnen wonen. Uiteenlopende ontwikkelingen komen samen in deze taken, zoals hoge druk op de beschikbare ruimte, de woningbouwopgave, versnelde verstedelijking, de verduurzamingsopgave en de vergrijzing.

Ten slotte zijn er ILT-onderwerpen die buiten deze vierdeling vallen, zoals producttoezicht, en onderwerpen die thema-overstijgend zijn, zoals cybercriminaliteit.

Programmeren met effect

De ILT kiest ervoor de onderwerpen met de grootste maatschappelijke risico's en een sterke samenhang programmatisch aan te pakken. De IBRA is hierin leidend. In deze programmatische aanpak kijkt de ILT vooral naar het totaal aan mogelijkheden om risico's te verminderen, zoals gedragsbeïnvloeding, samenwerking met andere toezichthouders, samenwerking met de sectoren en het opstellen van signalerende rapportages.

Voor de programma's gebruikt de ILT binnen de organisatie beschikbare kennis, en werkt de inspectie samen met andere organisaties. Een programma bundelt alle interventies die kunnen

bijdragen aan vermindering van het geconstateerde risico, met zichtbaar effect.

Ook bij onderwerpen met een minder groot maatschappelijk risico kan de ILT kiezen voor een programmatische aanpak. Bijvoorbeeld als sprake is van domeinoverstijgende vraagstukken, zoals in het geval van luchthaven Schiphol, waar vragen op het gebied van transport, infrastructuur en milieu geografisch samenkomen. Of in programma's waarin de inspectie kijkt naar vernieuwende manieren van werken, zoals verkennen of het concept 'vertrouwen' van meerwaarde kan zijn. Daarnaast zijn er programma's gericht op de organisatieontwikkeling van de ILT zelf.

Dit zijn de programma's die in 2022 in uitvoering of in ontwikkeling zijn. Veel programma's eindigen in de periode 2022-2027, waarna wordt bezien of, en op welke wijze, ze een vervolg krijgen.

Programma's in uitvoering: toezicht
1. Afval circulair
2. Cybersecurity
3. Duurzame producten
4. Grond- en bouwstoffen
5. Inspectie en certificering
6. Marktwerking taxi
7. Minder broeikasgassen
8. Schoon schip
9. Slim en veilig goederenvervoer over de weg
10. Veilig en Duurzaam Schiphol
11. Veiligheid op het spoor
12. Vertrouwen

Programma's in uitvoering: organisatieverandering
1. Basiscondities programmatisch toezicht met effect
2. Datakoers ILT
3. Optimalisatie vergunningverlening

Programma's in ontwikkeling: toezicht
1. Brandstoffen
2. Chemische stoffen (REACH)
3. Internettoezicht
4. Markttoezicht op producten
5. Versterking Luchtvaartautoriteit

Voor onderwerpen waarvoor geen programma is ingericht, beoordeelt de ILT – met de IBRA als belangrijkste uitgangspunt – of een programma wenselijk of mogelijk is. Dit gebeurt door middel van verkenningen. Voor de periode 2023 en verder gaat dit in elk geval om:

1. Ongevallen met schepen
2. Klimaat
3. Artificiële intelligentie

Inzichtelijk maken van effect

De overheid heeft zich maatschappelijke doelen gesteld. De ILT draagt aan de realisatie hiervan bij door toezicht, opsporing en vergunningverlening. Inzicht in de bijdrage van de ILT aan beleidsdoelen maakt het mogelijk hierover verantwoording af te leggen en indien nodig bij te sturen.

Om de effecten beter inzichtelijk te maken, hanteert de ILT een aanpak gebaseerd op het geloofwaardig maken van die bijdrage door onderbouwde redeneerlijnen op te stellen die vervolgens – waar mogelijk – worden getoetst aan metingen in de praktijk. Het is daarbij essentieel indicatoren vast te stellen die iets zeggen over de bijdrage van de ILT aan de beleidsdoelen.

Het meten van deze samenhang is complex, doordat ook andere factoren de ontwikkeling van maatschappelijke schade bepalen. Daarom zal het vaak gaan om het 'plausibel maken van de bijdrage' in plaats van het aantonen van een causaal verband. Hierbij maakt de ILT gebruik van ervaringen uit het programma Inzicht in Kwaliteit van het ministerie van Financiën en de uitwisseling van kennis en ervaring hierover door rijksinspecties.

Ook onderwerpen die de ILT niet programmatisch aanpakt, worden beoordeeld op de mate waarin maatschappelijk effect kan worden bereikt. Hiervoor heeft de ILT een werkwijze ontwikkeld die helpt om tot een optimale inzet van capaciteit te komen. De risicogerichte werkwijze uit de Koers (IBRA) blijft leidend. Op tactisch en operationeel niveau (de jaarplannen van de afdelingen) wordt deze verder uitgewerkt door bijvoorbeeld nader onderzoek te doen naar de oorzaken van risico's of de inzet van vernieuwende manieren van toezicht.

Onderwerpen

Hierna volgt een overzicht van 17 grotere onderwerpen waaraan de ILT de komende jaren aandacht besteedt.

Het betreft een cluster van (deel)onderwerpen (bijvoorbeeld luchtvaart), regelgeving (zoals vracht-wagenheffing), of rol (Wabo-advies en interbestuurlijk toezicht). Voor een aantal onderwerpen uit de lijst geldt dat ze niet via een programma worden opgepakt, maar als onderdeel van het reguliere toezicht.
De onderwerpen staan gerangschikt op volgorde van IBRA-risico, aangevuld met het jaarplan van de Aw.

- Afval
- Bodem en grondwaterkwaliteit
- REACH en biociden
- Goederenvervoer over de weg
- Uitstoot OAS en F-gassen
- Taxi- en busvervoer
- Markttoezicht op producten
- Emissies
- Zeevaart en binnenvaart
- Railvervoer
- Luchtvaart
- Wabo-advies en interbestuurlijk toezicht
- Vervoer gevaarlijke stoffen
- Hoogwaterveiligheid
- Drinkwater
- Cybersecurity
- Autoriteit Woningcorporaties

Per onderwerp worden de maatschappelijke doelen van het toezicht, de (maatschappelijke en strategische) ontwikkelingen en de focus van het toezicht in de komende jaren toegelicht.

Afval

Maatschappelijke doelen

De ILT werkt aan de bevordering van de juiste verwerking van afval om schade aan mens en milieu te voorkomen of te beperken. Daarbij richt de ILT zich op 3 risico's:

1. onvoldoende recycling en benutting van waardevolle grondstoffen;
2. blootstelling van mens en milieu aan onjuist verwerkte (gevaarlijke) afvalstoffen;
3. export van (gevaarlijk) afval naar kwetsbare landen met onvoldoende verwerking- en toezichtstructuur.

De ILT toetst de naleving van de diverse inzamel- en recyclingnormen, waaronder die op het gebied van (statiegeld)verpakkingen, elektrische en elektronische apparatuur en in de toekomst ook textiel. De omvang van het toezicht neemt toe door de groeiende hoeveelheid regelgeving op

dit gebied en de aanscherping van normen in de bestaande regelgeving. Zo richt de ILT zich op het toezicht op het beperken van het gebruik van single use plastics, zoals rietjes, plastic bestek of vistuig.

Daarnaast is de ILT verantwoordelijk voor vergunningverlening en toezicht op afvalimport, -doorvoer en -export op grond van de Europese verordening overbrenging afvalstoffen (EVOA).

Verder heeft de ILT vergunningverlenende en toezichtstaken op het gebied van het Besluit inzamelen afvalstoffen (Bia), de Europese Verordening scheepsrecycling, de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs), en de Belasting op verwijdering afval in het buitenland (buitenlandheffing). Ten slotte heeft de ILT een taak op het gebied van de afvalstoffenheffing buitenland op basis van de Europese kaderrichtlijn afvalstoffen.

Ontwikkelingen

De verwachting is dat, zoals ook bij plastics gebeurd is, landen buiten de Europese Unie (EU) hun grenzen voor laagwaardige afvalstromen gaan sluiten of hieraan eigen eisen gaan stellen.

De druk op de Europese markt neemt hierdoor toe en daarmee het risico op afvoer naar verwerkers die het minder nauw nemen met wettelijke normen en richtlijnen. De geplande herzieningen van de EVOA hebben daarbij invloed op de huidige werkwijze van de ILT.

Daarnaast zijn in de wetgeving eisen gesteld aan minimale percentages hergebruikt materiaal in producten. Dit betekent bijvoorbeeld dat producenten in 2030 een plastic flesje voor minimaal 30% uit recyclaat moeten laten bestaan. Ook de kwaliteit of samenstelling van afvalstromen gaat bij import- en exportcontroles nadrukkelijker een rol spelen. Ten slotte zullen complexe afvalstromen gerelateerd aan duurzaamheid in de toekomst een grote omvang krijgen, zoals afval van zonnepanelen, windmolens, accu's en batterijen.

De samenleving vraagt om meer duurzaamheid en vermindering van het gebruik van single use plastics. Dit gaat verder dan de huidige normen voor producenten, wat tot schuring kan leiden. Het belang dat de samenleving hieraan hecht is zichtbaar door het groeiend aantal meldingen dat de ILT ontvangt.

Textiel

In 2023 treedt een uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV) voor textiel in werking. Het doel is te zorgen voor meer hergebruik, minder verspilling en minder vervuiling. De producenten van kleding worden verantwoordelijk voor de afvalfase van de producten die zij op de markt brengen. De bepalingen van het Besluit regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid zijn van toepassing.

In het Besluit UPV worden eisen gesteld aan onder andere de inname van hun producten in de afvalfase en aan de organisatie en financiering daarvan. Een UPV biedt mogelijkheden te sturen op de achterkant van de keten om zo de voorkant van de keten te beïnvloeden.

De verwachting is dat wanneer de producent verantwoordelijk is voor de hele levenscyclus van textiel, ook voor de afvalfase, deze geprikkeld wordt de kosten van inzameling, sortering en recycling te verlagen door langere levensduur, hergebruik, reparatie en recycling te stimuleren. De ILT houdt toezicht op deze nieuwe UPV.

Afval als grondstof

Er is sprake van toenemend gebruik van afvalstromen als grondstof voor nieuwe producten, bijvoorbeeld biobrandstoffen. De samenstelling van afval- en grondstoffenstromen is steeds complexer, onder andere door de toegenomen waarde van deze stromen, de complexe (internationale) handelsketens, voortschrijdend inzicht in de schadelijkheid van vervuilende stoffen in de afvalstromen, en de versnipperde controlestructuren op de plaatsen van herkomst.

Focus van de ILT

De komende jaren zoekt de ILT nadrukkelijk aansluiting bij de transitieagenda's voor een circulaire economie die voor een aantal sectoren zijn opgesteld.

In de ontwikkeling naar een circulaire economie passen steeds meer partijen afval- of reststromen op diverse manieren toe in nieuwe producten. Dit brengt risico's met zich mee. Om de komende jaren bijvoorbeeld ontwijkgedrag aan te pakken, zoekt de ILT samenwerking met producentencollectieven en andere toezichthouders als NVWA, Douane, en Omgevingsdiensten. De ILT richt zich de komende jaren ook op fraude met gebruikte grondstoffen voor en vervuiling van biobrandstoffen, zoals frituurvet.

Daarnaast zet de ILT in op het voorkomen van weglekken van waardevolle grondstoffen uit Nederland en de EU en op het sluiten van de keten, zodat gerecyclede materialen hoogwaardig en veilig kunnen worden toegepast en afvalstoffen juist worden verwerkt. Daarbij is er samenhang met REACH-regelgeving. Ook blijft de ILT oog houden voor risicovolle afvalstoffen, zoals kwik.

De focus in het toezicht ligt op de volgende afvalstromen:

- kunststof: Transitieagenda Kunststoffen, single use plastics (SUP);
- elektronica en het behoud van schaarse grondstoffen: Transitieagenda Maakindustrie;
- kleding: Transitieagenda Consumentengoederen;
- bouwstoffen – hierbij is een relatie met het toezicht op bodem;
- batterijen en accu's, zoals van elektrische auto's en fietsen.

Bodem en grondwaterkwaliteit

Maatschappelijke doelen

Op het terrein van bodem, grond- en oppervlaktewater werkt de ILT aan een goede kwaliteit van de bodem en veilig grond- en oppervlaktewater. Het gaat primair om veilig en duurzaam (her)gebruik van grond en bouwstoffen en veilig gebruik van oppervlaktewater. De maatschappelijke schade van eventuele bodemverontreiniging is omvangrijk. Zie hiervoor de IBRA. Het vertrouwen van de samenleving in bodem- en waterbeheer is een belangrijk nevendoel. Burgers geven aan een goede kwaliteit van bodem en grond- en oppervlaktewater van belang te vinden, zo blijkt het uit het perceptieonderzoek uit 2021.

Ontwikkelingen

Bodemkwaliteit

Er is groeiende politieke en maatschappelijke aandacht voor het vraagstuk bodemkwaliteit, onder andere naar aanleiding van casuïstiek rond de toepassing van staalslakken, thermisch gereinigde grond (TGG), granuliet en AVI-bodemassen. Dit laatste is bodemas die achterblijft in afval-verbrandingsinstallaties.

Afvalstoffen worden vaker hergebruikt, bijvoorbeeld in de vorm van secundaire bouwstoffen. Hiermee ontstaat een groter risico op onjuiste toepassing en daarmee verontreiniging van bodem en grond- en oppervlaktewater.

Het beheer van de bodemkwaliteit is complex en versnipperd ingericht. In 2020 zijn 3 rapporten[1] verschenen die ingaan op het belang van versterking van het Kwalibo-stelsel (Kwaliteitsborging in het bodembeheer) en van het toezicht en de handhaving erop. Dit heeft geleid tot de ambtelijke taskforce 'Versterking bodemstelsel'. De verbetervoorstellen van deze taskforce zijn in april 2022 door de staatssecretaris van IenW naar de Tweede Kamer gestuurd. De verbetervoorstellen worden de komende periode geïmplementeerd.
Daarnaast krijgen de adviezen van de commissie Van Aartsen over de inrichting van het VTH-stelsel doorwerking bij de bodemtaken en de grond- en oppervlaktewatertaken. Door de introductie van de Omgevingswet zullen bevoegdheidsverschuivingen plaatsvinden van provincie naar gemeente die het bodemdomein raken.

[1] 'Kleine korrels, grote discussie – rapportage over granuliet en het Besluit bodemkwaliteit', Wim Kuijken (1 september 2020); 'Onderzoek kwantificering ILT-bevindingen naleefgedrag Kwalibo-stelsel', P2 (3 september 2020), en; 'Beleidsevaluatie Kwaliteitsborging Bodem', Witteveen en Bos (4 september 2020).

Grond- en oppervlaktewater

De klimaatverandering zorgt voor meer druk op het grond- en oppervlaktewater als bron voor de winning van drinkwater. Dit leidt tot schaarste bij droogte met als gevolg mogelijke normoverschrijding.

Verder staat de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater onder druk vanwege een toename van opkomende stoffen, zoals PFAS, andere zeer zorgwekkende stoffen (ZZS), medicijnresten, bestrijdingsmiddelen en de toepassing van secundaire bouwstoffen die kunnen uitlogen.

Focus van de ILT

Bodemkwaliteit

De focus van het bodemtoezicht richt zich op het voorkomen van risicovolle en ongewenste gebeurtenissen op het gebied van het (weg)mengen van verontreinigingen in de ketens van grondverzet en toepassing van bouwstoffen, waarbij uitloging en uitspoeling van verontreinigingen kan plaatsvinden en het drinkwater kan bedreigen. De ILT heeft hiervoor een programma ingericht.

In de eerdergenoemde onderzoeken is geconcludeerd dat de ILT als toezichthouder in het stelsel bodemtoezicht op grond van normoverschrijdend gedrag binnen het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) intensiever moet toezien op certificerende instellingen en bodemintermediairs.

Hier zet de ILT op in door het VTH-deel op te pakken van het programma van het ministerie van IenW gericht op het verbeteren van het Kwalibo-stelsel. Daarnaast besteedt de ILT in het programma Inspectie en Certificering specifiek aandacht aan de verschillende stelsels van certificering.

De ILT draagt de komende jaren bij aan de verdere ontwikkeling van beschikbaar instrumentarium, zoals het gebruik van locatiegegevens, satellietgegevens als locatie en samenstelling en het grondstromenpaspoort. Ook gaat de ILT vaker gebruikmaken van strafrecht voor het terugdringen van bodemovertredingen.

Grond- en oppervlaktewater

Bij de watertaken van de ILT gaat de focus uit naar actualisering van verleende vergunningen voor lozingen op oppervlaktewater waarbij opkomende stoffen speciale aandacht krijgen. Daarnaast is sprake van een toename van vergunningverlenende en toezichthoudende taken door de komst van de Omgevingswet.

REACH en biociden

Maatschappelijke doelen

De ILT werkt aan het beperken van de risico's van chemische stoffen voor de gezondheid, het milieu en de veiligheid. REACH staat voor: Registratie, Evaluatie, Autorisatie en restrictie van Chemische stoffen.

Hierbij gaat het om risico's bij productie, handel, gebruik en misbruik van industriële chemicaliën, biociden en explosieve stoffen en precursoren. Het tegengaan van marktverstoring is een doel van het ILT-toezicht op naleving van de regelgeving voor chemische stoffen.

De kennis over de schadelijkheid van deze stoffen groeit en daarmee de maatschappelijke onrust en politieke aandacht. Het toezicht moet bijdragen aan de verbetering van het maatschappelijk vertrouwen, doordat de inspectie proactief en reactief signalen oppakt die voortkomen uit het gebruik of misbruik van chemische stoffen en daarmee de risico's verkleint.

Ontwikkelingen

Wereldwijd wordt een groeiende hoeveelheid gevaarlijke stoffen geproduceerd en gebruikt, waarvan de effecten op de gezondheid en de leefomgeving – biodiversiteit, klimaat, ophoping in het milieu of een combinatie hiervan – niet of onvoldoende worden beheerst. Door een opwarmend klimaat en de globalisering doen meer plaagdieren en invasieve exoten hun intrede. De bijbehorende chemische bestrijding geeft risico's.

Daarnaast worden steeds meer slecht-afbrekende, mobiele en toxische stoffen ontdekt in (drink)water. ILT wil nagaan of het gebruik ervan is toegestaan en welke maatregelen nodig zijn.

Ook groeit de aandacht voor de mogelijke schadelijkheid van de zogenoemde nano-vormen van chemische stoffen.

Chemische stoffen zijn relevant in het streven naar een volledig circulaire economie. Steeds vaker worden 'bijproducten' en voormalige afvalstoffen beschouwd als (secundaire) grondstoffen. Reductie van het gebruik van schadelijke stoffen in materialen en producten verbetert de mogelijkheden voor hergebruik en recycling. De complexiteit van het toezicht op deze stromen neemt toe.

Ten slotte werkt de Europese Commissie (EC) verder aan de uitwerking van de chemicaliënstrategie, met een potentieel grotere rol voor de toezichthouder. Dit is samengevat in de REACH-verordening over de productie van en handel in chemische stoffen. Het beschrijft waar bedrijven en overheden zich aan moeten houden.
De trend is dat normen steeds scherper worden door technologische vooruitgang en voortgang in onderzoek naar de schadelijkheid van stoffen.

Focus van de ILT

Het toezicht richt zich de komende jaren op de sturing op (blootstellings)risico's van gevaarlijke chemische stoffen in de keten door:

Verbinding met partners versterken
De ILT neemt deel aan het EU-Forum Biocidal Product Regulation (BPR) Subgroup. Ook werkt de ILT intensief samen met andere inspectiediensten als de Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (NVWA), de Nederlandse Arbeidsinspectie en het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM), onder andere in de vorm van regelmatig overleg.

De ILT werkt aan versterking en verbreding van deze samenwerkingen, wat bijdraagt aan naleving door bedrijven. Te denken valt aan gezamenlijke programmering, projecten en verslaglegging en aan gezamenlijke opdrachtverlening aan laboratoria en kennisinstellingen als het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Dit is van belang voor de langjarige doorwerking van het effect van naleving.

Tevens kan de samenwerking met onder andere de Douane, de omgevingsdiensten, Rijkswaterstaat en de waterschappen worden versterkt. Internationaal kan het toezicht worden verbreed onder de nieuwe Europese Markttoezichtverordening.

Benutten signalen, meldingen en kennis over incidenten
De ILT legt signalen neer waar ze kunnen worden opgepakt, zoals bij het beleidsdepartement voor het actualiseren van wet- en regelgeving en het opstellen van beleidsregels. Of door het inschakelen van het Europees chemicaliënagentschap ECHA, het EU-Forum BPR-S, Bureau REACH, het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb), betrokken inspectiediensten en branches of bedrijven.

Verbetering is mogelijk door slimmer en professioneler gebruik te maken van data-analyse van ongevallen en incidenten met chemische stoffen, gebruik van chemicaliën voor de zogenoemde ‘Homemade Explosives’ die bijvoorbeeld worden gebruikt bij plofkraken, illegaal vuurwerk en meldingen van ongewone voorvallen op grond van de Wabo. De komende jaren integreert de ILT data-analyse in het toezicht op chemische stoffen, zodat zij beter in staat is risicogestuurd te werken.

REACH-toezicht
De REACH-verordening is in ontwikkeling. Door de toename van hergebruik is er een steeds sterkere samenhang tussen het toezicht op stoffen- en afvalregelgeving, maar tegelijk een minder scherp onderscheid tussen deze verschillende toezichtsdomeinen. Dit komt vooral doordat veilig hergebruik van afval en het kwalificeren van afval tot 'eindeafval' ook toezicht vergt op de naleving van de stoffenregelgeving. De ILT verhoogt haar inzet op het toezicht op REACH en aanverwante regelgeving.

Bedrijven wijzen op eigen verantwoordelijkheid

In het 'stoffenveld' wil de ILT het gebruik van andere vormen van toezicht, zoals communicatie en besturingstoezicht, verder ontwikkelen. Hierbij richt de ILT zich onder meer op nalevingscommunicatie en het beschikbaar maken van informatie over verantwoord gebruik van en handel in chemische stoffen.

De ILT gaat anticiperen op de omvangrijke toenemende internethandel in chemische stoffen en online marktplaatsen aanspreken op hun verantwoordelijkheden.

Goederenvervoer over de weg

Maatschappelijke doelen

De ILT zet zich in voor veilig, eerlijk en duurzaam wegtransport. Ongelukken in wegtransport kunnen ontstaan door oververmoeidheid van chauffeurs, gebrekkige opleiding van chauffeurs, technische gebreken aan voertuigen of overbelading.

Het niet naleven van regels voor arbeids- en rusttijden, belading of cabotage leidt tot onveiligheid en tot oneerlijke concurrentieverhoudingen tussen transporteurs. Bovendien kan het niet naleven van de regels schade veroorzaken aan het weggennet en de luchtkwaliteit verminderen.

Ontwikkelingen

Transportregelgeving wordt veelal op EU-niveau opgesteld en door de rijksoverheid geïmplementeerd in nationale wetgeving. In de nieuwe transportregelgeving (EU Mobility Package) is een evenwicht gecreëerd tussen de arbeids- en sociale omstandigheden van vrachtwagenchauffeurs en de vrijheid van ondernemers om diensten te verlenen. Dit pakket leidt voor chauffeurs onder meer tot nadere regels over hun cabinerust, inroostering en de periodieke terugkeer naar hun woonplaats of bedrijfslocatie.

Voor een veilig wegtransport is goede internationale samenwerking noodzakelijk. Een voorbeeld hiervan is de gefaseerde invoering van de 2^{e} generatie slimme tachografen in het internationaal wegtransport vanaf 2024. Ze zijn vanaf 21 augustus 2023 al verplicht voor nieuwe voertuigen. Vanaf augustus 2025 moeten ook bestaande voertuigen zwaarder dan 3.500 kilogram hun tachograaf door de nieuwe vervangen hebben.

Een ander voorbeeld is de invoering van het ERRU (European Register of Roadtransport Undertakings), waarin vervoersovertredingen op Europees niveau worden geregistreerd en die gebruikt wordt bij de beoordeling van de betrouwbaarheid van de chauffeur en onderneming.

Focus van de ILT

De ILT zet in op versterking van het informatiegestuurd en risicogericht toezicht in het wegtransport. Met het digitaal inspecteren en de doorontwikkeling van het bureautoezicht komen overtreders scherper in beeld, wordt de capaciteit efficiënter ingezet en kunnen bedrijfs- en weginspecties risicogericht worden uitgevoerd.

Hierbij zoekt de ILT de samenwerking met toezichtpartners, zowel nationaal als internationaal – bijvoorbeeld met Euro Controle Route (ECR)/European Grouping of Territorial Cooperation (EGTC). Een van de doelen van deze samenwerking is de Europese regels op gelijke wijze toe te passen en daarmee te komen tot harmonisatie van het toezicht.

Voor de aanpak van zware overtredingen wordt door middel van het FEK (Fraude Expertise Knooppunt) de samenhang tussen toezicht en strafrechtelijke opsporing versterkt.

De komende jaren zet de ILT onder meer in op:

- het inrichten van digitaal toezicht op de tachograaf;
- tachograafmanipulatie;
- technische eisen aan de vrachtwagen en overbelading;
- gestelde eisen aan chauffeurs;
- emissie-eisen.

Verder wordt onderzocht in welke mate manipulatie van AdBlue-systemen in vrachtwagens aangepakt kan worden, om zo een bijdrage te leveren aan de vermindering van stikstofdepositie.

Sinds augustus 2020 is de Verordening electronic Freight Transport Information (eFTI) van kracht. Deze verordening bepaalt dat alle lidstaten van de EU in 2025 naast papier ook elektronische verstrekking van gegevens accepteren voor goederenstromen waarvoor een wettelijke informatieplicht geldt, met inbegrip van gevaarlijke stoffen en afvalstoffen.

De ILT investeert hiervoor in processen, systemen en opleidingen en bereidt zich nu al voor op de inwerkingtreding door binnen de Benelux digitale vrachtbrieven te accepteren.

Uitstoot OAS en F-gassen

Maatschappelijke doelen

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 Europese verordeningen zijn de uitfaseringsdoelstellingen en het voorkomen van emissies van deze schadelijke stoffen vastgelegd. Op het gebied van OAS en F-gassen zet de ILT zich hiervoor in en werkt hiertoe samen met diverse partners, zoals de Douane en medeoverheden.

Ontwikkelingen

Op het vlak van OAS en F-gassen ziet de ILT de volgende ontwikkelingen:

- Van gefluoreerde broeikasgassen mag in 2030 nog maar 21% op de Europese markt gebracht worden ten opzichte van het niveau van 2015. Voor 2021-2023 is dit aandeel vastgesteld op 45% en voor 2024-2026 op 31%.
- Ieder F-gas heeft een Global Warming Potential (GWP), dat aangeeft hoeveel meer het gas de aarde extra opwarmt ten opzichte van CO_2. GWP-waarden van bijvoorbeeld 4.000 zijn op dit moment nog gangbaar. De reguliere markt werkt toe naar een gemiddeld GWP van 400 om binnen de hierboven genoemde afnemende quota aan de vraag te kunnen voldoen. Door het verlagen van deze grens neemt het aanbod van legale gassen af, waardoor vraag naar illegale gassen toeneemt. Naar schatting is het marktaandeel van illegale gassen nu ongeveer een derde.
- De ILT verwacht dat natuurlijke koudemiddelen, zoals ammoniak, verder hun intrede doen. Deze dragen niet bij aan opwarming van de aarde.
- In 2022 wordt de Europese F-gassenverordening herzien. Op nationaal niveau is het beleidsvoornemen de wetgeving aan te scherpen om een beter handhaafbare situatie te creëren, zodat bijvoorbeeld het bezit van een illegaal verkregen koudemiddel ook strafbaar is.
- De samenwerking tussen de lidstaten wordt via verschillende platforms binnen de EU versterkt. Nederland wil in deze samenwerking actief optreden om de aanpak van de illegale handel succesvoller te maken.

Focus van de ILT

De ILT wil een bijdrage leveren aan de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen en de afbraak van de ozonlaag. Daarvoor wordt ingezet op het terugdringen van de illegale handel in en de emissies van deze stoffen.

De ILT werkt daarbij aan een betere informatiepositie, via onder andere internetscraping en intensieve samenwerking op nationaal en internationaal niveau met de landelijke politie, Douane, Europol en de eigen opsporingsdienst. Ook communiceert de inspectie over behaalde resultaten en kiest zij de juiste interventies om gedrag positief te beïnvloeden.

Om emissies terug te dringen richt de ILT zich vooral op intensievere samenwerking met de omgevingsdiensten en het creëren van meer bewustwording en het besef van eigen verantwoordelijkheid bij bedrijven. Het uitgangspunt in de markt moet zijn: 'lekverliezen zijn niet normaal'.

Specifiek is er aandacht voor oude installaties die nog werken op koudemiddelen met een hoog GWP. Door hoge vervangingskosten voor een milieuvriendelijkere installatie, blijven oude installaties vaak te lang in bedrijf. Dit heeft hoge emissies en mogelijke aankoop vanuit de illegale markt tot gevolg, doordat zware koudemiddelen niet meer of steeds minder door de legale markt worden geleverd.

Deze vraag naar zware koudemiddelen, maar ook de lagere prijsstelling van koudemiddelen op de illegale markt, zorgt ervoor dat deze illegale markt lucratief is en voorlopig blijft. Hierdoor worden de uitfaseringsdoelstellingen gesaboteerd. Ook vinden illegale activiteiten zoals installatie door niet-gecertificeerde bedrijven plaats die verband houden met de illegale import van gassen. Vandaar dat hier de komende jaren de focus op blijft liggen.

Taxi- en busvervoer

Maatschappelijke doelen

De ILT zet zich in voor veilig bus- en 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 de chauffeurs. Daarvoor is belangrijk dat chauffeurs bekwaam, uitgerust en betrouwbaar zijn en de voertuigen 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 is sprake van illegaal taxivervoer. Dit verstoort de taximarkt en tast het vertrouwen in en de zekerheid van het taxivervoer aan. Betrouwbare taxiondernemingen lopen hierdoor inkomsten mis.

De ILT ziet erop toe dat de regels door ondernemers en bus- en taxichauffeurs nageleefd worden. Hiermee draagt de inspectie bij aan de veiligheid en betrouwbaarheid van het bus- en taxivervoer en bestrijdt zij oneerlijke concurrentie.

Ontwikkelingen

Met de opkomst en groei van de platformtaxi's vindt een verschuiving plaats in de taxibranche. De bestelmarkt groeit ten koste van de opstapmarkt en kenmerkt zich door een verdergaande digitalisering. Het plannen, boeken en betalen van het vervoer verloopt via een app. Dit geldt ook steeds vaker voor het vervoer per bus, trein en tram, en voor de groeiende markt van de deelfiets, -scooter en -auto.

Door combinaties van deze (nieuwe) vormen van personenvervoer wordt het reizen op maat en volgens de wensen van de reiziger steeds beter mogelijk: mobility-as-a-service. Binnen deze nieuwe mobiliteitsconcepten speelt duurzaam vervoer een betekenisvolle rol.

De markt voor personenvervoer per bus en voor taxi is in de periode 2020-2021 aanzienlijk gekrompen. De moeilijke marktomstandigheden van de afgelopen jaren hebben ervoor gezorgd dat een deel van de chauffeurs is gestopt. De verwachting is dat het bus- en taxivervoer de komende jaren groeit. De vraag is wat dit betekent voor de toekomstige marktomstandigheden.

Nieuwe typen voertuigen komen van tijd tot tijd op de markt. Hierbij speelt de vraag of deze vallen onder de categorie taxi of bus, en daarmee of de ILT toezicht moet houden en aan welke regels de bestuurders van deze voertuigen moeten voldoen.

In de taxibranche gaat de verplichting tot het gebruik van een boordcomputer verdwijnen. Er komt een register waarvoor taxibedrijven informatie moeten aanleveren over de arbeids- en rusttijden van hun chauffeurs. Volgens planning is dit register in 2024 gereed voor gebruik.

De status van platformbedrijven is tevens in ontwikkeling. De arbeidsrechtelijke positie van platformbedrijven ten opzichte van de chauffeurs is onderwerp van gerechtelijke procedures die invloed hebben op het functioneren van de markt en het toezicht van de ILT daarop.

Focus van de ILT

De ILT zet in op versterking van het informatie- en risicogericht toezicht op het taxi- en busvervoer. De digitalisering van het taxitoezicht krijgt vorm door het gebruik van het arbeids- en rusttijdenregister en het digitaal uitvoeren van bedrijfsinspecties.

Met de informatie uit onder andere digitale inspecties komen overtreders beter in beeld en kan de capaciteit voor weg- en bedrijfsinspecties gerichter worden ingezet in zowel het bus- als taxivervoer. Daarbij werkt de ILT samen met toezichtpartners. Voorbeelden zijn de deelmarkt van het contractvervoer, of de samenwerking met gemeenten, politie en marechaussee in het taxitoezicht.

In het taxitoezicht blijft het tegengaan van criminele invloeden in de taximarkt een belangrijk thema. Verder investeert de ILT in internationale samenwerking en afstemming, bijvoorbeeld bij het behalen van de Europese norm voor het aantal chauffeursdagen bij businspecties in het kader van rij- en rusttijden.

Markttoezicht op producten

Maatschappelijke doelen

Het markttoezicht dat de ILT uitvoert op producten kent meerdere doelen: de veiligheid en gezondheid van mensen, duurzaamheid van de leefomgeving en een gelijk speelveld ('level playing field') voor bedrijven. De basis voor dit toezicht ligt in Europese verordeningen en richtlijnen, geldt dus voor alle lidstaten en wordt op gelijke wijze toegepast.

Markttoezicht op producten vraagt daarom om Europese samenwerking; informatie over inspectieresultaten en interventies wordt gedeeld via zogenaamde 'Administrative Cooperation' (ADCO)-samenkomsten en Europese informatie- en communicatiesystemen voor markttoezichthouders: ICSMS en Rapex.

Ontwikkelingen

In 2021 is de nieuwe Verordening Markttoezicht 2019/1020 in werking getreden. Deze verordening regelt de aanwezigheid per lidstaat van een verbindingsbureau. Dit bureau geeft de relatie en communicatie vorm tussen de markttoezichthouders binnen de lidstaten en de Europese Commissie (EC). Het verbindingsbureau valt onder de verantwoordelijkheid van de minister van EZK, is geplaatst bij de ILT en is begonnen met de werkzaamheden.

In Nederland zijn 5 markttoezichthouders rondom producttoezicht actief. Naast de ILT zijn dit de NVWA, de Nederlandse Arbeidsinspectie, de Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd (IGJ) en het Agentschap Telecom (AT).

De verwachting is dat de productregelgeving op Europees niveau de komende jaren verder intensiveert. Dit komt zowel door een toename van het aantal verordeningen en richtlijnen als door uitbreiding van de reikwijdte van bestaande verordeningen en richtlijnen.

De Verordening 2019/1020 introduceert bovendien een nieuwe marktpartij, de zogeheten fulfilmentdienstverlener, om in te spelen op het feit dat consumenten via online platforms producten van buiten de EU kopen die rechtstreeks via post- en pakketbedrijven aan hen worden geleverd.

Door opname van de fulfilmentdienstverlener wordt geborgd dat ook niet-Europese fabrikanten, importeurs of distributeurs door de toezichthouder of consument kunnen worden aangesproken bij klachten over de kwaliteit van een product.

Focus van de ILT

Een belangrijk kenmerk van het toezicht op producten is dat dit toezicht in eerste instantie privaat is geregeld. Voor de productie gelden vaak private toezichtsvormen en producten worden pas op de markt toegelaten als zij een privaat certificaat hebben[2].

De rol en positie van de publieke toezichthouder(s) zijn vooral het bekijken en monitoren of het systeem naar behoren functioneert en signalen afgeven wanneer dit niet het geval is.

De ILT werkt de komende jaren aan de omslag van product- naar markttoezicht. Dat betekent dat

[2] De standaardmethode is certificering. Voor bepaalde eenvoudige producten met weinig impact op veiligheid, gezondheid en/of duurzaamheid worden eenvoudiger toelatingen toegestaan.

niet langer het product centraal staat, maar het functioneren van de markt en het stelsel van private en publieke partijen dat die markt beheerst. Dit vraagt om intensievere Europese samenwerking en informatie-uitwisseling, maar ook om Europees georganiseerde opleidingen, personeelsuitwisselingen, kennisondersteuning en gezamenlijke inspectieplannen en testfaciliteiten, die de komende jaren worden ontwikkeld.

Emissies

Maatschappelijke doelen

Het toezicht op de emissies van diverse transportmiddelen is primair gericht op duurzaamheid. Het gaat om het voorkomen van schade aan het milieu door de te grote uitstoot van schadelijke stoffen – in het bijzonder zwavel (SO_2), stikstof (NO_x) en broeikasgas (CO_2) – te verminderen. In het verlengde hiervan gaat het om het voorkomen van gezondheidsschade bij mensen door de uitstoot van schadelijke stoffen.

Ontwikkelingen

Bij emissies van schadelijke stoffen richt de ILT zich momenteel vooral op de zwavelgehaltes van de gebruikte brandstoffen, zowel voor zeescheepvaart, binnenvaart (inclusief pleziervaartuigen), als voor mobiele machines en wegvervoer.

Voor de zeevaart geldt dat de naleving van wet- en regelgeving op het terrein van het zwavelgehalte van brandstoffen hoog is, mede door het toezicht hierop. Hierdoor verschuift de aandacht naar andere schadelijke stoffen, in het bijzonder stikstof, CO_2 en fijnstof. Voor zeeschepen gelden vanaf 2021 strengere internationale eisen voor stikstofuitstoot.

Ook brandstoffen voor voertuigen, mobiele machines, binnenvaart en pleziervaart in Nederland moeten voldoen aan milieutechnische normen. Het blenden van brandstoffen op een manier die niet voldoet aan de norm levert bedrijven financieel voordeel op en veroorzaakt waarschijnlijk milieuschade. Hetzelfde geldt voor het gebruiken van brandstoffen voor andere toepassingen dan waarvoor deze zijn geproduceerd.

In de binnenvaart lijkt de aandacht voor schadelijke (zwavel)emissies lager dan in de zeevaart. Een aanzienlijk deel van de schepen haalt de zwavelnorm niet.
Andere nieuwe risico's zijn het gebruik en bijmengen van biobrandstoffen in onder andere de binnenvaart. Ook ontstaan mogelijk nieuwe risico's bij het gebruik van nieuwe brandstoffen.

Geluid en trillingen

Bij luchtvaart en rail- en wegvoer is daarnaast sprake van andersoortige emissies dan van schadelijke stoffen. Het gaat dan in het bijzonder om geluid(soverlast) en in mindere mate trillingen (rail). De ILT houdt toezicht op geluidnormen van rijks- en hoofdspoorwegen. Overlast door (ernstige) geluidshinder betreft vooral het wegverkeer; in mindere mate het spoor.
De luchthavens van nationale betekenis – met uitzondering van Lelystad Airport – gaan de komende jaren activiteiten ondernemen op het gebied van hun milieuvergunning. De verouderde omzettingsregelingen worden Luchthavenbesluiten. Daarbij is de introductie van het nieuwe normen- en handhavingsstelsel (NNHS) op basis van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB1) van belang. Dit NNHS beschermt de omgeving van Schiphol tegen overmatige belasting van geluid en luchtverontreiniging veroorzaakt door de luchtvaart.
De ILT houdt toezicht op deze en andere milieuaspecten rondom Amsterdam Airport Schiphol en de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport, Groningen Airport Eelde en Lelystad Airport. Ten aanzien van de luchthavens spelen uitdagingen op het gebied van stikstof, (ultra)fijnstof, geluidsoverlast en woningbouw.

Focus van de ILT

De ILT blijft zich conform de verplichtingen inzetten op het controleren van brandstoffen op zwavelgehalte. Onder meer door gebruik van technieken die hun waarde hebben bewezen, zoals remote sensing, snuffelpalen en monsternames.

Voor de binnenvaart en het gebruik van mobiele machines geldt dat gerichte aandacht voor het zwavelgehalte nodig is. De komende jaren is meer onderzoek nodig om daarnaast de risico's van andere emissies, zoals stikstof, CO_2 en fijnstof, beter in beeld te krijgen. Daar zet de ILT zich voor

in. Hiertoe is ook samenwerking nodig met de Douane, de Nederlandse Emissieautoriteit en beleidsdepartementen.

Verdere internationale samenwerking is nodig om de effectiviteit op het toezicht op de sinds 2021 geldende strengere emissienormen (Tier III) te verbeteren. De ILT werkt samen met andere landen en toezichthouders om de juiste toezichtsinstrumenten te ontwikkelen. Laatste aandachtspunt daarnaast is de certificering van onder andere scheepsmotoren door Klassenbureaus.

Zeevaart en binnenvaart

Maatschappelijke doelen

De ILT werkt aan veilige en duurzame scheepvaart, zowel over zee als op de binnenwateren, inclusief Waddenzee en Westerschelde. Het passagiers- en goederenvervoer via het water is omvangrijk. Maatschappelijke schade door scheepvaart betreft, los van milieu- en gezondheidsschade (zie onderdeel 'emissies'), vooral fysieke schade aan gezondheid en infrastructuur, zoals schade aan schip, bemanning of kades.

Economische schade kan ontstaan door de kosten voor het bergen van een schip na een ongeval, vaak voor rekening van de overheid. Scheepsafval en ladingsresten kunnen schade aan de leefomgeving toebrengen.

Ontwikkelingen

Op het terrein van scheepvaart ziet de ILT de volgende ontwikkelingen:

- Op basis van Europese richtlijnen komt er een herziening van de havencontroles, met toezicht op buitenlandse schepen in Nederlandse havens. Ook verzorgt de ILT de herziening van het Vlaggenstaattoezicht, met toezicht op Nederlandse schepen.
- De energietransitie leidt tot veiligheidsvragen rond windmolenparken op zee; ze vormen obstakels voor het scheepvaartverkeer. Dit kan leiden tot aanvullende vragen over de technische staat, kwalificaties van bemanningsleden en de te volgen procedures. Daarnaast zijn nieuwe risico's te verkennen bij gebruik van alternatieve brandstoffen op schepen, zoals waterstof.
- Moderne piraterij is een probleem voor de zeescheepvaart in specifieke regio's. De ILT heeft sinds begin 2022 verantwoordelijkheden op basis van de Wet ter Bescherming Koopvaardij, namelijk vergunningverlening aan en toezicht op organisaties die koopvaardijschepen beschermen.
- Bij binnenvaart zijn de gevolgen van klimaatverandering, zoals extreem weer, merkbaar en relevant in relatie tot zowel hoog- als laagwaterstanden.
- Autonoom varen brengt diverse vraagstukken en gevolgen met zich mee.

Focus van de ILT

Bij scheepvaart is sprake van veel specifieke middelvoorschriften en inspecties op individuele objecten. Om op efficiënte wijze risico's op ongewenste gebeurtenissen te verkleinen, wordt gebruikgemaakt van en gekeken naar innovatieve alternatieve methoden. Dit is bijvoorbeeld het geval bij het toezicht op varend ontgassen.

De ILT maakt steeds meer gebruik van remote sensing. Door sensoren aan de wal of met drones die meten of varend ontgast wordt, of dat er een indicatie is dat vervuilde brandstof wordt gebruikt. Aanpassing van dergelijke voorschriften vergt specialistische kennis, overzicht op stelselniveau en veel internationale afstemming. De ILT zet zich hier de komende jaren verder voor in.

In het kader van het toezicht op de Vlaggenstaat vindt een verschuiving plaats van alleen objecttoezicht naar meer systeemtoezicht, waaronder op bestuursniveau. Dit vraagt om nieuwe competenties.

Digitalisering biedt een kans voor andere manieren van inspecteren, zoals bij controle op de tachograaf en de bemensing aan boord. Het maakt inspecties op afstand mogelijk, te weten bedrijfscontroles en administratief toezicht op digitale wijze.

Objecttoezicht van binnenvaart richt zich op alle vaartuigen die bedrijfsmatig gebruikmaken van de Nederlandse binnenwateren. Op het gebied van techniek, maar ook rondom

arbeidsomstandigheden, vaar- en rusttijden en de veiligheid van bemanning en passagiers. Hierbij wordt ook gekeken naar uitbuiting van personeel, in samenwerking met de Arbeidsinspectie.

Omgaan met hoogwaardige apparatuur stelt hoge eisen aan competenties van zowel bemanning als handhavers en onderzoekers. Dat is een uitdaging gezien de afname van goed geschoold personeel in de scheepvaart.

Railvervoer

Maatschappelijke doelen

De ILT zet zich in voor een veilig transport van personen en goederen over het spoor. Belangrijk voor de veiligheid zijn de bekwaamheid van personeel, de juiste werking van veiligheidsbeheerssystemen en -procedures, en de kwaliteit van het rijdend materieel én de spoorinfrastructuur. Ook is van belang dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor veilig verloopt (zie tevens paragraaf 'vervoer gevaarlijke stoffen').

De ILT is toezichthouder voor het hoofdspoor, het lokaal spoor en het bijzonder spoor. Voor het lokaal openbaar spoor, zoals tram en lightrail zijn de decentrale overheden verantwoordelijk voor de handhaving op basis van toezichtsignalen van de ILT. Zij huren de ILT in om deze taak uit te voeren.

Met het spoortoezicht levert de ILT een bijdrage aan een betrouwbaar en veilig spoornetwerk en aan het beperken van letselschade, fysieke schade of economische schade als gevolg van ongelukken en incidenten.

Ontwikkelingen

Het Nederlandse spoornetwerk wordt zeer intensief gebruikt. Als gevolg van de verduurzaming van het personen- en goederenvervoer en vanwege het ontmoedigen van korte afstandsvluchten, neemt het spoorgebruik naar verwachting de komende jaren verder toe, na een terugval in de periode 2021-2022 vanwege COVID-19. Daarnaast bestaan er plannen om het lokaal spoor de komende jaren uit te breiden met een aantal nieuwe lijnen. Besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden.

Internationale samenwerking is essentieel voor de realisatie van goede internationale verbindingen en bij grensovergangen. De komende jaren richt de European Rail Agency (ERA) zich op het verbeteren van de verbinding tussen hun vergunningverlening en het aansluitende toezicht daarop door de NSA's (National Safety Authorities) in de lidstaten. De regulerende rol die de ERA paneuropees heeft, wordt steeds belangrijker.

Op het terrein van het spoor speelt daarnaast een aantal technologische ontwikkelingen. Sinds de introductie van het treinbeveiligingssysteem ERTMS in 2007 is het gebruik hiervan gefaseerd toegenomen. Dit gaat door in de periode 2023-2027, wat zal leiden tot een significante toename van het aantal aangevraagde vergunningen.

Verder is het rijden zonder machinist (ATO: Automatic Train Operation) in ontwikkeling en wordt op rangeerterreinen geïnvesteerd in het automatisch koppelen van treinmaterieel.

Focus van de ILT

De ILT voert het railtoezicht informatie- en risicogericht uit. Daarbij maakt de ILT gebruik van nieuwe toezichttechnieken, zoals de inzet van drones en satellieten, en streeft zij naar online inzage in systemen van infrabeheerders, railondernemingen en -voertuigen.

De ILT geeft daarbij prioriteit aan het bevorderen van het veiligheidsbeheer en de veiligheidscultuur bij spoorwegondernemingen, onder meer door het steeds vaker toepassen van besturingstoezicht. De ILT gaat hierover in overleg met de spoorbestuurders.

Vervolgens is er aandacht voor specifieke veiligheidsrisico's zoals het transport van gevaarlijke stoffen, de risico's bij concessie-wisselingen, ongeoorloofde passage van een rood sein, en de veiligheid bij overwegen en voor baanwerkers.

Verder levert de ILT een bijdrage aan de implementatie van het beveiligingssysteem ERTMS binnen

het huidige vervoerssysteem, onder andere via vergunningverlening. Ook geeft de ILT als gevolg van internationale afspraken extra aandacht aan het toezicht op de onderhoudsbedrijven, de zogenoemde Entities in Charge of Maintenance (ECM).

De fysieke kwaliteit van de boven- en onderbouw op het spoor wordt periodiek extra gecontroleerd. In 2023 staan hiervoor inspecties gepland. Hierbij gebruikt de ILT drones, wat de veiligheid ten goede komt en de reguliere spooroperatie minder beperkt.

Luchtvaart

Maatschappelijke doelen

De ILT werkt op diverse manieren aan een veilige luchtvaart, op het terrein van commerciële, kleine en onbemande luchtvaart. Daarbij is ook steeds meer oog voor duurzaamheids- en leefbaarheidsaspecten. De luchtvaartsector is een van de meest veilige transportsectoren ter wereld.

Ongevallen in de commerciële luchtvaart vinden zelden plaats, maar kunnen grote schade toebrengen aan de gezondheid (verlies van levens) en infrastructuur en daarmee ook aan het vertrouwen van de burger in de sector (economische schade) of in de overheid in het geval van onvoldoende handhaving.

Luchthavens hebben een belangrijke economische en maatschappelijke positie in Nederland. Tegelijkertijd brengt vliegen overlast met zich mee. Daarom zet de de ILT zich in voor het beperken van geluidsoverlast, het verminderen van emissies van schadelijke stoffen en het beperken van klimaatschade.

Ontwikkelingen

De ILT ziet de volgende ontwikkelingen:

- Er is een groeiende spanning zichtbaar tussen ambities op het terrein van de benodigde energietransitie, zoals plaatsing van zonnepanelen en windmolenparken, en het obstakelbeleid luchthavens. Het ontbreken van vliegveiligheidsvlakken in (sommige) gemeentelijke bestemmingsplannen is daarbij problematisch.
- Er is sprake van een reeks technologische innovaties in de luchtvaart. Naast de groei van de onbemande luchtvaart gaat het onder meer om elektrisch vliegen (kleine luchtvaart) en de inzet van alternatieve brandstoffen als biokerosine.
- Experimenten met elektrisch vliegen in de passagiersluchtvaart, bijvoorbeeld in de Caraïben, leidt mogelijk tot veranderingen aan gestelde eisen aan infrastructuur. Denk aan brandveiligheid.
- Een toenemend belang, zowel in volume als in bijdrage aan de maatschappelijke ontwikkelingen, van de onbemande luchtvaart (drones). Om deze ontwikkeling in goede banen te leiden, zijn afspraken met de sector en samenwerkingspartners van de ILT, ook in Europees verband, van belang.
- Als gevolg van COVID-19 is het aantal vliegbewegingen in de periode 2020-2021 fors afgenomen. De verwachting is dat dit aantal vanaf 2022 weer toeneemt.
- Op het terrein van luchtvaart is binnen het Koninkrijk sprake van verschillende toetsingskaders tussen de Europese en Caraïbische delen van Nederland.
- In de periode van dit MJP vindt een herindeling plaats van het Nederlandse luchtruim. Betrokken partijen moeten zich in deze periode gaan aanpassen aan de gewijzigde omstandigheden.

Focus van de ILT

De ILT heeft een brede reeks van verantwoordelijkheden op het terrein van luchtvaart, op zowel het gebied van vergunningverlening als van toezicht. De aandacht gaat in ieder geval uit naar een verdergaande systeembenadering van luchtvaartveiligheid en drones. Voor diverse technologische innovaties geldt dat het inrichten van de benodigde test- en experimenteerruimte om betrokkenheid van de ILT vraagt, omdat de wettelijke kaders soms nog onvoldoende ontwikkeld zijn. Hierover worden met de beleidsmakers afspraken gemaakt.

Daarnaast wordt de verdere ontwikkeling van het toezicht op Schiphol voortgezet, waaronder de inzet van besturingstoezicht en aandacht voor veiligheidsmanagementsystemen.

Ook continueert de inspectie de jaarlijkse uitgave van de Staat van Schiphol en wordt deze inhoudelijk verdiept en doorontwikkeld tot de Staat van de Luchtvaart. De ILT blijft investeren in andere vormen van toezicht om zo efficiënt mogelijk te kunnen voldoen aan de wettelijke verplichtingen enerzijds, en het voorkomen van maatschappelijke schade anderzijds. De ILT levert jaarlijks een bijdrage aan de luchtvaartmonitor.

Naar aanleiding van de Kabinetsreactie van 26 november 2021 op het OVV-rapport 'Veilige vliegroutes' breidt de ILT het toezicht uit met een beoordeling achteraf van de beslissingen van luchtvaartmaatschappijen over de gekozen vliegroutes.
Ten slotte gaat de ILT met andere partijen, zoals de Europese toezichthouder EASA en Nederlandse partijen, in gesprek over een efficiëntere, risicogestuurde inrichting van het toezicht.

NLVP
In 2020 is het nieuwe Nederlandse luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) opgesteld. Het 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 door het (onder)kennen van de grootste nationale risico's en deze te beheersen tot een acceptabel niveau.

De ILT houdt toezicht op een groeiende groep ondertoezichtstaanden die zich hieraan moet conformeren. Ter verbetering van de vliegveiligheid werkt de ILT in deze periode aan veiligheids-promotie in de kleine luchtvaart.

Ten laatste investeert de inspectie verder in de risicogerichte aanpak door onderliggende oorzaken van incidenten op basis van informatie van het Analysebureau luchtvaartvoorvallen te onderkennen en aan te pakken.

Nederlandse Luchtvaartautoriteit
De ILT werkt de komende periode aan de verdere inrichting en versterking van de Nederlandse luchtvaartautoriteit. De ILT vormt deze autoriteit samen met de Directie Luchtvaart van het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM) van het ministerie van IenW, ieder met eigen verantwoordelijkheden.

Het doel is een sterkere rol te vervullen in de luchtvaartsector, waar vergunningverlening, toezicht en handhaving een belangrijke rol in spelen. De focus ligt op het voldoen aan internationale eisen, het intensiveren van het risicogestuurde toezicht, het inrichten van een gezamenlijk expertisecentrum en het kunnen inspelen op innovaties in de markt.

De ontwikkelingen in de luchtvaart gaan snel. De huidige maatschappelijke opgaven op het gebied van veiligheid, leefomgevingskwaliteit en duurzaamheid waar de luchtvaartautoriteit voor gesteld staat, zijn groot. Dit vraagt om proactief optreden en een toezichthouder die klaar is voor de toekomst.

Wabo-advies en interbestuurlijk toezicht

Maatschappelijke doelen
Als wettelijk adviseur in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) heeft de ILT het doel Nederlandse en Europese wetgeving op het gebied van externe veiligheid, afval en luchtemissies juist toe te passen.

Het Wabo-advieswerk van de ILT richt zich vooral op advies richting het bevoegd gezag – de provincies – bij vergunningverlening omtrent externe veiligheid en emissies, met een focus op de zogeheten BRZO[3]-bedrijven. Bij deze adviestaak hoort het opstellen van adviezen en zienswijzen en indien nodig het indienen van beroep. Daarnaast kan de ILT handhavings- en actualisatieverzoeken doen bij het bevoegd gezag.

[3] Besluit risico's zware ongevallen

De ILT heeft de bevoegdheid namens de minister van IenW interbestuurlijk toezicht (IBT) uit te oefenen op de mede-uitvoering van de VTH-taken door het bevoegd gezag. De ILT voert deze taak momenteel conform de Wet revitalisering generiek toezicht terughoudend en selectief uit.

Zowel bij Wabo-advies als bij interbestuurlijk toezicht (IBT) werkt de ILT aan veiligheid, duurzaamheid en vertrouwen. Een juiste uitvoering van taken door provincies en gemeenten is van belang voor het vertrouwen van burgers in de werking van het stelsel. Daarbij is een goede relatie tussen overheden essentieel.

Ontwikkelingen

De commissie Van Aartsen concludeert dat verbeteringen mogelijk en nodig zijn om de effectiviteit en slagvaardigheid van het VTH-stelsel te vergroten en de stelselverantwoordelijkheid van de bewindspersoon beter in te vullen.

In de samenleving is toenemende aandacht voor de gezondheidsaspecten van de economische activiteiten. Burgerbewegingen zijn steeds actiever. Dit leidt tot toename van aandacht voor zeer zorgwekkende stoffen die door BRZO-bedrijven en andere ondertoezichtstaanden worden uitgestoten, zoals ultrafijnstof en PFAS. Daarnaast is er druk vanuit de samenleving om milieuoverlast te verminderen – ook waar de normen vanuit wet- en regelgeving daar soms nog niet op aansluiten.

Focus van de ILT

De komende jaren focust de ILT zich op het verbeteren van de informatiedeling met de verschillende uitvoerders binnen het VTH-stelsel en implementatie van de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen. Hiernaast wordt de Wabo-advisering verbreed waarbij de inspectie ook kijkt naar geconstateerde risico's breder dan alleen het voldoen aan de norm en signalering.

Tata Steel

De ILT werkt met het ministerie van IenW aan het verbeteren van de leefomgeving van het bedrijf Tata Steel IJmuiden. De provincie Noord-Holland is als bevoegd gezag primair verantwoordelijk voor VTH-uitvoering en heeft de uitvoering hiervan belegd bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.

Rol van de ILT bij Tata Steel

- *Wettelijk adviseur vergunningverlening provincie*
  De ILT adviseert de provincie bij het toepassen van wet- en regelgeving en beleid. De ILT wil bereiken dat de best beschikbare technieken (BBT) en strenge eisen van de Nederlandse en Europese wetgeving op het gebied van externe veiligheid, afval en luchtemissies worden toegepast bij vergunningverlening;
- *Interbestuurlijk toezichthouder*
  De ILT houdt toezicht op de provincie voor de uitvoering van VTH-taken op milieugebied. Hierbij gaat het om de beoordeling of de provincie de sectorwetten juist uitvoert;
- *Toezichthouder gevaarlijke stoffen*
  De ILT ziet toe op overslag en vervoer van gevaarlijke stoffen, toepassing van REACH, en de toepassing van regelgeving over veilige en milieuvriendelijke aan- en afvoer of toepassing van afval door Tata Steel.

Figuur 10 Rol ILT bij toezicht op Tata Steel IJmuiden

Vervoer gevaarlijke stoffen

Maatschappelijke doelen

De ILT houdt toezicht op veilig transport van gevaarlijke stoffen in alle transportmodaliteiten: spoor, binnenvaart, scheepvaart, wegverkeer, luchtvaart en buisleidingen. Het toezicht richt zich op de hele keten, van productie tot (afval)verwerking.

Het maatschappelijk doel is het voorkomen van schade aan mens, dier en milieu als gevolg van het tijdens het transport of de overslag vrijkomen van gevaarlijke stoffen.

Het onderwerp gevaarlijke stoffen slaat een brug tussen het toezicht van de ILT op transport en dat op de leefomgeving. Aantasting van de leefomgeving ontstaat vaak door het ongewenst vrijkomen van gevaarlijke stoffen. Hoewel de wet- en regelgeving op het terrein van transport gevaarlijke stoffen zich op transport focust, zijn er tal van onderwerpen waar milieu en leefomgeving relevant zijn.
Een sprekend voorbeeld is het project Varend ontgassen. De transportwet- en regelgeving richt zich hierbij op de veiligheid van het transport, maar uitstoot van gassen tijdens het proces van varend ontgassen tast direct de leefomgeving aan. De aanpak is daarom op beide terreinen gericht.

Ontwikkelingen

Er speelt op dit terrein een aantal ontwikkelingen.

- Er is sprake van toenemende internationalisering van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit zorgt voor een grote diversiteit aan partijen op de markt en verdere internationalisering van de wet- en regelgeving.
- De goederenstroom neemt toe door bestellingen via internet en het bijbehorende transport ervan.
- Overgang van focus van transport- naar milieuwetgeving.
- Toename van de circulaire economie zorgt voor een groei van het volume van afvalstoffen, waar ook gevaarlijke stoffen in voorkomen. Gelijk hieraan zorgt de toename van het gebruik van apparaten waarin lithium-batterijen zijn verwerkt tot groei van (her)gebruik en vervoer van lithium.
- Groeiend maatschappelijk bewustzijn van het vervoer van gevaarlijke stoffen en perceptie van de risico's.
- Samenwerking met de Douane voor het bepalen van risicoprofielen via het PRISMA-programma, waarmee de ILT in staat is informatiegestuurd naar bepaalde stoffen te kijken, bijvoorbeeld ter vermindering van broeikasgassen.

Focus van de ILT

In het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen maakt de ILT slim gebruik van technologische ontwikkelingen, zoals de inzet van drones en internetscraping om meer kennis van de lading, locatie en beweging daarvan te verkrijgen. Daarbij richt het toezicht zich op de aanpak van risico's in de transportketen (integraal toezicht).

Het is van belang dat de ILT inzicht krijgt in de gevaren en stromen van gevaarlijke stoffen en de nieuwe technologie die daarbij gebruikt wordt. Doelgerichte handhavingscommunicatie over de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen en de impact op de omgeving is onderdeel van de toezichtaanpak, net als de verbreding van het interventiepakket gericht op gedragsverandering.

Hoogwaterveiligheid

Maatschappelijke doelen

In het waterbeheer zijn de belangrijkste maatschappelijke risico's gerelateerd aan overstromingen vanuit de zee en grote rivieren die plaatsvinden als een primaire waterkering faalt. De veiligheidseisen die gesteld worden aan deze waterkeringen moeten de kans op falen klein houden, want het effect dat een dergelijke overstroming heeft op burgers, natuur en economie is immens.

Daarnaast kent Nederland overstromingsrisico's als gevolg van het falen van regionale waterkeringen, die ook aanzienlijk zijn, maar minder ontwrichtend. Het hoogwaterveiligheidsrisico is vanwege de aanzienlijke potentiële impact groter dan de som van alle overige externe risico's in Nederland.

Ontwikkelingen

Nederland staat voor de opgave haar inwoners en economische activiteiten voor de nabije toekomst goed te beschermen tegen een stijgende zeespiegel en grotere waterafvoeren via de rivieren.

In 2050 moeten daarom alle primaire waterkeringen die door Rijkswaterstaat en de waterschappen beheerd worden, voldoen aan nieuwe veiligheidsnormen.
Het toezicht op de primaire waterkeringen is sinds 1 januari 2017 een wettelijke taak van de ILT. Voor de ILT staat de controle van de beoordeling van de primaire waterkeringen door

waterkeringbeheerders centraal. Deze wordt iedere 12 jaar herhaald. Waterkeringen die niet voldoen aan de veiligheidsnormen moeten worden versterkt.

Het ministerie van IenW, de waterkeringbeheerders, kennisinstituten en de ILT delen hun kennis en ervaringen en gaan na 2023 verder met het ontwikkelen van regelingen en instrumenten. Als toezichthouder heeft de ILT een belangrijke rol als het gaat om uitvoerbaarheid en betrouwbaarheid.

De evaluatie van de Waterwet wordt onder verantwoordelijkheid van het ministerie van IenW in 2024 afgerond. Op hoogwaterveiligheid levert de ILT inzet en informatie om de doelmatigheid en doeltreffendheid van het waterbeleid vast te stellen.

Focus van de ILT

Vanaf 2023 ligt de prioriteit bij het vormgeven en organiseren van de controles in de 2e beoordelingsronde (LBO2) bij de waterkeringbeheerders. Daarbij worden de bevindingen uit de 1e toezichtsronde meegenomen. Het streven is in de planperiode ongeveer 50 tot 70 trajecten uit te voeren. Ook ligt de focus voor de periode 2023-2027 op toezicht op de zorgplicht.

Parallel hieraan werkt de inspectie aan een toezichtstrategie hoogwaterveiligheid voor de periode na 2023. Hierin wil de ILT veel meer de focus leggen op het functioneren van besturing, organisatie, beheer en uitvoering, die er gezamenlijk voor moeten zorgen dat de hoogwaterveiligheid op orde is. De 'keten' als geheel is namelijk bepalend voor de belangrijkste risico's en het niveau van veiligheid. Dit betekent dat de ILT ook aanvullende of andere toezichtmethoden verkent, zoals besturingstoezicht.

Drinkwater

Maatschappelijke doelen

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. Centraal daarbij staat de duurzame veiligstelling van de drinkwatervoorziening.

De ILT streeft naar een optimale waarborging van de kwaliteit en de continuïteit van de drinkwatervoorziening. Op een wijze die past binnen de randvoorwaarden van een duurzame ontwikkeling van onze samenleving en tegen maatschappelijk verantwoorde kosten.

Verontreinigd drinkwater zorgt voor fysieke en gezondheidsschade en leidt tot maatschappelijke onrust. Uitval van levering van drinkwater leidt tot maatschappelijke onrust en bij langdurige uitval tot maatschappelijke ontwrichting.
Een verkeerde tariefstelling voor drinkwater kan economische schade opleveren of op termijn een risico vormen voor de leveringszekerheid doordat te veel of juist te weinig kosten in het tarief zijn meegerekend.

Ontwikkelingen

- Op het terrein van drinkwatervoorziening is sprake van steeds grotere uitdagingen voor drinkwaterbedrijven en een toenemend risico voor de kwaliteit en kwantiteit van drinkwater. Zo neemt de vraag naar drinkwater toe en tegelijkertijd neemt de natuurlijke beschikbaarheid van drinkwaterbronnen af.
- Op jaarbasis beschikt Nederland over voldoende water, maar regionaal en seizoensafhankelijk kunnen watertekorten ontstaan. Dit stelt extra eisen aan de robuustheid van het watersysteem en aan de toekomstige drinkwatervoorziening.
- In Caraïbisch Nederland is de beschikbaarheid en betaalbaarheid van drinkwater een aandachtspunt. Ook is sprake van een groeiende investeringsopgave, die nodig is om, onder andere, verouderende infrastructuur tijdig te vernieuwen.
- Drinkwaterbedrijven moeten daarnaast blijvend anticiperen op (veranderingen met betrekking tot) cyberdreigingen.
- De kwaliteit van grond- en oppervlaktewater als bron voor drinkwater staat onder toenemende druk. Zowel bekende als opkomende antropogene stoffen worden aangetroffen op de winningslocaties. De onzekerheden rond de huidige bronnen maken dat drinkwaterbedrijven

zich oriënteren op alternatieve bronnen, bijvoorbeeld brak water of gezuiverd afvalwater en nieuwe zuiveringstechnieken.
- De energietransitie leidt bovendien tot toenemend gebruik van de ondergrond, zoals bodemenergiesystemen en warmteopslag en alternatieve warmtevoorziening, waaronder centrale voorziening van wijkwarmtapwater. Onzorgvuldige toepassing kan leiden tot vervuiling van het grondwater, opwarming van drinkwater en ongewenste groei van micro-organismen zoals legionella.
- Naast het leveren van drinkwater hebben steeds meer drinkwaterbedrijven nevenactiviteiten, onder andere met betrekking tot warmte-/koudeopslag, levering van warmte (geothermie), enzovoort.

Rond wet- en regelgeving spelen de volgende voor drinkwaterveiligheid relevante ontwikkelingen:

- De Drinkwaterwetgeving wordt deels aangepast op basis van de eind 2020 vastgestelde Europese drinkwaterrichtlijn.
- Er wordt een wijziging verwacht in de regelgeving ten aanzien van legionella: zorgwoningcomplexen worden toegevoegd aan de prioritaire instellingen, waarvoor ILT-toezicht geldt.
- Voor Bonaire en Sint-Eustatius zijn de Wet elektriciteit en drinkwater BES (WedB) en het Besluit elektriciteit en drinkwater BES van kracht.

Focus van de ILT

De ILT anticipeert als vergunningverlener en toezichthouder op de geschetste ontwikkelingen door met een bredere blik te beoordelen hoe de drinkwatervoorziening op een verantwoorde manier op de korte en lange termijn geborgd en vernieuwd wordt.

De beschikbaarheid in elke regio van Nederland van voldoende drinkwater is een steeds groter probleem vanwege de klimatologische veranderingen. Met de inzet van besturingstoezicht wil de ILT de eigen kracht van drinkwaterbedrijven om compliant te zijn vergroten.

Ontwikkelingen als klimaatverandering, antropogene stoffen, energietransitie, cybersecurity en een toenemende investeringsopgave worden daarnaast nadrukkelijker in het toezicht en bij de beoordeling van meetprogramma's en verstoringsrisicoanalyses betrokken. Ook in wettelijke ILT-onderzoeken, zoals drinkwaterkwaliteit en prestatievergelijking, hebben ze nadrukkelijk een plek.

Bovendien geeft de ILT meer aandacht aan de feitelijke uitvoering van de leveringsplannen en verbetering van deze plannen voor verhoging van de leveringszekerheid en kwaliteit van het drinkwater. Ook komt er aandacht voor eigen winningen van drinkwater vanwege achterblijvende verzoeken om beoordeling van de meetprogramma's.

Levering van wijkwarmtapwater vraagt aandacht, net als initiatieven van niet-drinkwaterbedrijven om drinkwater te maken en leveren uit andere bronnen dan oppervlakte- of grondwater. Leveranciers worden in kaart gebracht en beoordeeld op naleving van de wettelijke verplichtingen.

De ILT richt het toezicht op de drinkwatervoorziening in Caraïbisch Nederland, waar beschikbaarheid en betaalbaarheid een opgave zijn, verder in. Via een handhavingsplan worden de mogelijkheden van lokaal toezicht verkend.

Cybersecurity

Maatschappelijke doelen

De ILT zet zich in voor het voorkomen en beperken van maatschappelijke schade die ontstaat door cyberincidenten. De ILT is toezichthouder voor de sectoren drinkwater, luchtvervoer, spoorvervoer, wegvervoer en vervoer over water (inclusief havens). In deze sectoren zijn op dit moment 17 aanbieders van essentiële diensten (AED's) aangemerkt waarop de ILT – in aanvulling op het toezicht op de sectorale wetgeving – toezicht houdt volgens de Wet Beveiliging Netwerk- en Informatiesystemen (Wbni).

Hierin is vastgelegd dat vitale aanbieders passende maatregelen moeten nemen om hun netwerk- en informatiesystemen te beveiligen en dat zij incidenten met (mogelijk) ernstige gevolgen moeten melden.

Namens de minister van IenW ziet de ILT erop toe dat de AED's, zoals drinkwaterbedrijven, hun digitale weerbaarheid op een voldoende niveau brengen en houden. Op deze manier draagt de ILT bij aan de (digitale) veiligheid van de vitale infrastructuur.

Tegelijkertijd moet de ILT zorgen voor de cyberveiligheid van de ILT zelf. Hiervoor werkt de ILT aan het beperken van maatschappelijke schade die kan ontstaan als toezichtinformatie die de ILT bezit in verkeerde handen komt, doordat de informatiebeveiliging niet op orde is.

Ontwikkelingen

De ILT houdt rekening met een mogelijk flinke toename van het aantal AED's binnen het IenW-domein als gevolg van de Europese NIS-2- en CER-richtlijnen. Deze gevolgen worden in kaart gebracht in de zogeheten 'transpositiefase' in 2023 en 2024. De Wbni, Bbni en de Ministeriële regeling bestaan deels uit open normen. Om effectief en uniform toezicht uit te kunnen voeren, heeft de ILT een aanvullend normen- en toetsingskader opgesteld.

De ILT moet meegroeien in de digitalisering van het toezichtsdomein, ontwikkelingen in de wetgeving en technologie en de specifieke kennis van de organisatie van netwerk- en informatiebeveiliging van AED's en de sectoren.

De ILT zoekt actief de samenwerking met andere toezichthouders, bijvoorbeeld in de vorm van het uitbrengen van een gezamenlijk Inspectiebeeld en het uitwisselen van kennis en expertise. Regelmatig vindt overleg plaats met het Nationaal Cyber Security Centrum (NCSC), om zowel dreigingsbeelden te delen als actuele dreigingen via het Computer Emergency Response Team (CERT) van het NCSC te bespreken.

Focus van de ILT

De ILT verbetert de informatiepositie rondom de AED's. Gestart wordt met een self-assessment dat risicogericht wordt opgevolgd met onder andere audits, of bijvoorbeeld besturingstoezicht, door cybersecurityinspecteurs in samenwerking met inspecteurs uit de betreffende sector.

Ook richt de ILT zich op de opbouw en uitwisseling van kennis, ontwikkelen van toezichtmethodieken en coördineren en verder uitbreiden van nationale en internationale samenwerking.

Autoriteit Woningcorporaties

Maatschappelijke doelen

De Autoriteit woningcorporaties (Aw) ziet erop toe dat woningcorporaties zich concentreren op hun kerntaak: zorgen dat mensen met een lager inkomen goed en betaalbaar kunnen wonen. Nu en in de toekomst.

De woningcorporaties beheren gezamenlijk ongeveer 2,4 miljoen woningen. De Aw houdt toezicht op het gedrag van woningcorporaties en op hun financieel beheer.
De Aw kan bij het toezicht maatregelen opleggen aan woningcorporaties om de financiële situatie of de governance te verbeteren. Als maatregelen niet het gewenste effect hebben, kan een corporatie onder verscherpt toezicht worden geplaatst.

De afdeling vergunningverlening geeft toestemmingen, ontheffingen en zienswijzen af in het kader van volkshuisvestelijke veranderingen, zoals fusies, en de geschiktheid en betrouwbaarheid van bestuurders en commissarissen. De Aw rapporteert jaarlijks over de ontwikkelingen binnen de sector. Zo brengt de Aw jaarlijks de Staat van de corporatiesector uit.

Ontwikkelingen

Grote opgaven leefomgeving

Het Planbureau voor de Leefomgeving[4] schetst in 'Grote opgaven in een beperkte ruimte' de grote uitdagingen op het gebied van de leefomgeving:

- claims op en toewijzing van grondposities;
- woningbouwopgave;

[4] Grote opgaven in een beperkte ruimte, Ruimtelijke keuzes voor een toekomstbestendige leefomgeving, april 2021.

- overgang naar andere energiebronnen, zoals windmolens of zonnepanelen;
- draagkracht van de bodem;
- beschikbaarheid van (drink)water;
- biodiversiteit.

Woningbouwopgave
Maatschappelijke en sociale veranderingen hebben geleid tot een toename van de vraag naar woningen. Vooralsnog zijn er meer dan 300.000 woningen te weinig in Nederland. Velen vinden geen betaalbare en passende woning.

Verduurzamingsopgave
De verandering van energiebronnen vraagt ook om aanpassingen in de gebouwde omgeving. De realisatie van de voornemens uit het Klimaatakkoord zijn onzeker zolang de investeringscondities voor corporaties vrij slecht zijn.

Vergrijzing
De samenstelling van de bevolking verandert. Het aantal ouderen neemt zowel absoluut als relatief sterk toe. Volgens de CBS-Bevolkingsprognose neemt het aantal 65-plussers toe: van 2,7 miljoen in 2012 naar 4,7 miljoen in 2041.
De mobiliteit van ouderen op de woningmarkt is beperkt. Een deel van hen krijgt ouderdomsklachten. Dit vergt aanpassingen in de bestaande woningvoorraad.

Leefbare wijken
De ontwikkelingen in de maatschappij, in combinatie met het huidige functioneren van de corporatiewoningmarkt, hebben als risico dat de samenstelling van de bevolking van corporatiewijken meer homogeen wordt. Een concentratie van kwetsbare huishoudens in bepaalde buurten is vaak ongunstig voor de leefbaarheid ter plekke.

Financiële huishouding en woningbouwopgave
De woningwet is onlangs herzien. Hierdoor is meer maatwerk mogelijk. De Aw kijkt mee of de woningbouwopgave meegewogen wordt bij het nemen van beslissingen over de bouw van woningen door de woningcorporaties.
Het verlagen van de verhuurheffing leidt ertoe dat de woningcorporaties meer financiële ruimte hebben om woningen te bouwen. Dit zal leiden tot additionele planvorming door de corporaties.

Focus van de Aw
In 2020 is getoetst hoe de opgaven die deze ontwikkelingen veroorzaken binnen de corporatiesector zich verhouden tot de middelen in de sector. Dit is gebeurd in een studie van de ministeries van BZK, EZK en Financiën en brancheorganisatie Aedes. De uitkomsten zijn gedeeld met de Tweede Kamer. In 2021 is een update gepubliceerd voor het dossier van de formatie.

Uit de confrontatie van de opgave met de beschikbare middelen blijkt dat de corporatiesector tot 2035 onder het huidige beleid een tekort heeft van €20 tot €30 miljard. De opgave heeft betrekking op:

- uitbreiding van de sociale woningvoorraad vanwege het woningtekort;
- instandhouding van de woningvoorraad;
- uitvoering van een verduurzamingsprogramma.

In de Nationale Woon- en Bouwagenda[5] schetst de minister voor VRO de oorzaken, doelstellingen en programmatische aanpak om de wooncrisis het hoofd te bieden. Met de agenda wordt het belang van volkshuisvesting in ere hersteld.

De minister neemt de regierol op zich, om samen met alle betrokken partijen te ervoor zorgen dat voor iedereen een passende, duurzame en betaalbare woning is in veilige en leefbare wijken. Deze ontwikkeling zal grote gevolgen hebben voor de woningcorporaties en daarmee voor de Aw.

Veel van de voorwaarden die deze grote bouwopgave mogelijk moeten maken zijn op dit moment nog niet beschikbaar. Deze condities kunnen veranderen, bijvoorbeeld in het licht van de mogelijke afschaffing van de verhuurdersheffing. De Aw blijft de ontwikkelingen nauwlettend volgen en waar mogelijk stimuleren.

Nieuwe taken in de IBRA van 2022

De volgende onderwerpen of ongewenste gebeurtenissen neemt de ILT in de komende jaren als nieuw onderwerp op in de IBRA, of voegt ze aan een bestaand onderwerp toe:

- Ongeval onbemande luchtvaart (drones).

Nieuwe of gewijzigde taken

De ILT werkt hoofdzakelijk binnen het beleidsterrein van IenW en onder de verantwoordelijkheid van de bewindspersonen van IenW. Hierna staan de taken die nieuw of nog in ontwikkeling zijn, voor zover deze niet benoemd zijn in de werkvelden.

De ILT kan alleen nieuwe taken oppakken als een HUF-toets is uitgevoerd en als voldoende middelen zijn toegekend. Deze bekostiging is voor een deel van de hieronder opgenomen taken nog niet gedekt, waardoor deze nog niet worden uitgevoerd. Het aantal nieuwe taken is groter dan het aantal nieuwe onderwerpen in de IBRA, bijvoorbeeld doordat een nieuwe taak aansluit bij een reeds eerder opgestelde IBRA of doordat een nieuwe taak niet risicogestuurd is.

Een deel van deze nieuwe of gewijzigde taken is eerder in dit MJP toegelicht, namelijk:

- Coalitieakkoord: versterken milieuopsporing en VTH-stelsel (Hoofdstuk 2).
- Intensivering toezicht bodem (Hoofdstuk 4, onderdeel Bodem).
- Uitbreiding en intensivering toezicht op REACH (Hoofdstuk 4, onderdeel Chemische stoffen en risico's).
- Investeren ter voorbereiding op eFTI-verordening (Hoofdstuk 4, onderdeel Wegtransport; waarbij eFTI ook speelt voor binnenvaart, spoor, en lucht, inclusief het vervoer van gevaarlijke stoffen en afval).
- Uitbreiding toezicht veilige vliegroutes (Hoofdstuk 4, onderdeel Luchtvaart).
- Intensiveren toezicht cybersecurity (Hoofdstuk 4, onderdeel Cybersecurity).

Nieuw toezicht op uitgebreide producentenverantwoordelijkheid textiel

In 2023 treedt een uitgebreide productenverantwoordelijkheid (UPV) voor textiel in werking. Deze moet zorgen voor meer hergebruik en minder verspilling en vervuiling. Kledingproducenten worden verantwoordelijk voor de afvalfase van de producten die zij op de markt brengen. In het Besluit UPV worden aan producenten eisen gesteld voor onder andere de inname van hun producten in de afvalfase en de organisatie en financiering daarvan. De ILT is gevraagd toezicht te houden op deze nieuwe UPV.

Nieuw markttoezicht vervoerbare drukapparatuur

De ILT is aangewezen als markttoezichtautoriteit voor de Europese Richtlijn 2010/35/EU over vervoerbare drukapparatuur. Deze richtlijn wordt meestal aangeduid met zijn Engelse naam: 'Transportable Pressure Equipment Directive' (TPED). De richtlijn omvat gasflessen, cilinders, flessenbatterijen en afsluiters, maar ook tankwagens, tankcontainers en reservoirwagons.

Deze Richtlijn is geïmplementeerd in de Nederlandse regelgeving door de Regeling vervoerbare drukapparatuur 2011. De ILT is gevraagd toezicht te houden, opdat vervoerbare drukapparatuur

[5] Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties; Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, 11 maart 2022

voldoet aan de gestelde eisen en geen gevaar oplevert voor de gezondheid, veiligheid of andere aspecten van de bescherming van het openbaar belang.

Nieuw toezicht mobiliteitspakket

Van belang zijn de wijziging van de Wet wegvervoer goederen, alsmede 2 andere wetten ter uitvoering van Verordening (EU) 2020/1055 en de daaraan verbonden direct werkende bepalingen.

De belangrijkste beoogde nieuwe taken voor de ILT zijn de controle van afzenders van goederen en het vervoer met buitenlandse voertuigen met een laadvermogen van 2.500 tot 3.500 kilogram. Daarnaast zal de ILT onder verantwoordelijkheid van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) controles verrichten op de aanwezigheid van de detacheringsverklaring, ook voor voertuigen boven 3.500 kilogram.

Nieuw toezicht vrachtwagenheffing

De beoogde invoering van een vrachtwagenheffing in 2026 en de investering van de opbrengsten in innovatie en verduurzaming dragen bij aan de CO_2-reductieopgave voor transport en de wens om te komen tot een slim en duurzaam vervoerssysteem. Met de vrachtwagenheffing gaat al het binnen- en buitenlands vrachtverkeer betalen voor het gebruik van Nederlandse wegen. Het Eurovignet wordt afgeschaft.

De beoogde rol van de ILT bestaat uit het houden van toezicht, inclusief wegkantcontroles, en het direct fysiek innen van boetes wanneer deze door de tolbetaler niet zijn voldaan of wanneer de tolbetaler hiertoe niet in staat is geweest.

De handhaving wordt gericht op zowel de bevordering van de betalingsmoraal, wat een preventieve werking heeft, als het aanpakken van overtreders, wat een corrigerende werking heeft. Dit moet bijdragen aan een gelijk en eerlijk speelveld voor zowel Nederlandse als buitenlandse houders van vrachtwagens.
De ILT bereidt zich momenteel voor op deze taak en richt hiervoor per 2024 een nieuwe afdeling in. De inspecteurs worden specifiek opgeleid en ingezet voor deze fysieke waarnemingstaak.

Uitbreiding markttoezicht op producten

Er is sprake van uitbreiding van het markttoezicht op producten als gevolg van een wijzigingspakket vanuit de EU. Het gaat om de uitbreiding van het toezicht op:

- Etikettering van banden met betrekking tot hun brandstofefficiëntie en andere parameters;
- geluidsemissies van buitenmateriaal en niet voor de weg bestemde mobiele machines;
- restrictie van gevaarlijke stoffen in elektronische producten.

European Hull Data Base

De EC beheert de European Hull Data Base (EHDB). In deze database staan gegevens over binnenvaartschepen en hun certificaten. De ILT en inspecties uit andere landen leveren de gegevens nu veelal handmatig aan. De EC start een project om alle nationale databases te koppelen aan de EHDB. De ILT moet hiervoor investeren in processen en systemen.

Overige nieuwe en gewijzigde taken

Ten slotte is er een aantal relatief kleine nieuwe of gewijzigde taken voorzien op het gebied van:

- **Tolheffing**
  Nieuw toezicht op interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en de facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de EU: de EETS-richtlijn.
- **Spoorpersoneel**
  Wijziging vergunningsplicht voor machinisten als gevolg van de wijziging van het Besluit spoorverkeer en het Besluit spoorwegpersoneel 2011, en de wijziging van de Regeling spoorverkeer.
- **Vluchtsimulators**
  Uitbreiding van het toezicht door nieuwe eisen aan vluchtsimulators.
- **Drones**
  Nieuwe taken als 'competent authority' voor nieuwe regelgeving rondom U-space volgens Commision Implementing Regulation (EU) 2021/664. Deze regelgeving geldt vanaf 26 januari 2023.

- **Modelvliegtuigen**
  Nieuwe vergunningsplicht voor circa 140 modelvliegclubs.
- **Asfaltgranulaat**
  Uitbreiding van het toezicht als gevolg van de wijziging van de Regeling Europese afvalstoffenlijst en de Activiteitenregeling milieubeheer om teerhoudend asfalt granulaat (TAG) aan te merken als gevaarlijk afval.
- **Bodemkwaliteit**
  De ILT heeft de wettelijke taak een nieuw MBK (Melding Bodemkwaliteit) Register te bouwen voor het ontvangen en vastleggen van een afschrift van de door de DSO-LV[6] doorgestuurde bodemmeldingen.
  De ILT gebruikt de gegevens uit deze bodemmeldingen onder meer om toezicht te houden. Voordat deze taak wordt opgepakt, zijn nog nadere afspraken over de bekostiging vereist.

Nieuwe taken die nog niet worden opgepakt
In een aantal gevallen is een HUF-toets uitgevoerd, maar is nog geen afspraak over dekking van de kosten voor het uitvoeren van de nieuwe taak. In lijn met het relatiestatuut zal de ILT die taken daarom niet oppakken. Dit betreft medio 2022 in totaal 19 taken, waaronder:

- Mobiliteitspakket Wet wegvervoer goederen, en de Wet personenvervoer 2000
- Recycling zeeschepen
- Toezicht op drones
- Extra capaciteit REACH
- Precursoren

Voor deze 5 taken geldt dat de inwerkingtreding van de betreffende regelgeving voorzien is op of voor begin 2023. Er is periodiek overleg met het departement over de bekostiging van deze taken. De ILT beziet daarbij van geval tot geval op welke wijze eventueel al wel inzet wordt geleverd, bijvoorbeeld in de voorbereiding van een nieuwe of aanvullende taak met een helder perspectief op dekking.



[6] Digitaal Stelsel Omgevingswet Landelijke Voorziening

6. De organisatie

De organisatie: wendbaar en innovatief

Formatie

De ILT heeft eind 2022 een formatie van 1.455 fte. Door de toename van het aantal taken neemt ook de formatie toe. De uitvoering van dit MJP vraagt om een wendbare organisatie. Onvoorziene gebeurtenissen als COVID-19 en de oorlog in Oekraïne maken dat de ILT snel moet kunnen schakelen als een situatie daarom vraagt.

Ook politieke thema's, technologische ontwikkelingen en een innovatieve buitenwereld maken dat het werk aan verandering onderhevig is. De ILT wil kunnen anticiperen op relevante ontwikkelingen en voldoende wendbaar zijn om vanuit de eigen rol en opdracht mee te bewegen.

Dit leidt tot taakuitvoering in programma's, projecten en lijnorganisatieonderdelen. Door prioriteiten en posterioriteiten kan de context van het werk veranderen, en daarmee de inzet van medewerkers. De ILT legt een basis waarmee voor de langere termijn verder gewerkt kan worden aan het stimuleren en ontwikkelen van flexibiliteit en wendbaarheid, bij zowel medewerkers als de organisatie.

Informatievoorziening

De ILT wil de capaciteit vooral inzetten waar zij de grootste bijdrage aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid kan leveren. De ILT werkt daarom informatiegestuurd en risicogericht. Data geeft inzicht in de werking en resultaten van de ILT en biedt managers, inspecteurs en vergunningverleners steeds meer en nieuwe mogelijkheden om over het eigen domein heen te kijken.

Met informatiegestuurd werken kan de ILT mensen en middelen optimaal inzetten en daarmee maximaal maatschappelijk effect bereiken. Om hier richting aan te geven, is in 2021 de Datakoers ILT opgesteld met een aantal bouwstenen waar de ILT de komende jaren in wil investeren.

Bouwstenen Datakoers ILT

Ambities

- De ILT creëert waarde met data en vergroot zo haar maatschappelijk effect.
- De ILT verbetert continu haar digitale informatie-uitwisseling en geeft zo ook invulling aan de zakelijke dienst- en vergunningverlening uit de Koers.
- Datavakmanschap is van wezenlijk belang bij de realisatie van risicogericht en informatiegestuurd werken bij de ILT.
- De ILT is een verbonden, betrokken en actieve speler in het data-ecosysteem.
- De ILT is een innoverende organisatie en past nieuwe technieken en werkwijzen toe op het gebied van data- en gedragswetenschap.

Principes

- De ILT heeft een duurzaam datafundament, een ICT-landschap en duidelijke data governance.
- De ILT heeft een cultuur en organisatie die informatiegestuurd werken ondersteunt.
- De ILT gaat ethisch en veilig om met data.

Figuur 11 Datakoers ILT

De medewerker: vakmanschap en kennis

De manier waarop de ILT toezicht wil houden vraagt om medewerkers die zichzelf voortdurend willen ontwikkelen, flexibel zijn, samenwerking vooropstellen, beschikken over durf en willen bijdragen aan het uiteindelijke doel van de ILT: een merkbare bijdrage leveren aan de samenleving.

De ILT vindt het belangrijk dat medewerkers hun talenten optimaal kunnen benutten. Daaruit volgt

ook het belang van duurzame inzetbaarheid: medewerkers blijven actief werken aan hun loopbaan en ontwikkeling.

Zo zet de ILT duurzaam in op vakmanschap en kennis binnen de organisatie. De ILT ondersteunt het leren en ontwikkelen op 3 niveaus: persoonlijke ontwikkeling van medewerkers, vakinhoudelijke competenties en kwalificaties en organisatiebrede vaardigheden die nodig zijn voor de inspectie van de toekomst.

Deels betreft het hier nieuwe taken, deels een andere benadering van bestaande werkzaamheden. Er is sprake van een verschuiving van inspectiewerkzaamheden naar meer data-analytische werkzaamheden en van uitvoerende naar meer signalerende vaardigheden.

De ILT voert een actief kennisbeleid dat erop is gericht bronnen van kennis, zowel intern als extern, te ontsluiten en versterken. Dat doet de ILT ook door allianties met de markt aan te gaan, 'communities of practice' te organiseren en de banden met kennisinstituten, universiteiten en andere onderwijsinstellingen verder aan te halen.

In de periode 2023-2027 zullen naar verwachting zo'n 210 medewerkers de pensioenleeftijd bereiken. Dit vergroot de wervingsopgave en vraagt aandacht voor kennisbehoud. Regelmatig wordt een vacature al opengesteld ruim voor de ingang van het pensioen, voor een soepele overdracht naar de nieuwe medewerker.

De financiële kaders

De financiële middelen voor de ILT voor de periode 2023-2027 zijn opgenomen in de rijksbegroting 2023 (H12 IenW).

2023	2024	2025	2026	2027
203,6	203,6	204,1	202,3	200,4

Figuur 11 Begroting ILT 2023-2027 in miljoen €

Dit MJP is opgesteld met het huidige meerjarig financieel kader als een gegeven voor het bestaande takenpakket. Binnen dit kader kiest de ILT voor een onderbouwde afweging tussen het aanpakken van de grootste risico's en het invullen van de wettelijke verplichtingen. Nieuwe taken worden alleen uitgevoerd bij de beschikbaarheid van voldoende middelen.

Door in een zo vroeg mogelijk stadium te worden betrokken bij majeure beleidstrajecten, wil de ILT bijdragen aan de vraag of toezicht het meest effectieve instrument is om maatschappelijke schade te voorkomen en onder welke condities de ILT taken het beste kan uitvoeren. De ILT voert altijd een openbare HUF-toets uit op relevante concept-wet- en regelgeving. Jaarlijks vinden ongeveer 70 van deze toetsen plaats.

Een overzicht van nieuwe taken – waarover deels nog moet worden besloten, de financiële middelen zullen hierdoor nog wijzigen – is opgenomen in hoofdstuk 5.

Compliance en kwaliteitsmanagement

De ILT neemt als toezichthouder anderen de maat. Internationale organisaties toetsen periodiek of de ILT zelf de aan haar toegewezen taken goed uitvoert, bijvoorbeeld op het gebied van luchtvaart, scheepvaart en spoor.

Het is daarom extra belangrijk dat de eigen taken aantoonbaar goed worden uitgevoerd. De ILT heeft daarvoor compliance en kwaliteitsmanagement ingericht. Compliance borgt het voldoen aan interne en externe wet- en regelgeving, zoals de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG), de Archiefwet en de internationale eisen die op de ILT van toepassing zijn als toezichthouder, met name op het gebied van luchtvaart, scheepvaart en spoor.

Kwaliteitsmanagement borgt de uitvoering van het kwaliteitsbeleid en de sturing daarop. Het Kwaliteitsmanagementsysteem (KMS) is hiervoor het ondersteunende systeem. In het KMS wordt de strategische koers naar tactisch en operationeel niveau vertaald.

De ILT voert meerdere interne audits per jaar uit om te zien of de inspectie nog voldoet aan de gestelde wettelijke en kwaliteitseisen. Zo nodig wordt het KMS op basis van bevindingen of bijvoorbeeld nieuwe taken bijgewerkt.



Coverfoto: ©Henri Cormont/inZicht-foto.
All rights reserved.

Het MJP is tevens als webmagazine te bekijken op de website van de ILT (www.ILenT.nl). De publicaties verschillen enkel qua vormgeving.

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
088 489 00 00

www.ilent.nl

@inspectieLenT

September 2022