

Vergaderjaar 2019–2020

**35 300 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2020**

**Nr. 91**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 6 maart 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 16 januari 2020 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 juli 2019 inzake besteding extra middelen ILT en invulling overige toezeggingen die de ILT betreffen (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 87);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 september 2019 inzake meerjarenplan ILT 2020–2024 (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 4);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 oktober 2019 inzake werkzaamheden ILT export e-waste (Kamerstuk 22 343, nr. 286).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,  
Israel

**Voorzitter: Agnes Mulder**  
**Griffier: Koerselman**

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Van Eijs, Kröger, Laçin en Agnes Mulder,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.00 uur.

**De voorzitter:**

Goedemorgen allemaal. Hierbij open ik het algemeen overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over toezicht en handhaving. Een viertal collega's is vanmorgen aanwezig. Van harte welkom. Een vijfde zal zeker nog aanschuiven; de heer Dijkstra komt iets later. Ik wil als eerste het woord geven aan collega Van Aalst voor zijn eerste termijn. Hij heeft voor die termijn – dan moet ik even spieken – maximaal vier minuten. Per fractie zijn er twee interrupties op elkaar. Dat mag in vier losse vragen of hoe u dat graag zelf wil invullen. Ik geef het woord aan de heer Van Aalst.

**De heer Van Aalst (PVV):**

Dank u wel, voorzitter. Maakt u zich geen zorgen: ik ga die vier minuten vandaag niet nodig hebben. Voorzitter. Ruim 1.100 medewerkers van de Inspectie Leefomgeving en Transport houden zich elke dag bezig met 1.450 instellingen om die in de gaten te houden en dragen zo hun steentje bij aan een schoner en veiliger Nederland. De PVV heeft al vaker aangegeven dat de organisatie onder druk staat door de vele taken die zij moet uitvoeren. De PVV heeft daarom gepleit voor een uitbreiding van de ILT en voor risicogestuurd werken. Want als je zo onderbezet bent, moet je keuzes maken. Dan voer je inspecties uit op plaatsen met het hoogste risico. Het is goed om dat terug te lezen in het meerjarenplan van de ILT. Dat was het positieve gedeelte. Tijdens het lezen van dit meerjarenplan moeten wij echter wel onze wenkbrauwen fronsen, want waarom spreekt de ILT de zogenaamde duurzame ambitie uit om zich te gaan bemoeien met huishoudelijke verlichting, kookplaten, afzuigkappen en airconditioners? Volgens de PVV kan de ILT zich beter bezighouden met die belangrijke inspectietaken in plaats van zich te gedragen als de smart politie. Dus als we de Minister en de ILT iets mee mogen geven voor de aankomende periode, is het om meer in te zetten op het gewoon doelmatig en doeltreffend werken, want uit de beleidsdoorlichting blijkt dat het hier af en toe nog wel aan schort. Voorzitter, dat was onze inbreng. Dank u wel.

**De voorzitter:**

Hartelijk dank. Dan ga ik naar mevrouw Van Eijs van D66.

**Mevrouw Van Eijs (D66):**

Voorzitter, dank u wel. Als je de stukken zo leest, dan verricht de ILT een hele indrukwekkende reeks aan werkzaamheden, een heel breed spectrum. Sommige vragen van mij zullen daarom soms redelijk specialistische vragen zijn. Ze zijn namelijk ook een beetje namens mijn collega's die gaan over vliegen en over mobiliteit. Allereerst ben ik blij met de versterking van de ILT. Dat is denk ik nodig en goed, mede als je kijkt naar alle taken die de ILT moet doen. We vragen ons wel af of er ook meetbare doelen zijn verbonden aan die uitbreiding van de ILT. Oftewel, hebben we gezegd: we stoppen er zoveel miljoen in; dat betekent dat we uiteindelijk dit daarvoor willen terugzien?

Wij zijn blij dat er risicogestuurd wordt gewerkt. Ook denken we dat het goed is om de ILT-brede risicoanalyse als basis daarvoor te gebruiken. Die is nog wel in ontwikkeling en dat zien we ook, maar het blijft natuurlijk heel lastig om risico's in te schatten. Dat doen we zo goed mogelijk, denk ik.

We zien dat we geen handavingsconvenanten meer sluiten – daar zijn we blij mee; ik denk dat het daar goed in past – maar wel ketenconvenanten. Een keten is natuurlijk zo sterk als de zwakste schakel. Hoe gaat de ILT zorgen dat de hele keten sterk is en dat alle schakels in die keten ook sterk zijn? Gaan ze daar zelf erg bovenop zitten?

Worden in het programma Schoon Schip ook meetbare doelen gesteld, zoals bijvoorbeeld zoveel minder uitstoot?

Dan hebben we ook nog het programma Taxi's, dat kijkt naar marktwerking, taxi's zonder vergunning et cetera, terwijl er juist ook heel veel problemen zijn met taxi's, of taxichauffeurs technisch gezien, die discrimineren en mensen niet meenemen. Amsterdam heeft hier problemen mee, blijkt uit eigen onderzoek van de gemeente. Dit lijkt me geen exclusief Amsterdams probleem. Weet de Minister hier meer over en welke rol kan de ILT hierin spelen?

Het programma Veilig en duurzaam Schiphol gaat over veilig vliegen. Betekent dit dat de ILT straks ook kennis heeft van wat een veilig vliegtuig is? We hebben een Integral Safety Management System, zoals dat zo mooi heet, dat wordt opgezet door de sectorpartijen. Gaat de ILT ook beoordelen of dit systeem voldoende is? Hoe gaat de ILT in kaart brengen wat de leefbaarheid en de gezondheid is van de omwonenden rondom Schiphol?

De ILT werkt meestal buiten het zicht, onzichtbaar veilig als het goed is, maar soms zie je er toch wel iets van. Bij Ryanair zijn bijvoorbeeld stakingen geweest en zijn reizigers gedupeerd. Die zouden een schadevergoeding moeten krijgen. Ryanair weigert die te betalen ondanks verschillende gerechtelijke uitspraken. De Consumentenbond heeft daarvoor een handavingsverzoek ingediend bij de ILT, maar die heeft dat afgewezen. Wij denken dat dit juist heel veel voor mensen kan betekenen. Ik zou graag van de Minister horen waarom dit toch afgewezen is.

Dan over de diepe plassen. Ik ben blij met de aandacht daarvoor en het programma. De ILT geeft aan dat er veel wordt geshopt met vervuilde grond en baggerspecie. Wij vragen ons af of dit ook gebeurt bij het verondiepen van diepe plassen, waar D66 zich al langer zorgen over maakt. We zien dat er heel veel wordt gesleept met grond en bagger, waarbij het systeem eigenlijk afhankelijk is geworden van diepe plassen en zogenaamde nuttige toepassingen om deze vol te storten. D66 is dan ook kritisch op die foute prikkels en financiële prikkels in het systeem. Daar kan de ILT wat ons betreft bijna niet tegenop controleren. Iets dergelijks zien wij ook bij e-waste. Ik lees veel over de samenwerking en over testen in de haven van Amsterdam, wat een mooie ontwikkeling is. Maar net als bij plastic en papier dringt zich de vraag op of het ook niet aan het systeem ligt. Moeten wij in Nederland niet ons eigen afval verwerken? De prikkels in het systeem wijzen nog niet de goede kant op, als het gaat om een circulaire economie. De vraag is dan ook of de ILT ook een rol heeft bij het signaleren van dat soort systeemfouten waar ze elke keer tegen aanlopen.

Dan nog een laatste vraag over de Autoriteit woningcorporaties, die ook onder de ILT valt. De noodzaak van dat toezicht werd de afgelopen tijd maar weer eens aangetoond, doordat er bij Stadsgenoot voor meer dan 2 miljoen euro werd gefraudeerd. Maar dit werd door de bank gesignaleerd en niet door de Autoriteit woningcorporaties of andere toezichthouders. Kan de Minister iets meer zeggen over de rol van de Autoriteit woningcorporaties of moet ik hiervoor bij de Minister voor Wonen zijn?

De **voorzitter**:

Hartelijk dank, mevrouw Van Eijs. Mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ons milieubeleid is zo goed als het gehandhaafd wordt. Die zin hebben we al vaker hier uitgesproken. In een steeds complexere wereld met steeds snellere ontwikkelingen is die sterke handhaving cruciaal. We hebben de afgelopen jaren onze zorg hierover geuit: over de bezuinigingen bij de ILT, over de decentralisaties waardoor kennis en kunde versnipperd dreigen te raken en over de risicogestuurde handhaving waardoor opkomende nieuwe risico's niet op het netvlies dreigen te komen. Ik ben blij om te zien in het meerjarenplan van de ILT dat veel van die zorgen toch op de agenda staan. Na jaren van bezuinigingen is er nu weer geld uitgetrokken voor de ILT en is er meer politieke aandacht voor de noodzaak van handhaving. Dat is goed nieuws, maar de vraag is: is het genoeg? Die vraag blijft toch onbeantwoord.

Er worden nieuwe mensen aangetrokken. Daarbij lijkt het me cruciaal dat er goed wordt samengewerkt met de andere inspecties en de omgevingsdiensten om kennis en kunde te delen, zodat er niet wordt geconcurrereerd om dezelfde expertise, waarbij ook aangegeven wordt dat er toch een behoorlijke krapte is. De omgevingsdiensten zijn nu vooral regionaal, maar voor specialistische onderwerpen kunnen de beste mensen meer geclusterd worden daar waar ze nodig zijn en kunnen kennis en mensen worden gedeeld waar er behoefte is. Kan de Minister schetsen hoe hiermee wordt omgegaan, dus of je op onderwerpen toch meer samen kan werken en specialistische kennis kan bundelen? Er worden nieuwe mensen aangetrokken, maar is het genoeg, vraag ik aan de Minister. Ik ben blij dat het toch een bredere maatschappelijke afweging wordt hoe er naar schade wordt gekeken, waarbij welzijn, veiligheid, natuurwaarden en het brede welvaartsbegrip meetellen. Alleen zie ik dat toch maar beperkt terugkomen in de brede risicoanalyse. Hoe wordt milieuschade serieus meegenomen? Zo wordt de schade van ZZS op nul gezet, terwijl we net met pfas hebben kunnen zien hoeveel schade de verspreiding van giftige stoffen teweeg kan brengen.

Wij maken ons ook nog steeds zorgen over dat we niet meer doen aan de risico's waarvan we niet weten dat het een risico is of de risico's waarvan niet duidelijk is wie erover gaat, de «witte vlekken». We kunnen iets deprioriteren omdat we weten dat er geen problemen zijn of omdat we niet weten dat er wél problemen zijn. Dat is een heel belangrijk onderscheid. Is dat genoeg in zicht?

Dat brengt mij op de signalerende functie van de ILT. De trends in de maatschappij veranderen, waar grote risico's uit voortkomen. Heeft de ILT dat op het netvlies en kan zij dat proactief signaleren en aan de beleidsmakers meegeven? Van de Boeing 737 MAX tot de MSC Zoe en de stint: hoe zorgen we ervoor dat de ILT echt genoeg capaciteit heeft om vrij te maken voor dit soort voorvallen, zeker nu er bijvoorbeeld met het Vierde spoorpakket weer grote wettelijke taken bij komen? Heel graag een reactie van de Minister daarop.

Een aspect in het meerjarenplan dat wat ons betreft echt veel steviger moet, is de samenwerking met de omgevingsdiensten, de politie, Rijkswaterstaat en ook de Inspectie SZW. Dat is toch te licht omschreven in het plan, zeker in het licht van de Omgevingswet. Hoe borgen we die samenwerking goed? Om een concreet voorbeeld te noemen: hoe zorgen we bijvoorbeeld dat het informatiesysteem Inspectievewer beter gebruikt wordt door alle relevante instanties? Wat zijn de ideeën van de Minister daarvoor?

Tot slot nog even over de specifieke casus van de export van e-waste naar Afrika, wat ook op de agenda staat. Dank voor het overzicht van de aanpak en de dilemma's. Het beeld dat ontstaat is toch wel dat ondanks regels, praktijk en handhaving het beleid nog niet volwassen is om dit probleem echt aan te pakken. Natuurlijk willen we Afrika niet onze tweedehandss-

pullen onthouden, maar we willen voorkomen dat het een afvoerputje wordt voor spullen die daar niet op verantwoorde wijze kunnen worden ontmanteld, verwerkt en gerecycled. Ik zou graag willen weten of er meer plannen zijn om de testlocaties zoals in Amsterdam uit te breiden. Hoe maken we het onderscheid tussen... De vergaderbel gaat.

**De voorzitter:**

Dit is bijna symbolisch, want u zit op vier minuten. Stelt u de vraag en maakt u uw zin af.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Na de bel.

Voorzitter. De vraag waarmee ik wil afsluiten, is hoe we beter het onderscheid kunnen maken wanneer iets afval is, wanneer grondstof en wanneer een te herstellen product, en of registratie van hoeveel werkende producten er geëxporteerd kunnen worden zodat deze stromen echt op de radar blijven, niet een deel van de oplossing is.

Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

U ook bedankt. U heeft een vraag van de heer Dijkstra van de VVD.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Specifiek over e-waste. Ik weet niet of u met uw opmerking dat het allemaal mis zit recht doet aan de inzet van heel veel mensen. Ik heb zelf een keer met de inspectie mee mogen lopen in Amsterdam, als het gaat om elektronisch afval en andere zaken zoals banden, auto's en dergelijke die ook naar Afrika gingen. Je hebt natuurlijk de EVOA-richtlijn, waaraan voldaan moet worden. Is GroenLinks dat met mij eens? Twee. Helderheid daarin scheppen is best wel lastig. Ze lopen met waaiertjes rond. Als zaken op de groene lijst staan is het prima, en daarnaast oranje en rood, maar soms is het een grijs gebied. Ik denk dat u meer recht moet doen aan de expertise van de mensen daar om ter plekke goede afwegingen te maken. We kunnen het niet allemaal in regels vangen. Waardeert u ook de inzet van de mensen op dit moment die dat werk doen, wat verantwoordelijk werk is en waar je ook bepaalde ervaring in moet hebben?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank voor de vraag, want die geeft mij de mogelijkheid om er wat dieper op in te gaan. Ik denk dat er zeker stappen gezet worden. Ik denk dat de testlocatie een heel goed voorbeeld is van een hele concrete maatregel die genomen is. Daarom zou ik graag zien dat dat ook op andere plekken wordt ingezet. De vraag is natuurlijk wanneer iets een werkend product is. Is het louter: je stopt de stekker in het stopcontact en het apparaat functioneert? Of moet je ook echt kijken: is dit een product dat reëel in Afrika op een tweedehandsmarkt nog een lang leven gaat hebben of zal het daar afgedankt worden en uiteindelijk ook daar niet goed verwerkt kunnen worden? Ik vraag aan de Minister juist of ze in die categorisering toch nog wat meer wil kijken naar de concrete toepassing van werkende producten om te voorkomen dat je uiteindelijk toch afgedankte apparaten daarheen stuurt die daar niet goed verwerkt worden.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

We willen beiden niet dat het op een soort vuilnisbelt belandt waar je het in de fik steekt, waarbij vervolgens door de warmte allerlei producten vrijkomen met alle gevolgen van dien. Dat wil niemand volgens mij. Maar er is een grijs gebied. Je moet echt vertrouwen hebben in de mensen; je kunt het niet allemaal in regeltjes vangen. Ik zou mevrouw Kröger adviseren om zelf een keer een dagje mee te lopen en te kijken hoe dat gaat. We willen ook die reststromen zo goed mogelijk in kaart hebben,

want anders is het gewoon verlies. We hebben wel recyclingdoelen met elkaar te halen die bijzonder ambitieus zijn.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij zijn de VVD en GroenLinks het hier helemaal met elkaar eens. We moeten heel goed kunnen scheiden: wat zijn stromen die je het best nog in Nederland kan verwerken om hoogwaardig materiaal eruit te halen en wat zijn werkende producten die nog een tweede leven kunnen hebben, bijvoorbeeld in landen in Afrika? Ik denk juist dat je door meer handvaten te bieden aan de lokale inspecties, bijvoorbeeld de testlocatie in Amsterdam, mensen vertrouwen geeft en in een positie brengt om dit werk nog veel beter te doen.

De **voorzitter**:

Dan gaan we naar de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Wetten en regels zijn zonder goede en daadkrachtige handhaving en toezicht weinig waard. Inspectiediensten met voldoende capaciteit zijn voor de SP dan ook van groot belang. We vragen hier in zowat elk debat aandacht voor en dat blijven we ook doen, want dat is wat ons betreft hard nodig.

Als we kijken naar de situatie rondom grote chemiebedrijven zoals Chemours, Chemelot en Tata Steel, dan zien we dat er veel fout gaat. Het gaat dan om handhaving en toezicht via lokaal bevoegd gezag, bijvoorbeeld een provincie of een waterschap, maar de gevolgen zijn in veel gevallen landelijk. Kijk bijvoorbeeld naar de pfas-problematiek. Ik wil de Minister vragen welke rol de ILT op dit moment speelt in dit soort gevallen. Wat kan de ILT doen om lokaal bevoegd gezag in situaties waarin de problemen landelijk zijn toch bij te vallen en waar nodig in te grijpen? Is de Minister het met mij eens dat bij bedrijven zoals eerder genoemd, de ILT als landelijke inspectiedienst nauwer moet samenwerken en ook moet kunnen ingrijpen? We zien bijvoorbeeld dat een chemiereus als Chemelot de termijn van een vergunningaanvraag laat verlopen, te laat een aanvraag doet voor verlenging en het bevoegd gezag daar dan maar de huidige vergunning met een jaar verlengt. Dit is wat ons betreft ongewenst. Er worden daar ruim 600 stoffen geloosd en dat moet dan wel door de BBT-procedure heen, maar dat gebeurt dus een jaar lang niet omdat de vergunning een jaar wordt verlengd zonder een goede aanvraag en beoordeling. Die 600 stoffen komen ook terecht in de Maas, waar we drinkwater winnen. Wat ons betreft is het dus ontzettend belangrijk. Wat kan de ILT in zo'n geval, dus niet specifiek bij Chemelot, doen om een waterschap te ondersteunen?

De **voorzitter**:

Daarover heeft u een vraag van de heer Van Aalst van de PVV.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Laat ik beginnen met dat ik het helemaal eens ben met de heer Laçin van de SP over dat de ILT onderbezet is, maar ik vind toch dat hij de ILT anderzijds weer tekort doet. Hij noemde het voorbeeld van de vergunningverlening. Ik wil hem er toch op wijzen dat bijvoorbeeld bij Chemours het zijn collega van de SP in Zuid-Holland was die de vergunning verstrekte en de ILT daarmee opzadelde en dat de pfas-problematiek volgens mij uit de koker van de Staatssecretaris van dit kabinet kwam. Ik vind het dus wat kort door de bocht om de ILT dat nu in de schoenen te schuiven. Is de heer Laçin dat met mij eens?

De heer **Laçin** (SP):

Volgens mij heb ik de ILT helemaal niks in de schoenen geschoven. Ik vraag de Minister welke rol de ILT kan spelen in een situatie waarin het bevoegd gezag lokaal is belegd, bijvoorbeeld bij een waterschap. Ik heb het voorbeeld van Chemelot genoemd. Dat heeft landelijke gevolgen, omdat ons drinkwater ook vervuild wordt. Wat kan de ILT dan doen om het waterschap te ondersteunen en waar nodig in te grijpen? Dat was de vraag die ik heb gesteld. Volgens mij heb ik de ILT helemaal niks verweten of in de schoenen geschoven. Ik wil juist dat de ILT als landelijke inspectiedienst meer kan doen in dit soort gevallen en meer instrumenten in handen krijgt, zodat ze waar nodig kunnen ingrijpen. Dat heb ik gevraagd.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Mijn collega van de SP begon inderdaad over de handhaving door de ILT. Dat kan de ILT alleen doen als we een fatsoenlijke vergunning afgeven. Als een bevoegd gezag, in dit geval bijvoorbeeld de provincie Zuid-Holland, een waardeloze vergunning afgeeft aan Chemours die allerlei open einden laat, dan is het voor de ILT onmogelijk om te handhaven. Is mijn collega het met mij eens dat als je het goed wilt doen en de ILT tot haar recht wil laten komen, je als bevoegd gezag een fatsoenlijke vergunning moet afgeven?

De heer **Laçin** (SP):

Ik had toch gehoopt dat de heer Van Aalst na drie jaar Kamerlidmaatschap wel door had dat de ILT in dit geval niet de handhaving doet. Dat doet het bevoegd gezag daar. De vraag hier is wat de ILT kan doen om bijvoorbeeld de omgevingsdiensten te ondersteunen. Wij zijn het met elkaar eens dat we meer landelijk moeten beleggen. We hebben ook vaker discussies met de Minister voor Milieu en Wonen gehad over het VTH-stelsel. Die discussie komt nog. Daarin kunnen de SP en de PVV elkaar wel vinden, denk ik. Alleen, in dit geval begrijp ik het verwijt van de heer Van Aalst in mijn richting niet, want ik verwijt de ILT helemaal niks. Ik vind dat vergunningen strak en streng afgegeven moeten worden. Dat zeg ik ook. De heer Van Aalst noemt het voorbeeld van Chemours. Ik noem het voorbeeld van Chemelot, omdat dat ook actueel is. Dat moet strak en streng geregeld zijn, zodat de handhaving goed kan plaatsvinden.

De **voorzitter**:

De heer Laçin vervolgt zijn betoog.

De heer **Laçin** (SP):

Het voorgaande ging vooral over de verticale lijnen binnen ons handhavingstelsel. Ik wil het nu vooral hebben over de ILT zelf en de samenwerking met andere landelijke inspectiediensten. Er is in het afgelopen decennium bezuinigd op veel inspectiediensten, ook op de ILT. Er komt nu wat geld bij de komende jaren, maar we vragen ook steeds meer van de ILT. De Minister schrijft in haar brief van 4 juli 2019 dat het niet makkelijk is om personeel te vinden door de krapte op de arbeidsmarkt en dat er een grote uitstroom zal plaatsvinden van werknemers die de pensioengerechtigde leeftijd gaan bereiken. Als ik dan ook de aangenomen motie-Kröger/Laçin erbij pak waarin wordt gevraagd om altijd de wettelijke handhavingstaken te borgen naast de risicogestuurde aanpak van de ILT, ga ik me toch wel een beetje zorgen maken. Ik wil graag weten wat de Minister en de ILT doen om tijdig voldoende personeel aan te trekken en op te leiden. Hoe denkt de ILT de kennis die verloren gaat door het vertrek van ervaren werknemers op te vangen met nieuwe, onervaren werknemers die nog moeten gaan beginnen? Is hier een plan voor en zo ja, kan dat gedeeld worden met de Kamer? Kan de Minister met hulp van de Kamer op tijd bijsturen als zij ziet dat er knelpunten ontstaan in de capaciteit bij de ILT? Graag een reactie. Tot slot. Er zijn verschillende dossiers geweest waarbij verschillende inspectiediensten een rol spelen. Denk hierbij aan de

debatten over de stint. Mevrouw Kröger noemde ook al wat voorbeelden waarbij de ILT, de Inspectie SZW en andere inspectiediensten samen moeten werken. Asbest op de werkvloer is daar ook een voorbeeld van. Naar mijn gevoel wordt er soms te veel naar elkaar gewezen en gekeken en te weinig samengewerkt. Dat moet wat mij betreft beter. Het kan ook beter. Daarom lijkt het me goed en nodig dat deze Minister het initiatief neemt om met haar collegaministers een opdracht samen te stellen waarbij verschillende inspectiediensten één team vormen en gaan samenwerken, waarbij ze wel hun eigen rol behouden. Ik denk dat een dergelijk initiatief kan aantonen welke verbeteringen er mogelijk zijn die de inspectie ten goede kunnen komen. Dat willen wij volgens mij allemaal. Wat vindt de Minister van dit voorstel? Gaat zij hiermee aan de slag?

Dan heb ik nog twee aanvullende vragen op e-waste.

**De voorzitter:**

Maar u bent al door uw tijd heen, maar vooruit.

**De heer Laçin (SP):**

Dan maak ik het meteen af. Ik sluit me aan bij de vragen van mevrouw Van Eijs en mevrouw Kröger. Ik wil alleen nog iets weten van de Minister. Afgelopen jaar was de inzamelingsdoelstelling 65%. Ik ben benieuwd of die is gehaald. Kan de Minister dat nu al zeggen? Welke afspraken heeft zij in september gemaakt met de Afrikaanse autoriteiten die hier waren in verband met het samenwerken met die landen? Dank u wel.

**De voorzitter:**

U ook bedankt. Dan is nu het woord aan de heer Dijkstra van de VVD.

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Dank u wel, voorzitter. Toezicht en handhaving zijn allebei onmisbaar in onze samenleving als we die veilig willen houden. Daar gaat een soort preventieve werking vanuit, zodat je er geen potje van maakt, maar daar zit natuurlijk ook de sanctionering bij. Wij hebben gezien dat het soms afschuwelijk mis kan gaan, maar in heel veel gevallen in Nederland gaat het gewoon goed, hoewel 100% risicoloos niet bestaat. We moeten daaraan blijven werken.

Over «van afval naar grondstof» hebben we het net al in een klein debatje met mevrouw Kröger gehad. Soms zit er inderdaad een grijs gebied. Het gaat erom dat we mensen en medewerkers die hiermee bezig zijn, veilig houden. Eigenlijk gaat het erom, een gelijk speelveld in Nederland te creëren zonder willekeur, waarbij ieder bedrijf, iedere onderneming die iets doet, gelijk wordt behandeld. Dat schept eventueel ook weer economische kansen.

Dat je dat risicogestuurd doet, vind ik erg logisch. Daar staat de VVD ook volledig achter. Het is ingewikkeld. We hebben het de vorige keer erover gehad dat er 160 verschillende beleidsvelden zijn. Dat zijn er natuurlijk heel veel. Waar zet je dan de capaciteit en het geld in? Wat voor resultaat wil je boeken? Vandaag staat het meerjarenprogramma op de agenda. Het gaat ook over de extra besteding van middelen. Ik denk dat het goed is dat we met elkaar onderkend hebben dat extra geld nodig is. 10 miljoen afgelopen jaar, 12 miljoen dit jaar en 15 miljoen volgend jaar en dan structureel. De grote vraag is dan waar de lacunes zitten. Waar zet je dat in? Hoe besteed je dat concreet? Wat voor soort resultaten wil je boeken binnen die 160 velden, wetende dat risicogestuurd ook betekent dat je soms een keer ad hoc een actie moet doen. Dat hebben we de afgelopen jaren natuurlijk voldoende gezien.

**De voorzitter:**

Daarover is er een vraag van mevrouw Kröger van GroenLinks.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De VVD stelt nu dat ze blij is dat er geld bij de ILT is gekomen. Dat is er natuurlijk gekomen nadat er vanuit de oppositie in de Kamer toch wel echt langdurig om gevraagd en gevochten is. Nu vraag ik aan de heer Dijkstra van de VVD of hij niet gewoon ook oordeelt dat het onverantwoord is geweest dat we daarvoor jarenlang zo sterk hebben bezuinigd op de ILT.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Nou nee, want we hebben een overheid hier in Nederland en we hebben een maatschappij. Je vraagt aan de maatschappij om belasting te betalen. De overheid heeft de taak om die zo efficiënt mogelijk te besteden. We weten ook dat we uit een economische crisis komen die er was sinds 2012. Iedereen heeft moeten bezuinigen. Zaken kunnen en moeten efficiënter en anders. Zoiets is altijd goed. Het is niet altijd een kwestie van meer geld, maar ook van waar je de prioriteiten legt. Dit extra geld volgt dankzij de oppositie, maar natuurlijk ook omdat het uit het regeerakkoord blijkt. Daarin is afgesproken dat er extra geld bij zou moeten komen. We kennen dus met elkaar allemaal de noodzaak daartoe en gelukkig kan het nu ook.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind dit toch een lastig antwoord. Ik denk dat we op een pijnlijke manier, via een aantal incidenten, hebben gezien dat er te hard bezuinigd is op de ILT. Als je kijkt naar de omslag richting een systeem van de Omgevingswet waarbij er nog veel meer gedecentraliseerd wordt en waarbij de landelijke inspectie er echt voor moet zorgen dat ze daar een rol in heeft, is het belangrijk dat er nu geld bij is gekomen. Maar ik houd toch echt de zorg of dit wel genoeg is. Erkent de heer Dijkstra die zorg? Heeft deze ILT met het gigantische takenpakket dat er op haar bordje ligt, genoeg aan wat er nu is?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik denk dat het niet alleen een kwestie van geld is. Je kunt natuurlijk nog 100 miljoen ertegenaan smijten, maar als je geen mensen kunt krijgen daarvoor, heb je daar ook niks aan. Ik realiseer me ook dat een 100% risicoloze samenleving niet bestaat. Ik wil ook niet naar een situatie waarbij je alles gaat controleren, want dan krijgen we een soort papieren schijnwerkelijkheid. Ik denk dat we risicogestuurd moeten kijken waar de risico's zitten. Bij bedrijven die er een potje van maken, moet je gewoon veel vaker langsgaan. Bij bedrijven die het goed doen, kun je dat minder doen. Het gaat ook aan de hand van onderwerpen. Je moet je focus leggen waar nu in een keer een acuut risico is, ontstaat of inzichtelijk wordt. Het vergt dus een bepaalde flexibiliteit. Het vergt ook kennis van zaken. Het is dus niet alleen een geldkwestie. Dat is mijn antwoord.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik deel toch de opmerking van mijn collega van GroenLinks. Als je hier zegt: we doen er even wat geld bij en dan hebben we alles opgelost – dat beeld wordt nu een beetje geschetst bij de VVD – is dat een beetje een utopie. Je moet inderdaad prioriteiten gaan stellen, want ik zie er op korte termijn geen geld bij komen. Kijk naar het meerjarenprogramma. Is de collega van de VVD het ermee eens dat daar een aantal programma's bij zitten waarvan je je kunt afvragen of de inspectie zich daarmee bezig moet gaan houden als ze risicogestuurd te werk moet gaan en echt prioriteiten moet gaan stellen?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Over het eerste deel zijn we het met elkaar eens, namelijk dat geld alleen niet de oplossing is. Het gaat om mensen en capaciteit en waar je ze inzet. Het tweede deel van de vraag gaat over de programma's zelf. Wij zijn

volksvertegenwoordigers. We hebben een signaalfunctie. Als we dingen lezen in de krant of met mensen spreken en dingen ervaren, moeten we dat agenderen. Dat is onze rol. Ik zou alleen niet graag op de stoel willen zitten van een directie van een ILT, laat staan op de stoel van een medewerker, want ik heb die expertise gewoon niet in huis. Ik vind dat we dat gewoon echt aan professionals moeten overlaten. Wij moeten controleren of het goed gebeurt. Ongetwijfeld gaan er komend jaar ook dingen mis. Dat was in de afgelopen tijd ook zo. Maar heel veel dingen gaan ook goed. Ik denk dat we dat moeten benadrukken en koesteren. Maar ik wil niet zelf de afweging maken waar je exact op moet inzetten. Ik heb op dit moment geen aanleiding om te zeggen dat er een schifting moet komen in de zaken die nu zijn benoemd.

**De voorzitter:**

Meneer Van Aalst, uw laatste vervolgvraag.

**De heer Van Aalst (PVV):**

Ik vind dit een beetje haaks staan op wat de heer Dijkstra aan het begin van zijn betoog vertelde, namelijk dat geld niet alleen de oplossing is. Als je er geen geld bij doet, kun je in mijn optiek zo meteen het hele programma niet gaan uitvoeren. Want je moet echt prioriteiten stellen. Het programma is nu heel breed. Er zijn negen programmaonderdelen. Er zijn een aantal heel belangrijke. Volgens mij moet je die gaan doen. Volgens mij moet je daar prioriteiten gaan stellen. Volgens mij is het het een of het ander. Of je doet er geld bij en dan kun je alles doen, of je moet prioriteiten stellen en dat betekent dat je een aantal programma's moet gaan schrappen. Is de collega van de VVD dat met mij eens?

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Daar heb ik onvoldoende inzicht in. Alles doen of schrappen: dat is nu even niet aan de orde. Het gaat erom dat er geld bij komt. Dat is goed. De ILT moet zelf met haar vakkundigheid en deskundigheid keuzes daarin maken. Wij als politiek moeten dat controleren. Volgens mij moet je die volgorde aanhouden. Als ze zeggen dat het kan met dat geld, is dat helemaal top. Als er meer geld bij moet omdat er echt urgentie is, doen we dat. Dat hebben we tijdens de afgelopen Voorjaarsnota gedaan door extra middelen naar de ILT te brengen.

**De voorzitter:**

Daarmee vervolgt de heer Dijkstra zijn betoog.

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Want als je extra middelen brengt, structureel, dan is dat natuurlijk mooi.

**De voorzitter:**

Er is toch nog een vraag van mevrouw Kröger.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Het risico van een risicogestuurde aanpak is dat op basis van een incident geld of mankracht naar iets toe gaat en dat een andere taak vervolgens minder aandacht krijgt. Ik wil even inzoomen op één specifieke taak van de ILT, namelijk de luchtvaart. Dat is een groot terrein. Er zijn vijf vliegvelden, er is een hoop wet- en regelgeving, en als je het OVV-rapport leest, zie je dat de noodzaak groot is om meer te handhaven en te inspecteren. Zou het niet goed zijn om de luchtvaartinspectie echt als een afgebakend terrein te borgen met een gegarandeerde capaciteit, zodat zij aan haar taken kan voldoen?

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Dan zijn er natuurlijk ook nog heel veel andere sectoren waar de risico's wellicht veel en veel groter zijn. De luchtvaart is een relatief veilige sector, waarop de ILT met relatief weinig mensen toch goed toezicht kan houden. Maar we hebben ook met elkaar afgesproken dat er bijvoorbeeld op het gebied van de luchtvaart een nieuw normen- en handavingsstelsel komt. Dat moet ook worden gecontroleerd. Daarvoor zal er capaciteit bij komen. Ik ga ervan uit dat wat er aan capaciteit en extra middelen bij komt gewoon voldoende is om dat goed te doen. Als het risicogestuurd is, moet je het echt aan specialisten overlaten. Ik ben niet bereid om alles in hokjes te vangen. Mensen moeten ook flexibel en flexibel inzetbaar zijn. Je kunt natuurlijk mensen met een bepaalde expertise aannemen, maar het is veel mooier als je ze op tien beleidsvelden zou kunnen inzetten, met behulp van bepaalde neven cursussen en dergelijke. Ik kom er verder in mijn betoog nog op terug, maar we moeten er ook voor zorgen dat de huidige expertise niet verloren gaat wanneer de vergrijzingsgolf, waar de heer Laçin terecht aan refereerde, intreedt. Het zit allemaal in mensen. Het zit in de kennis van mensen. Het zit in de hoofden van mensen. Als iedereen binnen vijf jaar met pensioen gaat en er geen nieuwe aanwas komt omdat de arbeidsmarkt gewoon op hol geslagen is, dan schiet het niet op. Het gaat mij niet zozeer om de centjes. Dat is altijd een randvoorwaarde. Het gaat erom dat je de goede dingen doet met de juiste expertise in het achterhoofd.

**De voorzitter:**

Ik geef mevrouw Kröger het woord voor haar laatste vraag.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

De goede dingen doen met de juiste expertise, dat lijkt me sowieso een open deur, waarvan akte. Ik wil toch even doorgaan op het punt van de luchtvaartinspectie. Andere landen hebben zo'n luchtvaartinspectie. Je hebt daar toch vrij specialistische kennis en kunde voor nodig. Je kunt daar geen generalist aannemen die de ene keer luchtvaart doet en de andere keer bij Chemelot naar bepaalde lozingen kijkt. Zou het toch niet goed zijn om daar een afgebakende pool mensen en een afgebakende capaciteit en hoeveelheid geld voor te hebben? Dan weet je gewoon dat dat staat als een huis. We weten immers nu al – u als luchtvaartwoordvoerder weet dat als geen ander – dat er hele grote uitdagingen en heel veel werk aan zitten te komen.

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Ja, maar dat kun je ook leren. Je kunt de mensen die je aanneemt dat ook leren door ze mee te laten lopen met de mensen die dat nu al doen. Het is ook vaak een kwestie van de juiste vragen stellen. Als je de goede vragen stelt en slechte antwoorden krijgt, moet je even doorvragen als inspecteur. Dat doen ze echt wel, hoor. Die mensen weten echt wel van wanten. Ik heb echt vertrouwen in de mensen die dat doen. Als er meer mensen bij moeten komen, ook in dit veld, dan gebeurt dat. Als dat niet nodig is omdat het goed loopt, dan hoeft dat niet. Maar laten we alsjeblieft flexibel zijn. Laten we de menskracht en de brainpower koesteren, in plaats van dat we alles in regels proberen te vangen of proberen om 100% garantie te krijgen dat er nooit iets gebeurt. Dat gaat natuurlijk niet gebeuren. Ik wil ook geen samenleving waar achter iedere boom een inspecteur staat.

**De voorzitter:**

De heer Dijkstra vervolgt zijn betoog. Hij heeft nog twee minuten.

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Het gaat mij erom dat het doelmatig en doeltreffend is, want het zijn belastingcentjes. Er is vorig jaar een beleidsdoorlichting geweest van uit

mijn hoofd gezegd artikel 24. Het was toen inderdaad een grote black box. Mijn vraag aan de Minister is: is dat nog steeds zo? Wat hebben we geleerd van die beleidsdoorlichting? Welke concrete zaken gaan we nu doen? Een deel moet natuurlijk nog worden ingevuld. Hoe zorgen we dat de doelen die we stellen smart genoeg zijn? Hoe zorgen we dat die black box verdwijnt en dat de transparantie, waar de Kamer op zit te wachten, er wel komt? Waar zitten de grootste risico's en lacunes in het toezicht op dit moment? Is dat inderdaad op het gebied van de luchtvaart of is dat op andere gebieden, bijvoorbeeld e-waste en dergelijke?

Hoe gaan we om met de krappe arbeidsmarkt? Hoe staat het met de werving van mensen? Vlot dat een beetje? Dat is natuurlijk een continu proces. En behouden we ook mensen? We kunnen mensen aannemen, maar als ze binnen een jaar weer worden weggekocht omdat ze ergens anders met een opleiding van de rijksoverheid een betere en beter betaalde baan kunnen krijgen, dan zijn ze weg in deze markt. Zo gaat dat. En hoe zit het met de uitstroom? De heer Laçin refereerde daaraan. Ik wil dat ook weten in combinatie met de kennis. Is er voldoende capaciteit? Zijn er bijvoorbeeld oud-ILT'ers die nog bereid zijn om die kennis te delen met de jonge garde om die enthousiast te maken voor deze vorm van toezicht en handhaving? Het is gewoon essentieel in onze samenleving dat dat goed wordt gedaan.

Daar laat ik het bij.

**De voorzitter:**

Hartelijk dank. Ik schors de vergadering tot 10.50 uur, zodat er even goed gekeken kan worden naar de antwoorden. We komen straks bij elkaar terug.

De vergadering wordt van 10.33 uur tot 10.50 uur geschorst.

**De voorzitter:**

Ik heropen de vergadering van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We hebben het vandaag over toezicht en handhaving, met name de ILT. Voordat ik de Minister het woord geef, stel ik vast dat de leden in totaal vier vragen kunnen stellen in deze termijn. Het woord is aan de Minister.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dank u wel, voorzitter. Mooi om dit jaar te starten met dit algemeen overleg over de ILT. Het is fijn om bij de Kamerleden te bespeuren dat er brede steun is voor het werk van de ILT en voor alle mensen die daar dagelijks hard aan de slag zijn. Ik voel mij hier in een gezelschap van ILT-lovers, om het zo maar te zeggen, dus dat lijkt me een mooie start van het jaar.

Ik wil graag even toelichten waar we nu staan met de ILT. Er is een ingrijpende reorganisatie geweest en dat gaat niet zomaar. Het is niet eenvoudig om zo'n koerswijziging tot stand te brengen. Dat is gelukkig allemaal in goede harmonie gegaan met de Ondernemingsraad en met de vakbonden, dus ik denk dat we daar ook blij mee kunnen zijn.

Sinds 2016 is de inspectie in stapjes de koers gaan wijzigen. Ik geloof dat mevrouw Kröger noemde dat het belangrijk is dat de focus van de ILT van sec, heel droog naleven is verlegd naar het maatschappelijk effect.

Daarmee is het meer gericht op het bredere publieke belang. Het is nog niet klaar, er is nog veel werk te doen, om flexibel en wendbaar te blijven, om in te kunnen spelen op de ontwikkelingen in de samenleving. De ILT-brede risicoanalyse, IBRA, zoals inmiddels bekend zal zijn, de risicogestuurde aanpak en het programmatisch werken zijn belangrijke stappen om de nodige kwaliteitsverbetering te krijgen en beter op het maatschappelijk effect te kunnen sturen. Transparantie over de resultaten

is daarbij natuurlijk ook belangrijk. Daardoor wordt ook de signalerende functie versterkt, waarover ik straks nog iets meer zal zeggen. Natuurlijk zullen we ook aandacht blijven besteden aan de administratieve organisatie. Ook de ILT heeft een uitgebreide backoffice. Als organisatie die anderen vaak de maat neemt, moet zij ook zelf zorgen dat het allemaal tiptop in orde is, dus daar zal de aandacht voortdurend op gevestigd blijven.

De ILT is Nederlands, maar opereert wel in een bredere internationale context, dus zij zal de internationale ontwikkelingen blijven volgen. Zij blijft meedoen in allerlei internationale gremia van inspecties, ook om op de hoogte te blijven.

Het is al gememoreerd dat de ILT er extra structurele middelen bij heeft gekregen. Samen met collega Van Veldhoven heb ik me daar hard voor gemaakt in het kabinet. Met deze extra middelen wordt het aantal handhavers van de ILT sterk uitgebreid, nogmaals, gericht op de grootste risico's. Tegelijkertijd moeten we de wettelijke taken als basis uiteraard respecteren, waarover de motie-Kröger/Laçin werd genoemd. Daar wordt dus ook goed voor gezorgd.

Je moet altijd blijven prioriteren met de middelen. De heer Dijkstra zei dat je niet achter iedere boom een inspecteur moet hebben staan. Dat wil ook niemand en dat kan ook niet. Het zou ook niet wenselijk zijn om bijvoorbeeld iedere taxi of vrachtwagen elke week een keer langs te weg te zetten. Dat is allemaal ondoenlijk. Daarom is gekozen voor die IBRA-systematiek, waarbij je ook echt kijkt naar wat de grootste maatschappelijke risico's zijn. Natuurlijk zijn die afwegingen nooit allemaal binair, zwart-wit. Die rollen niet uit een computersysteem, zodat we precies weten wat we dit jaar allemaal moeten doen. Er zijn altijd ontwikkelingen in een samenleving. Natuurlijk spelen politieke afwegingen een rol. En er kunnen ook altijd weer nieuwe risico's ontstaan. Uiteindelijk hebben we met het nieuwe meerjarenplan een mooi en breed gedragen beeld van de prioriteiten die de ILT moet stellen bij dat toezicht. Daarvoor hebben we de cyclus met het meerjarenplan, dat jaarlijks op Prinsjesdag naar uw Kamer gaat. De eerste voorbereidingen zijn alweer in gang gezet om dat voor de volgende Prinsjesdag te gaan doen. In dat meerjarenprogramma wordt natuurlijk ingegaan op de programma's waar de ILT in 2020 aan werkt. De grootste risico's worden ook multidisciplinair aangepakt, in samenwerking met andere partijen. Daarover zijn nog wat specifiekere vragen gesteld, waar ik zo op terugkom. Een voorbeeld van zo'n programma, dat de afgelopen jaren heel specifiek aandacht heeft gekregen, is Veilig en duurzaam Schiphol. Dat programma is voortgekomen uit de aanbevelingen van het OVV-rapport. Naar aanleiding daarvan heeft de ILT een Staat van Schiphol gemaakt. Die kunt u de komende maand tegemoet zien van Schiphol. De heer Dijkstra memoreerde nog dat het gaat om doelmatigheid en doeltreffendheid. Daar wordt uitdrukkelijk op gestuurd door de ILT, bij alles wat zij doet. Ik heb de uitspraak van Einstein al vaker herhaald: niet alles wat je kunt meten is van waarde en niet alles wat van waarde is kun je meten. We moeten daar toch het goede midden in zien te vinden. Daarom is het programma Inzicht in Kwaliteit gestart, in samenwerking met het Ministerie van Financiën, waarover ik ook al eerder iets heb gezegd. De ILT werkt samen met Financiën om meer kennis te genereren over de impact van het beleid.

Het is essentieel om indicatoren te kunnen vaststellen die iets kunnen zeggen over de bijdrage van de ILT aan die beleidsdoelen. Dat is eigenlijk nooit in een laboratoriumopstelling los te trekken van de rest van de samenleving, dus dat maakt het wel heel erg ingewikkeld om dat echt te kunnen meten. Daarom zal het altijd moeten gaan om het plausibel of waarschijnlijk maken van die bijdrage, want in een complex samenstel van factoren kun je nooit één actie isoleren en zeggen dat dat het effect is.

Laat ik verkeersveiligheid als voorbeeld noemen. Daar kunnen we een bepaalde actie voor handhaving of controle bij auto's doen, maar dat is maar één onderdeel van het hele complex van verkeersveiligheid. Daarbij is er ook invloed van allerlei andere factoren, zoals het weer, het gedrag van mensen, de kwaliteit van de infrastructuur, dus het is moeilijk om één actie te isoleren. We proberen wel om daar zo dicht mogelijk bij in de buurt te komen.

Een mooi voorbeeld is het programma Schoon schip. Mevrouw Van Eijs heeft dat ook genoemd. Met dat programma wil de ILT de uitstoot van vervuilende gassen door schepen verminderen. Ik denk dat het belangrijk is om te onderstrepen dat de ILT ook echt innovatief wil zijn en gebruik wil maken van alle nieuwe ontwikkelingen, zoals de e-noses, maar ook inspectievluchten, gecombineerd met drones. Met die nieuwe manieren van werken kunnen we nieuwe resultaten behalen. U hebt vandaag misschien gelezen over Tropomi, het instrument van het KNMI, dat ingezet kan worden om bijvoorbeeld de zwaveluitstoot en de pluimen daarvan te kunnen meten. Dan kunnen we ook makkelijker schepen achterhalen die zich niet aan de regels houden. Ik denk dat we ook zien dat de ILT op die manier bij de tijd blijft, door gebruik te maken van nieuwe mogelijkheden en technieken.

De introductie van MijnILT wilde ik ook nog even noemen. Dat is een webportal voor bedrijven en organisaties om meldingen te doen of vergunningen aan te vragen bij de ILT. Dat is ook een vorm van verbetering van de dienstverlening door de ILT als vergunningverlenende instantie.

De ILT is op een bepaalde manier de oren en ogen van ons departement. De inspecteurs zien in de praktijk dagelijks als eerste waar zaken goed gaan, maar vooral waar dingen misgaan. Als onze voelsprietten in de buitenwereld is de ILT ontzettend belangrijk, met een signalerende rol, om ons te kunnen attenderen op nieuwe ontwikkelingen waar we mogelijk beleidsmatig iets mee zouden moeten.

Het afgelopen jaar heeft de ILT ook signalen uitgebracht over de volle breedte van het werkterrein van ons ministerie, bijvoorbeeld de risico's van drones, een geheel nieuwe ontwikkeling, maar ook over de keten van bodemas, een restproduct dat ontstaat na verbranding van afval.

Het komt ook voor dat de ILT met signalen wijst op kansen voor beleid. Zo heeft de ILT in het signaal over de luchtverontreiniging door de industrie geconstateerd dat een kleine aanpassing in de regelgeving kan leiden tot significant minder uitstoot van vervuilende stoffen. Ik denk dat dat mooie voorbeelden zijn dat de ILT ons kan helpen. Ik denk dat een goed samenspel tussen de inspectie en het beleid belangrijk is om zicht te houden op nieuwe risico's in de samenleving en om daarop in te spelen. Voorzitter. Dan kom ik nu bij een hele reeks vragen. Ik doe ze maar wat door elkaar, dan komt alles vanzelf voorbij. Ik wil beginnen met een belangrijk punt dat eigenlijk door alle Kamerleden is genoemd. Je kunt wel een grote zak geld en mooie plannen hebben, maar als je de mensen niet hebt om het uit te voeren, bereik je erg weinig. We zien dat door de vergrijzing een zeer gewaardeerd en ervaren deel van de mensen bij ILT in de komende tijd zal uitstromen. Daar is het programma Merkbaar Meer voor opgestart. De werving start met een keuze van het management van ILT voor de profielen van de nieuwe medewerkers. Die profielen worden beschreven in goede vacatureteksten, want als die niet uitnodigend zijn krijg je al geen reacties.

Vervolgens start de werving en selectie. De ILT maakt daarbij gebruik van de expertise van Rijkswaterstaat op het gebied van arbeidsmarktcommunicatie. Als de nieuwe medewerkers in huis zijn, start ook het interne inwerkprogramma en de opleiding. Nieuwe medewerkers worden intern opgeleid voor het vak van inspecteur en, indien nodig, gevoed met aanvullende vakkennis. Daarnaast worden de nieuwe medewerkers ook intern gecoacht en lopen ze mee met ervaren medewerkers. Dus in totaal

kost het ruim een halfjaar tot een jaar voordat nieuwe medewerkers echt zelfstandig aan de slag kunnen zijn. Er wordt dus echt aandacht aan besteed. Mensen worden niet zomaar in het diepe gegooid of aan hun lot overgelaten. Ze worden echt bij de hand genomen. Dus ik denk dat we uitdrukkelijk ons best doen om een goed werkgever te zijn. Meerdere leden maakten zich zorgen of wel voldoende mensen zouden kunnen blijven instromen bij de ILT, dus ik zou zeggen: straalt u het vooral ook uit dat het zo'n belangrijk werk is. Kent u nog mensen? Verwijs ze dan door naar de ILT. U bent van harte welkom.

Dan nu wat meer specifieke vragen. Mevrouw Van Eijs heeft nog gesproken over de diepe plassen. Hoe gaat de ILT om met perverse prikkels die een rol kunnen spelen bij het gesleep met grond en bagger. In 2019 is in het programma Bodem gewerkt aan een betere informatiepositie. Hoe zit het nou met dat verdienmodel? De markt is dus geanalyseerd, er is een nulmeting geweest voor de naleving en er is ook meer voorlichting op dit terrein gekomen. Dit jaar wordt er een tweede ronde geïnspecteerd, die nog meer risicogericht zal zijn. Dan wordt er ook een meetprogramma gemaakt. Daar zullen we deze prikkels uitdrukkelijk bij in beeld brengen, zo zeg ik in de richting van mevrouw Van Eijs.

Zij heeft ook nog de specifieke vraag gesteld hoe het nou kan dat ING de fraude heeft ontdekt en niet de Autoriteit woningcorporaties, de accountant of de corporatie. De bankensector heeft op dit punt een zorgplicht om verdachte transacties op basis van data-analyse te melden aan de desbetreffende organisatie. De corporatie heeft vervolgens zelf een forensisch onderzoek gestart. Dat onderzoek moet inzage geven in wat er precies is gebeurd. De AW houdt geen toezicht op individuele transacties van een woningcorporatie, maar houdt toezicht op het functioneren van de governance van de woningcorporatie. Mocht u over deze gevallen nog meer specifieke vragen hebben, dan moet ik u toch echt doorverwijzen naar mijn collega, de Minister voor Milieu en Wonen.

Het programma Veilig en duurzaam Schiphol heb ik net al even genoemd. Heeft de ILT straks ook kennis van wat een veilig vliegtuig is? Die kennis is nu al bij de ILT aanwezig. Onderdeel van het toezicht binnen de luchtvaart is ook het producttoezicht, waarbij vliegtuigen en start- of landingsbanen op de luchthavens worden gecontroleerd.

Waarom grijpt de ILT niet in bij Ryanair omdat dat weigert compensatie te betalen aan gedupeerde passagiers als gevolg van de stakingen? Ik dacht dat ik daar al een brief over had gestuurd, maar dat weet ik niet meer zeker. Op 7 augustus 2019 heeft de ILT inderdaad een verzoek van de Consumentenbond tot handhaving bij Ryanair afgewezen. Dat houdt in dat de ILT geen last onder dwangsom of bestuurlijke boete aan Ryanair oplegt. Op verschillende momenten in 2018 heeft het personeel van Ryanair het werk neergelegd waardoor er vluchten zijn vertraagd of geannuleerd. De Consumentenbond is van mening dat Ryanair de getroffen passagiers moet compenseren. Ze zijn van mening dat er geen sprake is van «buitengewone omstandigheden», zoals Ryanair aanvoert. Maar de reden voor de afwijzing van het verzoek is dat de ILT in dit geval niet kan vaststellen of er sprake is van het structureel overtreden van de Europese verordening. De Consumentenbond heeft bezwaar tegen dit besluit aangetekend en zal dit bezwaar nader toelichten tijdens een hoorzitting op 27 januari aanstaande. Daarna zal de ILT een beslissing op bezwaar nemen. Op de uitkomst van dat proces kan ik nog niet vooruitlopen, maar uiteraard hoort u daar t.z.t. meer van.

De heer Laçin zegt dat er eigenlijk landelijk toezicht zou moeten zijn op grote chemiebedrijven. Welke rol kan de ILT nou spelen om andere bevoegde gezagen daarbij te helpen? Zou de ILT bijvoorbeeld nauwer met de omgevingsdiensten moeten samenwerken en waar nodig moeten ingrijpen? Bij de Brzo-bedrijven, zoals Chemours, Chemelot en vele andere heeft de ILT een rol als interbestuurlijk toezichthouder. Dat betekent dat de ILT toezicht houdt op de taken die in medebewind zijn

opgedragen aan de provincies. Tegelijkertijd is de ILT natuurlijk ook toezichthouder op het grensoverschrijdend transport van afval. Dat zijn de bekende EVOA-verordeningen, die net ook al voorbijkwamen. In dat kader heeft de ILT geconstateerd dat Chemours bijvoorbeeld voor het overbrengen van GenX-houdend afval naar België niet de juiste EVOA-vergunning had aangevraagd. De ILT heeft naar aanleiding van die overtreding ook besloten proces-verbaal op te maken en een bestuurlijk traject op te starten. Maar even los van deze casus – de vraag van de heer Laçin was eigenlijk algemener – geldt natuurlijk dat de ILT zo veel mogelijk samenwerkt met de andere toezichthouders, waaronder de omgevingsdiensten. Voorbeeld daarvan is ook het programma Bodem, waarin heel nauw samen wordt opgetrokken.

Mevrouw Van Eijs vroeg nog wat de Minister weet van de taxiaanpak in Amsterdam; wat kan de ILT daarin doen? De ILT start deze maand met een programma voor taxi's, waarin zowel het veilig vervoer als de eerlijke markt centraal staan. Het programma is samen met gemeenten, onder andere Amsterdam, ontwikkeld. Ook de uitvoering zal samen met Amsterdam gebeuren. Daarmee kan de ILT van Amsterdam leren en omgekeerd. Ik denk dat dat ook een voorbeeld van samenwerken is. Dan zijn er een aantal vragen gesteld over e-waste. Ik zou u willen verzoeken die mee te nemen naar het algemeen overleg Leefomgeving, omdat dit onderwerp echt tot de portefeuille van Minister van Veldhoven behoort.

**De voorzitter:**

Die Minister zou hier in eerste instantie ook aanwezig zijn en daarop hebben de leden, denk ik, hun vragen gebaseerd. Ze zijn er misschien ook wel een beetje van uitgegaan dat u als Minister ook de vragen aan uw collega-minister op dit front zou kunnen overnemen. Ik benoem dit toch even, omdat de leden in aanloop naar deze vergadering ook de andere Minister erbij hadden verwacht.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dan zullen wij kijken of wij zo veel mogelijk nog kunnen beantwoorden, zo meteen en anders misschien in tweede termijn. Maar ik moet u gewoon aangeven dat ikzelf daar niet zo direct alle expertise voor heb. Maar we gaan kijken wat we kunnen doen.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Daarmee vervolgt u uw betoog.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Mevrouw Van Eijs vroeg ook nog: hoe zorgt de ILT dat alle schakels in de ketenconvenanten sterk zijn? In het werkveld van de ILT werken partijen inderdaad bijna altijd samen in een keten. Het is natuurlijk een terecht punt dat de keten zo sterk is als de zwakste schakel, maar door ketenconvenanten af te sluiten, waarin alle schakeltjes, alle partijen, vertegenwoordigd zijn, wordt de kans vergroot dat alle partijen hun rol spelen, want als er in een keten tien schakels zijn, waarvan negen zich keurig aan alle afspraken houden en eentje niet, is het wat makkelijker om die ene daar met z'n allen op aan te spreken. In die zin helpt zo'n ketenconvenant toch wel echt. Met handavingsconvenanten zijn we inderdaad wel gestopt. Dat heeft te maken met het risicogerichte werken.

De heer Laçin had het over de witte vlekken die af en toe vallen in het toezicht. Denk bijvoorbeeld aan de stint en gedoe over een machine-richtlijn, de Inspectie SZW, de NVWA. Af en toe is het allemaal ingewikkeld. De suggestie van de heer Laçin om daar eens naar te kijken – zou je misschien een keer iets multidisciplinair kunnen proberen? – neem ik mee.



Hoe wordt milieuschade serieus genomen in IBRA? Dat was een vraag van mevrouw Kröger. Bij de risicoanalyse wordt gebruikgemaakt van meerdere schadecategorieën, te weten: milieuschade, gezondheidschade, fysieke schade, economische schade en schade door vertrouwen in instituties. Milieuschade wordt vaak berekend door gebruik te maken van kengetallen, bijvoorbeeld bij het verlies van grondstoffen door minder recycling of de uitstoot van gevaarlijke stoffen. Maar het is natuurlijk heel erg afhankelijk van het specifieke stofje en van het beleidsterrein hoe het exact gekwantificeerd wordt.

Mevrouw Kröger vroeg nog: hoe verloopt de samenwerking tussen de verschillende diensten? De rijksinspecties werken natuurlijk op heel veel werkvelden samen. Dat wordt onder andere mogelijk gemaakt door de inspectietoepassing «Inspectieview», waarmee rijksinspecties en andere toezichthouders, zoals omgevingsdiensten, de nationale politie en de havenbedrijven, toezichtinformatie met elkaar delen. De verschillende rijksinspectiediensten komen natuurlijk ook samen in de zogenaamde Inspectieraad. Die bevordert dat de rijksinspecties hun toezicht uitoefenen in overeenstemming met de principes van goed toezicht.

Mevrouw Van Eijs had nog gevraagd of er meetbare doelen worden verbonden aan...

**De voorzitter:**

Voordat u overgaat tot de beantwoording van de vragen van mevrouw Van Eijs, is er een vraag van mevrouw Kröger, van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb een vraag in relatie tot het antwoord op de vraag van de heer Laçin over de samenwerking met bijvoorbeeld de Inspectie SZW, politie en OM in Inspectieview. Erkent de Minister dat die toch nog wel wat steviger, beter of meer geïntegreerd kan en dat dat in het meerjarenplan nu nog niet heel erg sterk benadrukt is?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Het meerjarenplan is het hoogste abstractieniveau. In de verschillende programma's zoals ze beschreven worden, moeten we dat samen met de andere inspecties meer vorm en inhoud gaan geven. In die programma's wordt het dus nader uitgewerkt. Maar de suggestie van de heer Laçin om daar nou eens een specifieke casus, een specifiek voorbeeld, voor te pakken, vond ik een goede suggestie om eens mee te nemen. Ik denk dat die ook goed ingebracht zou kunnen worden in de Inspectieraad, waarin ook de andere inspecties om tafel zitten: zouden daar een paar goede voorbeelden voor te bedenken zijn?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

In het vorige debat ging het specifiek over milieucriminaliteit. Toen hebben we besproken dat in Inspectieview nog niet altijd alle gegevens van de politie en het OM gedeeld worden. Daar is toch een verbeteringslag te maken, waardoor er meer geïntegreerd informatie wordt uitgewisseld. Ziet de Minister dat ook zo?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Het debat over milieucriminaliteit is met collega Van Veldhoven geweest, dus ik ben niet helemaal in detail op de hoogte van hoe het staat met de uitwisseling van gegevens daarbij, maar ik noemde zelf ook niet voor niets de nationale politie en de havenbedrijven als het gaat om het kansen zien tot verbetering van samenwerking.

**De voorzitter:**

De Minister vervolgt haar betoog.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Mevrouw Van Eijs vroeg of er meetbare doelen zijn verbonden aan de extra middelen. Ja, de extra gelden worden met name ingezet op de programma's die dan natuurlijk ook weer gekozen zijn op basis van IBRA. De ILT stelt ook zo veel mogelijk meetbare doelen. Zo worden in het programma Schoon Schip in eerste instantie extra middelen ingezet voor remote sensing, snuffelpalen en drones. Die methodiek is weliswaar in ontwikkeling maar we leren daarbij dagelijks van de ervaringen. Ook hierbij kunnen we weer leren van de ervaring van andere toezichhouders. De heer Laçin heeft gezegd dat het VTH-stelsel niet functioneert en heeft mij gevraagd wat ik daaraan ga doen en hoe de ILT de omgevingsdiensten ondersteunt. Er zijn inderdaad mogelijkheden voor een verdere ontwikkeling van het stelsel. De ILT heeft er niet voor niets zelf een signaalrapportage over uitgebracht, wat ook een mooi voorbeeld is van de signalerende functie. Die valt onder de Minister voor Milieu en Wonen. Zij is ook bezig op dit moment om samen met provincies en gemeenten een concrete uitvoeringsagenda hiervoor te maken. In die agenda zal zij ook aanbevelingen en resultaten uit andere onderzoeken, zoals over milieucriminaliteit, meenemen. Naar verwachting wordt deze uitvoeringsagenda al in het voorjaar van 2020 bestuurlijk vastgesteld. Dus voor de inhoudelijke discussie hierover verwijs ik u dan ook graag naar het algemeen overleg Leefomgeving dat op 12 februari plaats zal vinden. Dan over het veilig vliegen bij Schiphol.

**De voorzitter:**

Voordat u daarop ingaat, is er nog een vraag van de heer Laçin.

**De heer Laçin (SP):**

De uitvoeringsagenda en de suggestie om beter samen te werken met de omgevingsdiensten hebben we eigenlijk gisteravond al afgetikt met de Minister voor Milieu en Wonen tijdens het VAO Externe veiligheid. Er is ook een motie die ik daarover heb ingediend, overgenomen, dus dat loopt gelukkig. Waar ik nog wel een vraag over wil stellen is het volgende. De Minister kent mijn kritiek op het VTH-stelsel. Die heb ik vandaag bewust eigenlijk niet echt naar voren gebracht maar de Minister zit er zodanig in, dat ze dat wel weet. Zo-even werd het interbestuurlijke aspect van de ILT genoemd waar het gaat om de provincies. Ik heb bewust het voorbeeld van Chemelot genoemd. Tata Staal kan ook als een voorbeeld worden genoemd, evenals Chemours waar het gaat om pfas. De gevolgen van de uitstoot van een bedrijf kunnen landelijk zijn. Pfas is daar een goed voorbeeld van. Is dat dan het moment waarop de ILT zegt: dit is zo groot en belangrijk, wij gaan hier een grotere rol in spelen? Of blijft de ILT in zo'n geval toch op de achtergrond? Ik heb net ook gelezen wat dat interbestuurlijke proces inhoudt. Blijft de provincie dan in charge of zegt de ILT: dit is nu zo groot geworden dat we het landelijk gaan aanpakken vanuit onze inspectiedienst? Hoe is die rolverdeling en zijn er kaders waarbij de ILT naar voren treedt?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Nee, die rol kan de inspectie niet zomaar overnemen. De bevoegdheden blijven liggen waar ze liggen. Dus de bevoegde gezagen blijven gewoon zelf in charge. Je ziet natuurlijk wel vaak dat de ILT kan helpen door expertise beschikbaar te stellen. Bijvoorbeeld bij hoe het met GenX is gegaan, zie je dat het rijksniveau wel degelijk heeft geholpen om zaken bij elkaar te brengen. Een ander voorbeeld dat ik in mijn periode heb gezien, betreft legionella, waarbij nadrukkelijk de helpende hand vanuit het ministerie en de inspectie is geboden om de bevoegde gezagen te helpen hun rol op te pakken. Dan zit het vaak meer in kennisprogramma's of in coördinatie tussen verschillende bevoegde gezagen, maar die houden wel gewoon hun eigen taken en verantwoordelijkheden.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is een beetje mijn kritiek op het VTH-stelsel op dit moment. In het geval van Tata Steel zie je dat de ILT een rechtszaak aanspant tegen de provincie. Mijn vraag is of het niet op een andere manier kan. Er wordt geïnspecteerd en gehandhaafd en er wordt toezicht gehouden en dan gaat de een eigenlijk een rechtszaak aanspannen tegen de ander. Die discussie gaat vast nog komen in het kader van het grotere debat over het VTH-stelsel met ook de Minister voor Milieu en Wonen. Mijn vraag nu is in ieder geval wel of we er een zodanige verandering in aan kunnen brengen dat we op een andere manier gaan kijken naar grote, belangrijke bedrijven die toch veel uitstootgevolgen hebben voor de omgeving. Is de Minister bereid om er op z'n minst over na te denken of dat zou kunnen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk dat dat onderdeel is van het hele denken over het stelsel en dat je dat dus ook alleen maar in samenwerking met al die ander medeoverheden en bevoegde gezagen kunt doen. De inspectie vindt het natuurlijk ook niet fijn om een rechtszaak aan te spannen tegen een medeoverheid, maar dat is wel zoals het nu geregeld is en zoals de bevoegdheden in elkaar zitten. Dus als het nodig is, doet de inspectie dat ook. Natuurlijk is dit niet ideaal en zal het onderdeel zijn van het denken over de toekomst van het VTH-stelsel.

Dan was er nog een vraag van mevrouw Van Eijs over het veilig vliegen op Schiphol en het Integral Safety Management System. De sectorpartijen hebben het ISMS ingesteld naar aanleiding van het OVV-rapport. Het doel is om door verbeterde samenwerking ook echt de veiligheid te verhogen door de veiligheidsrisico's die meerdere sectorpartijen raken samen te signaleren en direct aan te pakken. Binnen de internationale luchtvaart is dat overigens een vooruitstrevende stap. Het is nu nog te vroeg om te kijken wat de resultaten zijn maar ik stel voor dat we daarover in detail spreken wanneer de staat van Schiphol binnenkort naar de Kamer komt. Dan nog de vraag van mevrouw Kröger waarom het belangrijke onderwerp zeer zorgwekkende stoffen in de IBRA op nul staat. Een van de taken die de IBRA onderscheidt is het transport van gevaarlijke stoffen. Dat onderwerp is door de ILT nog niet berekend omdat de gegevens daarvoor op dit moment nog onvoldoende zijn. De IBRA bevat nog niet het onderwerp zeer zorgwekkend stoffen omdat de ILT nog geen substantiële taak heeft op dat onderwerp. Zodra dat wel het geval is, wordt het uiteraard in de IBRA opgenomen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind dit een verwarrend antwoord. We hebben toch net geconcludeerd dat de ILT bij de Brzo-bedrijven wel degelijk een wettelijke taak heeft ten aanzien van de zeer zorgwekkende stoffen? Dat is toch een onderdeel van de ILT, namelijk een adviestaak richting de lokale bevoegde gezagen bij het afgeven van vergunningen over de minimalisatieverplichting en het inzetten van BBT? Daar ligt een heel groot maatschappelijk risico.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan is toch niet helemaal goed overgekomen hoe het zit met de taken en de bevoegdheden van de ILT hierin, want de ILT houdt toezicht op de governance van de andere bevoegde gezagen. Dus ze kijkt of zij hun taken goed uitvoeren en als dat niet zo is gaat de ILT daartegen bezwaar maken, maar ze gaat niet zelf de taak overnemen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Niemand zegt dat die taak wordt overgenomen, maar de ILT heeft een wettelijke adviestaak naar het bevoegd gezag bij Wabo-vergunningverlening. Daar zitten dus ook de ZZS in, evenals de

minimalisatieverplichting en het toezien op de inzet van BBT. Als dat niet goed gebeurt, ligt er een groot maatschappelijk risico. Dus dat is wel degelijk een risico, zoals we gezien hebben bij pfas. Als dat overal zit, brengt dat enorme maatschappelijke kosten met zich. Dat zou te zien moeten zijn in de IBRA.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dat is ook zeker het geval. Alleen, dat is niet een-op-een aan ZZS gekoppeld; dat zit in het brede maatschappelijke verhaal dat er achter zit. Het zit «m in de systematiek, maar u hoeft geen zorgen te hebben want de ILT houdt ook dat echt goed in de gaten. Het zit dus niet op die zeer zorgwekkende stoffen zelf dat daar nou een getalletje aan gekoppeld is. Het zit «m in de adviestaak zoals u die net zelf ook omschreef.

**De voorzitter:**

Daarmee vervolgt de Minister haar betoog.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Voorzitter. Dan heb ik ook nog wat over e-waste te melden. Toezicht en handhaving in Nederland wordt gedaan door de ILT samen met de omgevingsdiensten, de Douane en de politie. In samenwerking met de brancheorganisaties zorgt de ILT ook voor gerichte communicatie naar bedrijven met als doel de binnenlandse lekstromen, zoals wasmachines in het schroot, te beperken. Er is een twintigtal internetverkopers geïnspecteerd op informatie die ze aan de consument verstrekken over de inlevermogelijkheden van oude apparaten. Hieruit is gebleken dat er nog onvoldoende mogelijkheden worden aangeboden. Er wordt nu een vervolgstراتيجية uitgewerkt. Gezien het internationale speelveld van de problematiek wordt er door de ILT ook actief ingezet op samenwerking met autoriteiten, netwerken en milieuorganisaties in het buitenland. Door middel van praktische samenwerking met autoriteiten in Europa en Afrika wil de ILT het toezicht en de naleving verbeteren van transporten van tweedehands goederen. Op het Europees niveau gaat het dan over e-waste en het e-waste enforcement network. Dat is een samenwerking van milieuautoriteiten via IMPEL. De laatste bijeenkomst daarvan vond eind oktober plaats. Op Afrikaans gebied gaat het om samenwerking met het Ports Environmental Network Africa. Dat is het netwerk van milieucoördinatoren in Afrikaanse havens. Eind september kwam er een delegatie uit Afrika in het kader van die samenwerking naar Nederland, dit in samenwerking met de Port Management Association for West en Central Africa. In een brief van 14 oktober heeft collega Van Veldhoven uiteengezet hoe de samenwerking met de politie in de keten is door middel van een barrièremodel en het ontwikkelen van een landelijk risicomodel om dat beter in beeld te krijgen. In de Amsterdamse haven is inderdaad een teststraat ingericht waar wordt getest of tweedehands apparatuur werkzaam is. Niet werkende apparatuur wordt dan afgekeurd en vervolgens worden deze apparaten afgevoerd naar Nederlandse gecertificeerde recyclers. Het is ook de bedoeling van collega Van Veldhoven om tijdens het AO Circulaire economie hierop nader in te gaan. Daarnaast werkt de ILT aan een gezamenlijke aanpak met bedrijfsleven en overheid om de export in beeld te brengen samen met de brancheorganisaties. Met de delegatie uit Afrika is er specifiek gesproken over ondersteuning aan hen over hoe dat toezicht plaatsvindt, over de capaciteitsopbouw, over hoe er expertise gedeeld kan worden en over het stimuleren van regelgeving, ook gericht op e-waste en import van tweedehands goederen.

Dan nog een vraag over de inzamelingsdoelstelling van 65%. Op dit moment is nog niet duidelijk of die doelstelling wordt gehaald. De inzamelresultaten verwacht de ILT in april. Dus als er meer duidelijkheid is in april zal de Minister voor Milieu en Wonen u daarover informeren.

Dan ben ik er doorheen, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dan komen we nu toe aan de tweede termijn van de Kamer. Er zijn nog een paar vragen blijven liggen. Volgens mij heeft bijna elke collega nog wel een onbeantwoorde vraag. Dus ik zou willen voorstellen dat die in de tweede termijn wordt gesteld. Dan komt de Minister wel met het antwoord en geef ik voldoende ruimte voor nog een interruptie op de Minister. De spreektijd per fractie in tweede termijn is twee minuten. De heer Van Aalst heeft het woord.

**De heer Van Aalst (PVV):**

Dank u wel, voorzitter. Ik ben blij dat u die ruimte geeft, hoewel ik liever had gehad dat mijn vraag in eerste termijn beantwoord was. Volgens mij heb ik de vraag gesteld hoe de prioriteiten in de programma's zijn gesteld. Er is een aantal programma's in het meerjarenplan waarbij we ons afvragen of, wanneer je prioriteiten moet stellen, je wel al dat soort programma's moet gaan doen.

We hebben heel veel sessies gehad met de ILT waarbij we met elkaar ook hebben gesproken over de handhaving. Daarbij kwamen we vaak ook tot de conclusie dat het smart formuleren van die handhaving af en toe wat te wensen overlaat, waarbij de ILT zegt: we hebben uitgevoerd wat we moesten uitvoeren. De vraag is daarbij dan wel of we er met elkaar wel wat mee opgeschoten zijn. Dan hoor ik de Minister zeggen dat we niet alles kunnen meten. Nee, maar je kunt wel heel veel dingen doen en doeltreffend zijn zonder echt een exacte meetlat te hoeven hanteren. Je kunt echt wel de doelstelling hebben om iets te regelen. Dat hoeft wat mij betreft niet zo ingewikkeld te zijn. Er valt namelijk heel wat te winnen, met name waar het gaat om de indicatoren. We hebben het al heel vaak gehad over inzicht in kwaliteit en de financiën. Volgens mij valt daar nog een hele wereld te winnen. In onze gesprekken als commissie met de ILT hebben we gemerkt dat ze er ook wel behoefte aan hebben en dat ze op dat punt ook al in ontwikkeling zijn, maar we hebben op dat punt nog heel wat slagen te maken. We constateren dat we nu dingen doen die af en toe niet doeltreffend zijn. Dat is jammer want dat gaat ten koste van de capaciteit. Ik denk dat de Minister dat ook wel met ons eens zal zijn. Ik heb soms het gevoel dat de sector af en toe te weinig meegenomen wordt. Dan ben je dus dingen aan het handhaven terwijl als je in gesprek gaat met bepaalde sectoren, je volgens mij problemen kunt oplossen en dan behoef je bij risicosectoren waarschijnlijk niet meer zo heel erg te handhaven omdat dingen daar gewoon goed lopen. Dus wordt die sector wel voldoende meegenomen in de handhaving?

**De voorzitter:**

Daarover heeft u een vraag van mevrouw Van Eijs van D66.

**Mevrouw Van Eijs (D66):**

Dat maakt mij wel nieuwsgierig of de heer Van Aalst bepaalde sectoren of bedrijven op het oog heeft waarvan hij het idee heeft dat daar niet handig gehandhaafd of geïnspecteerd is omdat men niet met elkaar in gesprek is gegaan.

**De heer Van Aalst (PVV):**

We hebben bijvoorbeeld waar het gaat om de maritieme sector hele discussies met elkaar gehad over de vraag of het wel goed gaat met de handhaving en of de schippers niet onnodig lastig worden gevallen. In de transportsector hebben we voorbeelden gezien, waarbij we ons afvragen: gaan we onze Nederlandse transportsector lastigvallen terwijl de Oost-Europeanen het probleem veroorzaken? Dat zijn voorbeelden op basis waarvan ik zeg: laten we met elkaar daarover in gesprek gaan.

Volgens mij zijn die sectoren het er wel over eens dat er wat moet gebeuren en dat problemen opgelost moeten worden. Maar doen we dat altijd effectief door simpel te handhaven en boetes op te leggen of hadden we beter in gesprek kunnen gaan om die excessen eruit te halen?

**De voorzitter:**

Dan is nu het woord aan mevrouw Van Eijs van D66.

**Mevrouw Van Eijs (D66):**

Dank u wel, voorzitter. Ik had geen vragen meer die nog zijn blijven liggen. Al mijn vragen zijn aan bod gekomen.

Ik snap het antwoord van de Minister op mijn vraag over Ryanair. Ze zegt: we zijn er nog over bezig en er loopt nog een beroep. Dat zorgt er dan altijd voor dat ik het moeilijk vind om er iets over te zeggen, maar toch vind ik het bizar dat we een overtreding die iedereen met eigen ogen kan zien en die reizigers zelf hebben meegemaakt waardoor een vlucht is gecancelled of uitgesteld, niet kunnen vaststellen. Dat maakt mij toch wel een beetje bezorgd. Is dat toezicht en handhaven op de passagiersrechten dan niet een papieren tijger? Moeten we daar dan niet iets aan doen? Dus ik hoop dat de Minister daar nog iets over kan zeggen, zonder dat ze in de gerechtelijke procedures treedt.

Wat betreft de Autoriteit Woningcorporaties zal ik de andere Minister er zeker naar vragen, want dat gaat ook over ketentoezicht. De Minister geeft aan dat er nu wordt gehandhaafd. Het is prachtig dat de bank zo'n zorgrecht heeft, maar als je € 10.000 zomaar 100 keer kunt overboeken zonder dat er blijkbaar iemand wakker wordt in die andere delen van de keten, dan baart dat mij zorgen.

Op het ISMS zal mijn collega zeker nog terugkomen als er meer over gerapporteerd wordt.

Voor de rest denk ik dat het goed is om te blijven kijken naar het systeem en de prikkels daarin. De ILT kan beperkt haar middelen inzetten. We kunnen niet achter elke boom een inspecteur zetten. Ik denk wel dat het heel goed is om te blijven kijken of het systeem ook niet fout gedrag uitlokt en goed gedrag niet beloont.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Dank u wel, voorzitter. Wat ik in de beantwoording van de Minister miste, was de ruimte om bepaalde taken echt te borgen, zoals de signalerende functie. Bijvoorbeeld bij de stint hebben we gezien dat daarin echt tekort is geschoten en het daaraan ontbroken heeft. Dus hoe gaan we binnen de ILT borgen dat er altijd ruimte blijft voor die signalerende functie bij incidenten? Dezelfde vraag heb ik eigenlijk over de luchtvaartinspectie. Dat is een heel specifiek gebied, waarbij we nu al kunnen voorzien dat er veel werk aan zit te komen. In andere landen is dat belegd bij een aparte inspectie terwijl het hier onderdeel is van de ILT. Hoe zorg je nou dat die capaciteit afgebakend en op orde blijft?

Dan nog iets over de rol van de ILT ten aanzien van ZZS en hoe dat is meegenomen in de IBRA. Dat zit in risico 2 van de brede risicoanalyse. Er wordt dan gezegd dat er van ZZS nog geen schadegegevens bekend zijn. Dus er wordt wel erkend dat die er eigenlijk in zou moeten, maar dat er nog geen schadegegevens bekend zijn. Dus ik hoop dat dit snel geüpdatet wordt, zeker nu bij pfas gebleken is dat er een flinke kostenpost aan zit. Dan heb ik nog een heel specifieke vraag. Ik constateer dat een kwart van de stikstofemissies uit de industrie zou kunnen worden voorkomen door betere handhaving van rijksbeleid, waarbij ik ook refereer aan de naleefcijfers van de ILT. Dat lijkt mij gegeven de stikstofcrisis toch wel een behoorlijke hap die makkelijk te realiseren is. Dus ik hoop dat de Minister

wil reflecteren op de vraag hoe je de ILT kunt inzetten om ten aanzien van stikstof een slag te slaan.  
Ik vraag overigens een VAO aan.

**De voorzitter:**

Waarvan akte. Het woord is aan de heer Laçin.

**De heer Laçin (SP):**

Dank, voorzitter. Dank ook aan de Minister voor de beantwoording. Ik ben blij dat de Minister mijn suggestie omarmt om een aantal casussen of opdrachten samen te stellen met verschillende inspectiediensten om die vervolgens in een team onder te brengen om te kijken hoe dat uitpakt en welke verbeteringen er mogelijk zijn. Ik denk dat het voor ons allemaal goed zal zijn om ervan te leren.

Waar ik nog wel moeite mee blijf houden is de rol van de ILT bij een Chemours, een Chemelot of een Tata Steel. Ik denk dat een en ander veel sneller bij de ILT moet komen te liggen en dat ze bij grote gevolgen niet op de achtergrond moet blijven maar juist op de voorgrond moet opereren. Die VTH-discussie gaan we overigens nog voeren en naar ik hoop zo snel mogelijk. Ik wil nog wel iets van de Minister te horen krijgen over de capaciteit bij de ILT. Ik ben namelijk benieuwd of de ILT er zicht op heeft hoeveel mensen er bijvoorbeeld in dit jaar, dus 2020, uitstromen en hoeveel mensen men verwacht aan te nemen en op te kunnen leiden en of dat een beetje in balans is. Zijn de mensen die weggaan nog wel bereid om nieuwe mensen op te leiden, zodat de kennisoverdracht goed en snel plaatsvindt?

**De voorzitter:**

Dan is het woord aan de heer Dijkstra van de VVD.

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Ik sluit me aan bij de eerste alinea van de heer Van Aalst van de PVV. Ik zag ook iedereen knikken, dus dat klonk goed, nuchter en rationeel. Ik sluit mij verder aan bij de laatste alinea van de heer Laçin van de SP als het gaat om het personeelsbeleid, waarbij ik nog een stapje verder wil gaan dan alleen de kennis van oud-ILT'ers, aangezien er ook oud-medewerkers van bedrijven, zoals raffinaderijen, zijn die inmiddels zijn gepensioneerd maar die hun kennis niet verloren willen laten gaan. Kunnen ook deze mensen misschien op vrijwillige basis een rol spelen om de jongere generatie die de handhaving moet overnemen, te helpen? Daar ben ik benieuwd naar want het is niet alleen maar een kwestie van geld maar ook van kenniscapaciteit en brainpower.

**De voorzitter:**

De Minister heeft behoefte aan een korte schorsing.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

**De voorzitter:**

Ik geef graag het woord aan de Minister voor haar reactie in tweede termijn.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dank u wel, voorzitter. Het aantal vragen dat nog is gesteld, is overzichtelijk. De PVV hield een pleidooi voor doeltreffendheid en vroeg ons om ons niet alleen blind te staren op de regels, maar vooral ook met de mensen uit de sector zelf in gesprek te gaan, want dat kan soms ook tot heel goede resultaten leiden. Dat ben ik zeer met hem eens. Je moet vooral met de toezichtgenieters – dat is altijd zo'n mooi woord – in gesprek blijven, want soms zie je ook dat dingen niet uit onwil niet goed

gaan, maar soms gewoon uit onwetendheid. Het is dus altijd goed, ook voor de inspectie, om niet alleen met het opgeheven vingertje rond te lopen, maar ook gewoon met de toezichtgenieters in gesprek te blijven. Soms moet je gewoon vragen waarom ze iets zo doen en of het niet anders kan. Gewoon het boerenverstand gebruiken dus en naar de beste aanpak kijken. Ik ben het daar zeer mee eens; dat doet de inspectie ook. Mevrouw Van Eijs sprak over Ryanair. Ik kan er nu niet heel veel meer over zeggen dan dat we even de hoorzitting van eind januari moeten afwachten. Dat is de taakverdeling zoals die tussen mij en de ILT is. De ILT opereert hierin volstrekt onafhankelijk. Ik stel dus voor dat we dat nog even afwachten.

Op de Autoriteit woningcorporaties komt u later terug met andere collega's, net als op ISMS. Dat is prima. Ik ben het ook eens met uw opmerking om vooral te blijven kijken naar het hele systeem en de perverse prikkels die daar mogelijk in zitten. Dat sluit eigenlijk aan bij wat ik net zei in de richting van de heer Van Aalst: gewoon blijven nadenken, bekijken waar we het uiteindelijk voor doen en vragen of we wel de slimste dingen aan het doen zijn.

Mevrouw Kröger maakte nog een opmerking over de ZZS. Ik denk dat het opgehelderd is; u had het zelf ook al gevonden. Uw opmerking daarover was inderdaad juist. Is er geborgd dat er wel voldoende ruimte is voor signaleringen? Dat is zeker het geval. Men verzekert mij ervan dat er alle ruimte is om dat te kunnen doen. Dat wordt juist ook door de leiding van de ILT zeer belangrijk gevonden.

Ten aanzien van de luchtvaart gaan we met elkaar verder in gesprek, ook naar aanleiding van de Staat van Schiphol. Dat is ook gewoon op orde. Daar wordt naar gekeken, zodat dat zo blijft. Ook wat dat betreft heb ik al eerder met u van gedachten gewisseld. U heeft namelijk weleens gevraagd wie er toezicht houdt op de toezichthouder. Ook de ILT wordt op verschillende beleidsterreinen geaudit door internationale organisaties. Ik denk dat dat ook heel goed is, los nog van de peerreviews die je hebt en de contacten met andere inspecties. Daar wordt in internationaal verband aan gewerkt. U weet dat ICAO audits houdt. Hetzelfde geldt voor IMO en op het spoor. Op bijna alle beleidsterreinen wordt dat gedaan. Dat is ook belangrijk.

Mevrouw Kröger merkte over stikstof en de industrie op dat goede handhaving tot een vermindering van de uitstoot zou kunnen leiden. Het is natuurlijk altijd belangrijk dat de omgevingsdiensten goed hun handhavende taak vervullen. Dan komen we weer terug bij het VTH-stelsel en bij de vraag hoe dat goed moet gaan. Zij hebben die taak en ik kan me voorstellen dat ook provincies, die net als wij driftig op zoek zijn naar hoe we de stikstofuitstoot en -depositie kunnen verminderen, ervoor zullen zorgen dat dit bij de omgevingsdiensten op de agenda zal staan. Het enige wat wij kunnen doen, is hetzelfde als wat we bijvoorbeeld bij Tata hebben gedaan. Als je ziet dat die taak niet goed wordt uitgevoerd, dan kun je een rechtszaak aanspannen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb dan toch wel een vraag over het kopje bij risico 2: onjuiste uitvoering rijksbeleid meest risicovolle bedrijven. Daarbij gaat het eigenlijk helemaal over de rol van de ILT ten aanzien van de uitstoot. Als het aanspannen van rechtszaken het enige is wat gedaan kan worden... Daar zit toch ook een heel stuk voor, namelijk hoe BBT wordt toegepast? Een kwart van de stikstofemissies uit de industrie zou kunnen worden aangepakt met betere handhaving, schrijft de ILT zelf. Dan ben ik heel erg benieuwd hoe we dat gaan doen, want dat is natuurlijk een ongelooflijke kans.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:



U heeft een terecht punt dat je niet op je handen moet zitten en je mond moet houden als het ergens niet goed gaat en dat je niet moet wachten tot je een rechtszaak aan moet spannen. Natuurlijk is de ILT gewoon in gesprek met de andere bevoegde gezagen. Het staat er ook niet voor niks in. Dat gesprek wordt wel degelijk gevoerd. Waar kansen liggen, zullen ze ook uitdrukkelijk onder de aandacht worden gebracht bij de omgevingsdiensten. Wij gaan ervan uit dat ze het zullen oppakken. Ik zou niet weten waarom ze dat niet zouden doen.

De heer Laçin heeft gezegd dat de VTH-discussie nog loopt. Hij heeft nog een keer de aandacht voor het personeel onderstreept. Ook de heer Dijkstra sloot zich daar nog bij aan. Ik kan in ieder geval nog zeggen dat het ten aanzien van het werven van nieuwe medewerkers in 2019 en 2020 ging om circa 90 nieuwe medewerkers. Vanaf 2021 komen er nog 30 tot 60 nieuwe medewerkers. De uitstroom waarmee de ILT te maken heeft en waarvoor ook vervanging moet worden geworven, bedraagt circa 300 mensen. Alle organisaties hebben te maken met een uitstroom op basis van vergrijzing. Nogmaals, in samenspraak met RWS is die permanente wervingscampagne gestart om mensen zo goed en zo snel mogelijk in te laten stromen. Daar zitten we dus bovenop. Dat was het, voorzitter.

**De voorzitter:**

Ik kijk even naar de leden of al hun vragen zijn beantwoord. Ik zie dat dat het geval is. Er is een VAO aangevraagd door mevrouw Kröger van GroenLinks. Ik zal de toezeggingen even opnoemen.

- Zodra er in april meer duidelijkheid is over de bereikte inzamelingspercentages voor e-waste in 2019, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.
- De Kamer krijgt in februari 2020 de Staat van Schiphol toegestuurd. Daarmee komen we aan het einde van deze vergadering. We zijn er snel doorheen gegaan. Dank aan de leden en de Minister. Ik wens u allen nog een gezegende dag en sluit de vergadering.

Sluiting 11.48 uur.