Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

ILT-Jaarverslag 2025

Inhoud

Voorwoord **3**

1 Inleiding **5**
De Inspectie Leefomgeving en Transport 5
Werkvelden van de ILT 5
Over dit jaarverslag 6

2 Wat de ILT heeft gedaan in 2025 **8**
2.1 Veilig en groen vervoer 10
2.2 Circulaire economie 25
2.3 Schone leefomgeving 32
2.4 Veiligheid en continuïteit van publieke diensten 40
2.5 Toezicht en vergunningverlening in cijfers 47

3 De ILT-organisatie **51**
3.1 De wendbare organisatie 51
3.2 Competente en wendbare medewerkers 52
3.3 Inzicht in nieuwe risico's en kennis 54
3.4 Informatiegestuurd werken 55
3.5 De ILT-organisatie in cijfers 56

4 Beleid, wet- en regelgeving **59**
4.1 Aanwijzingen en instructies van bewindspersonen aan de ILT 59
4.2 Handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoetsen (HUF-toetsen) 61

5 Bijlage: Overzicht rapportages **65**

Voorwoord

Het beschermen van mens en milieu is voor mij essentieel als bijdrage aan een gezonde en duurzame toekomst. Een gezonde leefomgeving is een randvoorwaarde voor een goed functionerende samenleving, denk aan schone lucht en veilig drinkwater. Dit vormt de drijfveer van onze medewerkers. Dagelijks zetten zij zich in voor een samenleving waarin de natuur niet wordt uitgeput. Waarin we het vervoer over de weg en het spoor kunnen vertrouwen en waar producten veilig zijn. Een samenleving waarin we ook in de toekomst goed kunnen leven. Dat is het werk van de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Vergunningverlening en toezicht gaan over meer dan alleen regels en procedures. Het verlenen van vergunningen zorgt ervoor dat alleen professionele bedrijven actief kunnen zijn en het is de basis van toezicht. Goed toezicht draagt er vervolgens aan bij dat bedrijven en overheden hun verantwoordelijkheid nemen in het naleven van wet- en regelgeving. Dit voorkomt schade aan mens en milieu én heeft een economische waarde: hoge kosten van maatschappelijke schade voorkomen. Denk bijvoorbeeld aan de milieuschade van PFAS-verontreiniging en dure bodemsaneringsprojecten om de grond te reinigen. Goed toezicht zorgt ook voor een eerlijk speelveld. Iedereen moet zich aan dezelfde regels houden en de pakkans is te groot om dit niet te doen. Juist daarom is onze rol als onafhankelijke toezichthouder belangrijk. Alleen vanuit die positie kunnen wij signaleren en ingrijpen waar dat nodig is.

Bij ons werk als toezichthouder kennen wij ook grote uitdagingen. In 2025 kregen we te maken met een taakstelling en stijgende kosten, bijvoorbeeld door de investeringen in ICT. De vooruitzichten voor de komende jaren zijn wat dat betreft nog niet veel beter. We moeten het met minder mensen doen. Hierdoor zijn er soms minder inspecteurs op plekken waar de samenleving om meer toezicht vraagt. Ook zullen we nieuwe taken soms met minder mensen uitvoeren of zelfs helemaal niet meer oppakken zonder bijbehorende middelen. Bij vacatures beoordelen we kritisch of we taken anders kunnen verdelen of slimmer kunnen aanpakken. Dat maakt dat we krap in ons jasje zitten. Tegelijkertijd verwacht de samenleving van ons dat wij transparant en digitaal weerbaar zijn. Dat dwingt ons tot scherpe keuzes, en daardoor kunnen we als toezichthouder minder effectief zijn.

Ik ga eens per week op pad met 1 van onze inspecteurs om te zien hoe onze rol als toezichthouder in de praktijk uitpakt. Zo was ik vorig jaar bij de Haak om Leeuwarden. Op deze rijksweg in Friesland is duidelijk zichtbaar dat staalslakken schadelijke gevolgen hebben voor het milieu. En door het gebruik van staalslakken verzakken hier viaducten. Tegelijkertijd zien we dat de huidige wet- en regelgeving nog onvoldoende bescherming biedt voor onze leefomgeving. Mijn zorgen over staalslakken zijn groot. Het milieu wordt belast door het grootschalig toepassen van staalslakken. Daarom hebben we in 2025 opnieuw aan de bel getrokken en een stevig signaal afgegeven aan de politiek. Hierna is een tijdelijk verbod ingesteld.

Het onderwerp staalslakken is 1 van de voorbeelden waarover we aan de bel trokken en een signaal afgaven. Met andere toezichthouders waarschuwden we ook voor de grote toestroom van onveilige en niet-duurzame producten die via platforms buiten de EU, dagelijks de weg naar onze huiskamers vinden. Afgelopen jaar liet ook de Autoriteit woningcorporaties van zich horen toen het kabinet van plan was om een huurbevriezing af te kondigen. Die zou ingrijpende gevolgen hebben voor de corporatiesector, huurders én de toekomstige bouw van nieuwe huurwoningen.

Dit is nog maar een greep uit de vele onderwerpen die ons het afgelopen jaar motiveerden om aan de slag te gaan. Het zijn onze medewerkers die daarbij het verschil maken. In dit jaarverslag komen zij zelf aan het woord. Zij signaleren risico's, maken afwegingen en treden op waar nodig. Zonder hun inzet, deskundigheid en betrokkenheid zou ik niet zo trots kunnen zijn op de resultaten van ons dagelijks werk. Zo vertellen collega's over het gebruik van drones, hoe we controleren op PFAS-vrij blusschuim en hoe we weg-, lucht-, rail- en scheepvaartverkeer veilig houden. En over ingrijpen als wettelijke doelen niet worden gehaald, zoals bij de inzameling van statiegeldverpakkingen.

Ik ben er trots op dat we blijven vernieuwen en steeds effectiever worden op de vele onderwerpen waar we actief op zijn. ChatILT, onze eigen generatieve AI, helpt ons om informatie efficiënt en snel te verwerken. Door slimmer te werken vergroten we onze impact, ook met beperkte middelen. Zo blijven we doen wat nodig is om mens en milieu te beschermen.

Dat is de ILT.

Mattheus Wassenaar
Inspecteur-generaal Inspectie Leefomgeving en Transport

1 Inleiding

1 Inleiding

Met het jaarverslag nemen we u mee in de resultaten en effecten die de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft bereikt in 2025.

De Inspectie Leefomgeving en Transport

Wij zetten ons dagelijks in voor veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen.

We leven in een tijd waarin het milieu onder druk staat, de innovaties razendsnel gaan en transportmogelijkheden toenemen. Een schone, veilige en gezonde omgeving is lang niet altijd vanzelfsprekend. Wij zijn een daadkrachtige toezichthouder met impact en werken met ongeveer 1.700 medewerkers aan ruim 190 onderwerpen op vergunningverlening, toezicht, handhaving en opsporing.

Zo dragen we bij aan de bescherming van zowel mens als milieu.

Werkvelden van de ILT

Ondertoezichtstaanden zijn zelf verantwoordelijk voor het naleven van regels en het beperken van maatschappelijke schade en risico's. Wij verwachten van organisaties dat zij deze verantwoordelijkheid serieus nemen en hierin transparant zijn. We houden toezicht en geven vergunningen voor verschillende onderwerpen, zoals:

- Het veiliger en duurzamer maken van het vervoer van personen en goederen over land en water en via de lucht.
- Het vergroten van de veiligheid en duurzaamheid van producten, en het verhogen van veilig en duurzaam hergebruik van afval als grondstof.
- Het tegengaan van ongewenste lozingen en uitstoot van schadelijke stoffen voor bodem, water en lucht.
- Het leveren van publieke diensten in transport, infrastructuur en de leefomgeving. Dit gaat specifiek over drinkwatervoorziening, hoogwaterveiligheid, cybersecurity en goed en betaalbaar wonen.

De ILT werkt voor het grootste deel voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Ook voerde de ILT toezicht uit namens de volgende ministeries:

- Ministerie van Binnenlands Zaken en Koninkrijksrelaties
- Ministerie van Economische Zaken
- Ministerie van Klimaat en Groene Groei
- Ministerie van Justitie en Veiligheid
- Ministerie van Buitenlandse Zaken
- Ministerie van Financiën

De Inlichtingen- en Opsporingsdienst van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-IOD) brengt een eigen jaarverslag uit. Dat jaarverslag publiceren we tegelijkertijd met dit ILT-jaarverslag.

Over dit jaarverslag

In dit jaarverslag beschrijven we de resultaten van onze werkzaamheden in 2025.
Na deze inleiding beschrijven we in hoofdstuk 2 hoe ons werk zichtbaar is geweest in de maatschappij. We gebruiken hiervoor de 4 thema's van ons jaarplan 2025:

- Veilig en groen vervoer
- Circulaire economie
- Schone leefomgeving
- Veiligheid en continuïteit van publieke diensten

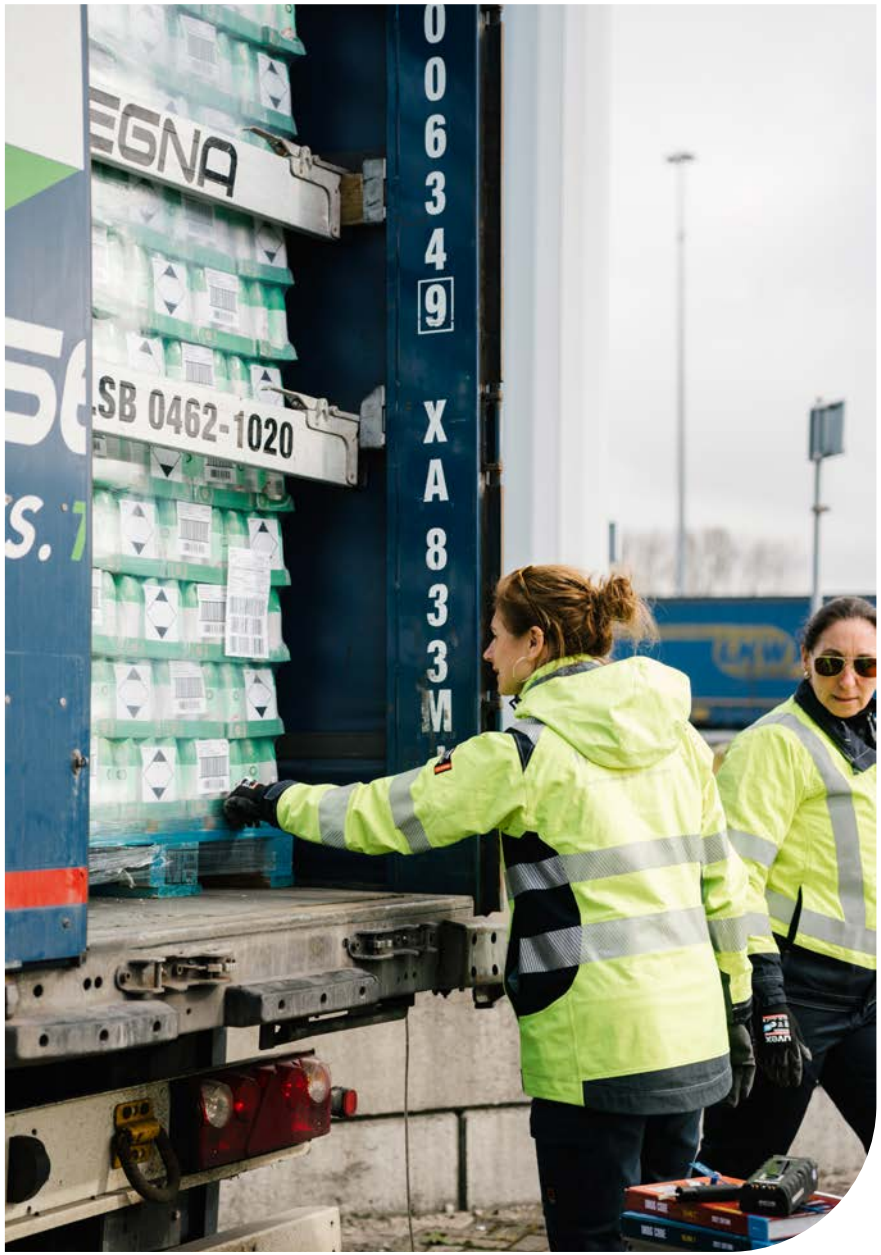
We beschrijven voor de verschillende werkvelden wat onze rol is en welke activiteiten we in 2025 hebben uitgevoerd. Daarbij geven we ook aan wat we met onze inzet hebben bereikt voor het beschermen van mens en milieu.

Het 3e hoofdstuk gaat over onze organisatie. Om effectief te zijn in ons toezicht moeten we onszelf voortdurend ontwikkelen. In dit hoofdstuk bespreken we de organisatorische ontwikkelingen, waaronder onze resultaten op het gebied van dienstverlening en onze informatiehuishouding.

Vervolgens geeft dit jaarverslag in hoofdstuk 4 een overzicht van aanwijzingen en handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoetsen (HUF-toetsen).

In de bijlage vindt u een verwijzing naar onze belangrijkste rapporten uit 2025.

2 Wat de ILT heeft gedaan in 2025



2 Wat de ILT heeft gedaan in 2025

In dit hoofdstuk beschrijven we de resultaten van ons werk op het gebied van vergunningverlening, toezicht, opsporing en handhaving in 2025. Hierin behandelen we verschillende onderwerpen. In onze aanpak zien we enkele grote ontwikkelingen die van invloed zijn op meerdere onderwerpen. Hieronder noemen we een paar voorbeelden. Meer voorbeelden bespreken we per dossier.

Risicogericht toezicht

Wij richten ons op plaatsen waar we de grootste bijdrage kunnen leveren aan het voorkomen van maatschappelijke schade. Wanneer het mogelijk is, werken we risicogericht. Dit houdt in dat we eerst op basis van beschikbare informatie bekijken welke organisaties zaken waarschijnlijk niet goed geregeld hebben. Daarna voeren we gericht inspecties uit bij die organisaties. Zo zet de Autoriteit woningcorporaties bijvoorbeeld tijd, middelen en aandacht vooral daar in waar de kans dat het misgaat én de impact het grootste zijn.

Soms komen we maatschappelijke risico's tegen waar we zelf niet direct actie op kunnen ondernemen. In dergelijke gevallen geven we signalen door aan de politiek en de maatschappij. Dit doen we bijvoorbeeld via publicaties zoals de Staat van de corporatiesector en de Staat van de luchtvaart. Daarnaast hebben we signaalrapportages uitgebracht. Bijvoorbeeld over de risico's van producten die via online aankopen Europa binnenkomen.

Slimmer en efficiënter werken door de inzet van informatietechnologie

Bij vergunningverlening en toezicht verzamelen we veel informatie. Door deze informatie te combineren, krijgen we nieuwe inzichten. Dit noemen we informatiegestuurd werken. Op deze manier kunnen we risicogericht toezicht houden. Daarnaast maken we complexe informatie begrijpelijk en presenteren we deze overzichtelijk. Een voorbeeld hiervan is een integraal dashboard waarmee inspecteurs en vergunningverleners op een efficiënte en privacyvriendelijke manier inzicht krijgen in bedrijfsgegevens.

Daarnaast zetten we steeds vaker nieuwe technologie in, zoals kunstmatige intelligentie. Dit gebruiken we bijvoorbeeld voor een slimme digitale assistent voor elke medewerker.

Meer samenwerking met partners

Het voorkomen van maatschappelijke schade doen we niet alleen. Daarom werken we samen met veel partijen. De organisaties waarop we toezicht houden, hebben vaak de meeste invloed op het beperken van schade. We gingen met deze organisaties in gesprek over verschillende onderwerpen. Daarnaast publiceren we factsheets en onderzoeksrapporten om een sector te informeren over onze bevindingen uit inspecties en over de geldende wet- en regelgeving.

Ook met andere toezichthouders werken we intensief samen. Bijvoorbeeld met de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd (IGJ), Rijkswaterstaat, Omgevingsdienst NL en de waterschappen. Met de NVWA heeft de ILT afgelopen jaren afspraken gemaakt over de rolverdeling en de handhaving van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden.

Verder werken we samen op het gebied van opsporing. Vanuit de Strategische Milieukamer (SMK) heeft de ILT de afgelopen jaren samengewerkt met het Functioneel Parket, de politie, de omgevingsdiensten, de NVWA, de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) en het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM).

Onafhankelijk toezicht van hoge kwaliteit

Voor een effectieve aanpak van maatschappelijke risico's is het belangrijk dat een toezichthouder onafhankelijk kan werken. Dit is ook essentieel voor het publieke vertrouwen in de overheid. De onafhankelijkheid heeft betrekking op zowel het stellen van prioriteiten in toezicht als het uitvoeren van het toezicht. Op rijksniveau loopt een traject om de onafhankelijkheid van de rijksinspecties wettelijk te regelen via de Kaderwet rijksinspecties. In 2025 is voor dit wetsvoorstel een internetconsultatie gehouden. Wij hebben bij deze internetconsultatie aangegeven dat het belangrijk is om de onafhankelijkheid van de rijksinspecties beter te definiëren. Dit is vooral van belang bij het stellen van prioriteiten in het toezicht. Onze input sluit aan bij de bijdrage van de gezamenlijke rijksinspecties.

Onafhankelijkheid geldt niet alleen voor rijksinspecties, maar ook voor andere overheden. Dit speelt bijvoorbeeld bij het toezicht door de omgevingsdiensten. In 2025 hebben wij een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) uitgevoerd op het wetsvoorstel Versterking VTH-stelsel milieu. In deze HUF-toets hebben wij gepleit voor een wettelijke regeling van de onafhankelijkheid van de omgevingsdiensten. Zodat het stelsel met haar verschillende partners en verantwoordelijkheden regionaal beter werkt.

Een onafhankelijke positie vraagt duidelijkheid over hoe je je kwaliteit hooghoudt. Dit vraagt om transparantie en verantwoording. Daarom laten wij ons regelmatig beoordelen door anderen om de kwaliteit van ons werk zeker te stellen. Ons kwaliteits-managementsysteem (KMS) is ISO 9001 gecertificeerd. Dit betekent dat wij jaarlijks worden getoetst op de werking van ons KMS. In 2025 hebben wij een positieve beoordeling ontvangen.

Ook de uitvoering van ons werk wordt gecontroleerd. Zo zijn er bijvoorbeeld audits uitgevoerd voor de maritieme sector door de International Maritime Organization (IMO) en de Europese Commissie. Zulke audits houden de organisatie scherp en zorgen ervoor dat kwaliteitsontwikkeling onderdeel blijft van ons werk.

2.1 Veilig en groen vervoer

Over de weg

De rol van de ILT

We houden toezicht op de naleving van regels voor het vervoer van goederen en personen over de weg. Hierbij richten wij ons op vrachtwagens, bussen en taxi's. De overheid heeft deze regels vastgesteld om verschillende redenen, zoals zorgen voor veiligheid op de weg en de veiligheid voor passagiers. Maar ook voor het voorkomen van schade aan het wegennet, het verbeteren van de arbeidsomstandigheden van chauffeurs en het stimuleren van eerlijke concurrentie tussen vervoerders.

Resultaten van ons werk

Verdere digitalisering van toezicht op wegvervoer

Na een pilot in 2023, zetten we vanaf 2025 slimme technologie in bij wegcontroles: dedicated short range communications (DSRC). Hierdoor kunnen we actuele tachograaf-gegevens en kentekenherkenning van voorbijrijdende vrachtwagens op afstand uitlezen. Hierdoor kunnen wij een betere selectie maken van vrachtwagens die verdere inspectie nodig hebben. In 2025 is DSRC 245 keer ingezet en daardoor hebben we 117 interventies (boeterapporten en waarschuwingen) uitgevoerd. Hierbij zijn boeterapporten opgemaakt voor onder andere het niet gebruikmaken van een bestuurderskaart. Maar ook voor een onjuist type tachograaf bij het tachograafplichtig zijn en het verlopen van de ijking van de tachograaf. Dit soort systemen helpen inspecteurs om een selectie te maken van vrachtwagens die verdere inspectie nodig hebben. Dit betekent efficiënter en effectiever toezicht. Het zorgt voor een grotere kans om overtreders van de rij- en rusttijden te inspecteren en verandering van hun gedrag te bereiken. De ILT werkt samen met de RDW en de politie om tachograafmanipulatie te voorkomen.

Gedragsverandering bij ondertoezichtstaanden is een belangrijk doel van onze inspecties. Hiervoor moeten we nauwkeurig kunnen vaststellen wanneer er sprake is van overtredingen. Daarom heeft de ILT in 2025 samen met Rijkswaterstaat de mogelijkheden bekeken om het gewicht van voertuigen geautomatiseerd op bruggen te

meten. Dit kan een meer betrouwbare en duurzame manier zijn om overbelading vast te stellen dan de huidige sensoren. Beide organisaties werken voortvarend aan de realisatie van de toekomstbestendige weegpunten. Dat draagt bij aan een effectiever toezicht op overbelading.

Effect van (digitale) inspecties

Het 1e onderdeel van elke bedrijfsinspectie is een digitale inspectie. Hierbij controleren wij de (tachograaf)bestanden die de ondernemer op ons verzoek heeft aangeleverd. We hebben gemerkt dat deze 1e stap in het inspectieproces al leidt tot verandering van gedrag bij ondertoezichtstaanden. We zien dat ondernemers zich door de terugkoppeling van onze inspectieresultaten bewuster worden van de geldende normen. Zij spannen zich vervolgens meer in om die normen na te leven. Bijvoorbeeld door software aan te schaffen waarmee zij meer inzicht krijgen in de mate waarin zij voldoen aan de rij- en rusttijden. En waarmee zij hierop sneller kunnen bijsturen in hun eigen bedrijfsvoering, ook buiten de inspecties om.

In 2025 hebben we 1.743 bedrijven op een digitale manier gecontroleerd. Zo konden we zien welke bedrijven zaken niet op orde hadden of niet hadden aangeleverd. De controle richtte zich op de rij- en rusttijden bij bedrijven die actief zijn in het wegvervoer van goederen per vrachtwagen en van personen per bus. Bij bedrijven die actief zijn in het wegvervoer van personen per taxi, richtte de controle zich op arbeids- en rusttijden. Daarnaast hebben we bij 240 bedrijven een inspectie op locatie uitgevoerd.

Voorbereiding op vrachtwagenheffing

In 2025 zijn we begonnen met voorbereidingen op de fysieke handhaving van de vrachtwagenheffing, die op 1 juli 2026 ingaat. Vanaf die datum betalen eigenaren van vrachtwagens belasting per gereden kilometer. De netto-opbrengsten van de heffing vloeien naar de sector voor innovatie en verduurzaming. De vrachtwagenheffing en deze zogenaamde ‘terugsluis’ stimuleren het gebruik van emissievrije vrachtwagens en verminderen de CO_2-uitstoot van het goederenvervoer in Nederland. De heffing geldt ook voor buitenlandse vrachtwagens die in Nederland rijden. Op 1 september 2025 zijn de eerste inspecteurs gestart met de voorbereidingen op de nieuwe heffing en het volgen van opleidingen voor de handhavingstaken.

Ron geeft leiding aan 1 van deze nieuwe teams en vertelt: “In Nederland is dit systeem nieuw, maar in veel andere Europese landen werkt het al jaren succesvol. Je helpt mee iets nieuws op te bouwen dat onderdeel is van ons totale toezicht in transport. De vrachtwagenheffing is niet alleen een kwestie van toezicht. De heffing draagt ook bij aan een duurzame transportsector waarin de regels voor iedereen op dezelfde manier gelden.”

Toezicht op de tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding

In 2025 is het toezicht op de tijdelijke tolheffing voor de nieuwe Blankenburgverbinding A24 gestart. De RDW heft deze tol. De ILT staat langs de weg om te controleren of weggebruikers die tol betalen. De ILT richt zich hierbij op weggebruikers die geen tol hebben betaald en van wie geen NAW-gegevens bekend zijn. Hierdoor kunnen deze mensen geen boete via de post krijgen. Het afgelopen jaar heeft de ILT 7 grote object-inspecties (controles) uitgevoerd in samenwerking met de RDW. Naast het innen van boetes heeft de ILT voorlichting gegeven aan vervoerders om herhaling te voorkomen.

Internationale samenwerking: presidentschap ECR-EGTC in 2025

Voor eerlijker wegvervoer werken we samen met nationale en internationale toezichtpartners aan de gelijke toepassing van Europese regels en de harmonisatie van toezicht. Dit gebeurt onder andere met de Euro Controle Route-European Grouping of Territorial Cooperation (ECR-EGTC). In 2025 was de ILT president van de ECR-EGTC namens Nederland. In die rol hebben we een succesvolle multilaterale conferentie (conferentie met meerdere landen) georganiseerd. Speerpunt van het presidentschap was het verbeteren van de samenwerking. In dit kader hebben we inspecteurs tussen landen uitgewisseld en workshops voor grensoverschrijdend toezicht georganiseerd. Nederland is 1 van de koplopers in Europa met het uitvoeren van digitale inspecties in het wegvervoer.

“Wanneer we samenwerken, creëren we meer impact voor onze gezamenlijke missie. Voor veilige wegen en eerlijkere praktijken in heel Europa’’, zegt afdelingshoofd Maarten.

Verdere digitalisering in toezicht op taxivervoer en verbeterde samenwerking met ketenpartners

We controleren of taxiondernemers en taxichauffeurs zich aan de regels voor taxivervoer houden. Dit gebeurt via inspecties langs de weg, digitaal en bij bedrijven. De weginspecties zijn vaak in samenwerking met de politie, gemeentelijke handhavers en de Koninklijke Marechaussee. Het controleren van taxiregels helpt de arbeidsomstandigheden van chauffeurs te verbeteren en oneerlijke concurrentie tegen te gaan. In 2025 hebben we extra aandacht besteed aan schijnconstructies met zelfstandigen in de taxibranche. Hiermee dragen we ook bij aan het tegengaan van criminele invloeden in de taxibranche. Daarnaast besteden we speciale aandacht aan de veiligheid in het doelgroepenvervoer, zoals leerlingen- en rolstoelvervoer.

Sinds 1 juli 2025 kunnen taxichauffeurs hun gegevens van het taxivervoer automatisch en direct aan ons doorgeven via de Centrale Database Taxivervoer (CDT). Dit maakt het toezicht op onder andere arbeids- en rusttijden en ritgegevens gemakkelijker en stimuleert gelijkheid in de markt. Het zorgt dankzij automatische gegevensuitwisseling voor snellere en efficiëntere controles, vermindert de administratieve last bij chauffeurs en helpt ons bij informatiegestuurd en risicogestuurd werken. Een digitaal gecertificeerde chauffeurskaart is door de CDT vanaf 2028 niet meer nodig. Tot 2028 geldt er een overgangsperiode naar het nieuwe systeem.

“Aan onze inspecties verandert in principe niets met de komst van de CDT”, zegt vakgroepcoördinator Carol. “Voor ons is de CDT gewoon een ander middel om taxichauffeurs te inspecteren. Maar we hebben de informatie dankzij de CDT wel sneller. Hierdoor kunnen we ons nog beter richten op taxiondernemingen en -chauffeurs die zich niet aan de regels houden.”

In 2025 speciale aandacht voor partybussen

We hebben in 2025 gewaarschuwd voor onveilige situaties die kunnen ontstaan voor passagiers en buschauffeurs van feestbussen, ook wel partybussen genoemd. Als een partybus staat geparkeerd, zijn er weinig (verkeers)veiligheidsrisico’s. Feestende passagiers zijn dan geen probleem. Maar wanneer de bus rijdt en passagiers in de bus staan en dansen, treden er risico’s op. Zeker als de bus met een hogere snelheid rijdt, buiten de bebouwde kom en op de snelweg. Hierdoor ontstaan veiligheidsrisico’s voor de passagiers en mogelijk ook voor andere weggebruikers. De vraag is of hiervoor aanvullende wet- en regelgeving moet worden opgesteld. Vooruitlopend daarop wijzen wij eigenaren en chauffeurs van partybussen op hun verantwoordelijkheid voor het veilig en verantwoord vervoeren van passagiers.

Over het water

De rol van de ILT

De overheid heeft regels gemaakt voor veilige en duurzame scheepvaart. Gebaseerd op deze regels verlenen wij vergunningen aan scheepseigenaren en rederijen. Een groot deel van de vergunningverleningstaken is uitbesteed aan particuliere partijen zoals Kiwa en erkende klassenbureaus en keuringsinstanties voor de binnenvaart. Daarnaast houden wij toezicht op de naleving van regels bij het vervoer van personen en goederen over water, zowel op zee als op de binnenwateren. Hiermee dragen we onder andere bij aan de bescherming van passagiers en de bemanning. Maar ook aan het voorkomen van schade aan schepen en infrastructuur, zoals kades en bruggen. Ook controleren we op de naleving van de (internationale) milieuregels om vervuiling door lozingen, dumping, ontgassingen en emissie-uitstoot te verminderen.

Resultaten van ons werk

Maximale certificaatperiode verhoogd naar 10 jaar

In 2025 hebben we op verzoek van en in overleg met de brancheverenigingen, de maximale certificaatperiode voor kleine drijvende werktuigen verhoogd naar 10 jaar. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om maaiboten en pontons met kranen. Dit biedt voordelen voor scheepseigenaren omdat zij minder vaak een verplichte keuring hoeven uit te voeren. Door het lage risicoprofiel van deze vaartuigen gaat dit niet ten koste van de veiligheid op het water. De certificaatperiode wordt vastgesteld op basis van periodiek onderzoek.

Innovatieve vormen van toezicht bij scheepvaartinspecties

We maken steeds meer gebruik van drones bij inspecties. Op zee fotograferen we er de manier van vastzetten, het zogenaamde sjorren, van containers op zeeschepen mee. We beoordelen de digitale foto's als hulpmiddel om te bepalen welke schepen we moeten inspecteren. Drones meten ook de emissies van zeeschepen op zwavelgehalte. Deze metingen helpen ons bij de selectie van schepen voor inspectie.

> "Dankzij de inzet van drones kunnen we containerschepen op volle zee controleren voordat zij de haven inkomen", zegt inspecteur Norwin. "Onder de drones hangt een camera die de containersjorringen aan boord van containerschepen fotografeert. Die foto's kunnen van dichtbij en op een veilige manier gemaakt worden. Hierdoor is het toezicht op containersjorringen een stuk efficiënter en effectiever geworden."

We zijn in 2025 begonnen met een verkenning of digitale administratieve ondersteuning voor het inspectieproces een mogelijkheid is om efficiënter te inspecteren. Nederland is binnen de Paris MoU (Memorandum of Understanding voor haveninspecties) voorzitter van de taskforce die zich hiervoor inzet. De taskforce zet zich ervoor in om met alle vlagregisters de overstap naar digitaal te maken.

Pilot bedrijfsinspecties binnenvaart

Voor de bedrijfsinspecties (BI) op de binnenvaart zijn we in 2024 een pilot gestart waarbij ook buitenlandse exploitanten van binnenvaartschepen meededen. Tussen het laatste kwartaal van 2024 en het 3e kwartaal van 2025 hebben we een bedrijfsinspectie gedaan bij 11 buitenlandse bedrijven. 5 daarvan kregen van ons een boeterapport. De pilot was succesvol en vergrootte een gelijke behandeling van binnenlandse en buitenlandse exploitanten. Het inspecteren van buitenlandse exploitanten van binnenschepen is een vast onderdeel geworden binnen het proces van bedrijfsinspecties.

Inspectie van de bruine vloot

Ook in 2025 hebben we inspecties uitgevoerd op een deel van de historische zeilvloot, de bruine vloot. De staat van de schepen varieerde sterk. Op veel schepen waren kleinere overtredingen, zoals onjuiste aantekeningen in het vaartijdenboek of ongekeurde brandblussers. Er waren echter ook enkele schepen met overtredingen die een veiligheidsrisico vormden, dus ernstiger van aard waren. We hebben in alle gevallen passend opgetreden. Ook in 2025 publiceerden we op onze website wekelijks een overzicht van schepen met geldige certificaten.

Acties tegen de Russische schaduwvloot

Eind 2025 is er door de Europese Unie een nieuw pakket aan sanctiemaatregelen tegen Rusland aangenomen. Deze sancties richten zich ook op de scheepvaart, de zogenaamde Russische schaduwvloot die de westerse sancties probeert te ontwijken. Deze schaduwvlootschepen zijn vaak oud, varen vaak onder een valse vlag of zonder vlag, en zetten soms hun signalen uit. Daarmee vormen ze een dreiging voor de veiligheid op zee en voor het milieu. We hebben onderzoek gedaan bij alle scheepvaartbedrijven die onder ons toezicht vallen. Verder hebben we gericht inspecties uitgevoerd waar we risico's zagen voor overtreding van de sancties. Dit gebeurde aan boord van Nederlandse en buitenlandse schepen in Nederlandse havens. Bij het toezicht op de schaduwvloot werken we samen met andere toezichthouders op zee.

Inspectie in 2025 bij opvang op hotelschepen

In 2025 was er aandacht voor de opvang van asielzoekers en Oekraïners op hotelschepen. Eerst dacht men dat deze inzet tijdelijk zou zijn, maar deze opvang blijkt nog steeds nodig. Er zijn aanpassingen aan de schepen gedaan om beter aan te sluiten bij de structurele opvang. Dit heeft geleid tot de noodzaak om in bepaalde gevallen maatwerk te leveren, rekening houdend met de wet- en regelgeving. De werkwijze en instructie voor inspecteurs voor het certificeren van hotelschepen is in 2025 aangepast in overleg met het Centraal Orgaan opvang asielzoekers (COA) en de keuringsinstanties. Dit is een mooi voorbeeld van samenwerking tussen toezichthoudende en vergunningverlenende inspecteurs van de ILT.

Inzet AI risicomodel Inspectieview bij inspecties binnenvaart

Ondanks de nauwe samenwerking zijn er niet genoeg mensen en middelen om alle schepen te controleren. Daarom werken wij met een risicomodel binnenvaart, dat de inspecteur helpt om slim te kiezen. Voorafgaand aan een inspectie voorspelt het model de kans op een overtreding. Zo proberen inspecteurs schippers te ontzien die zich netjes aan de regels houden. Schepen met een grotere kans op overtredingen worden juist wel geïnspecteerd. Samen met Rijkswaterstaat, de politie en de havenbedrijven in Amsterdam en Rotterdam wordt gekeken of het risicomodel breder ingezet kan worden.

Ongevalsonderzoek zeevaart 2025

In 2025 ontvingen we ongeveer 300 meldingen van ongevallen en incidenten in de zeevaart. Ruim 20% van deze meldingen ging om schepen onder buitenlandse vlag. De overige 80%, ongeveer 235 meldingen, gingen over incidenten met Nederlands gevlagde schepen die wereldwijd opereren. Daarnaast zijn 26 meldingen van verkeersovertredingen door Nederlands gevlagde schepen geregistreerd. We hebben al deze meldingen onderzocht. Na onderzoek van de meldingen zijn er verschillende vervolgstappen mogelijk zoals strafrecht, tuchtrecht of kan de melding zonder verdere vervolgstappen worden afgesloten. Het effect is meer veiligheid in de zeevaart door oplegging van boetes en vergroting van bewustwording.

''Ons doel is helder, namelijk zorgen dat de zeevaart veiliger wordt en er zo min mogelijk ongelukken gebeuren aan boord", zegt inspecteur Berno. "Preventie speelt daarbij een grote rol. De ILT deelt lessen uit onderzoeken aan de sector, onder meer via online safety improvement sheets."

Bijna een kwart van de meldingen gaat om arbeidsongevallen. In veel gevallen krijgt de werkgever de kans om een eigen onderzoek uit te voeren en een rapport met verbeterplan op te stellen. Wij beoordelen deze rapportages. Als we het rapport en het verbeterplan goedkeuren, krijgt de werkgever geen bestuurlijke sancties opgelegd. Deze werkwijze heeft het verbeteren van arbeidsomstandigheden als doel, zonder bestraffende maatregelen. De ervaring leert dat alle rapportages met verbeterplannen tot nu toe zijn goedgekeurd, soms na een herkansing. Als er sprake is van een strafrechtelijk onderzoek, geldt deze werkwijze niet. Dit is onder andere het geval bij dodelijke ongevallen. In 2025 zijn 3 strafrechtelijke onderzoeken gestart door de ILT, in nauwe samenwerking met de maritieme politie en onder leiding van het Openbaar Ministerie.

In 2025 hebben de inspecteurs van ongevallenonderzoek namens de minister van IenW 10 verzoekschriften opgesteld en ingediend bij het Tuchtcollege voor de Scheepvaart. Dat wordt gedaan als kapiteins of officieren zich niet als goed zeeman hebben gedragen. Het doel hiervan is om de kwaliteit van de beroepsgroep zeker te stellen en te leren van voorvallen. Nadat een zaak op een zitting is behandeld, volgt een uitspraak. Als maatregel kan bijvoorbeeld een ontzegging van de vaarbevoegdheid of een boete opgelegd worden aan de betreffende kapitein of officier.

Veiligheidswaarschuwing onveilige afsluiters in de binnenvaart

In 2025 kregen we concrete aanwijzingen dat in China gefabriceerde kleppen die niet voldoen aan de gestelde eisen, zijn ingebouwd in binnenvaartschepen. We hebben een waarschuwing uitgedaan aan de sector om misleiding en ondermijning van de veiligheidscultuur binnen het vervoer van gevaarlijke stoffen te voorkomen.

Over het spoor

De rol van de ILT

Burgers en bedrijven moeten erop kunnen vertrouwen dat het vervoer over het spoor veilig is. Daarom houden we toezicht op het hoofdspoorwegnet, trams, metro's en andere spoorwegen. We controleren of spoorwegondernemingen de veiligheidsregels naleven en geen geluidsnormen overschrijden. Ook verstrekken we vergunningen aan spoorwegondernemingen en aan personen die actief zijn op het hoofdspoor, zoals machinisten.

Resultaten van ons werk

Vergroting effectief toezicht door gebruik van dashboard

In Nederland maken meer dan 40 spoorwegondernemingen gebruik van het hoofdspoor voor het vervoer van reizigers en goederen, evenals voor werktreinen die de spoorinfrastructuur vernieuwen. Om efficiënt toezicht te houden op al deze partijen zijn we in 2025 gestart met een dashboard met informatie over deze spoorwegondernemingen. Dat helpt om ons risicogerichte toezicht te versterken. Dit dashboard bevat gegevens over bedrijfsgrootte, (bijna-)ongevallen, resultaten van eerdere inspecties en naleving van wet- en regelgeving. Het dashboard geeft ons inzicht in de risico's binnen de spoorsector. En helpt inspecteurs om gerichte controles uit te voeren en de juiste gesprekken te hebben met spoorwegondernemingen over spoorwegveiligheid.

Opvolging OVV-aanbevelingen spoorongevallen

ProRail heeft in 2025 de laatste openstaande aanbeveling afgerond die de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) had naar aanleiding van het onderzoeksrapport rond het spoorgeval bij Dalfsen. Om de overwegveiligheid te vergroten, ontwikkelde ProRail een procedure voor het oversteken van een overweg door zware of trage voertuigen. Ook maakte ProRail inzichtelijk wat nodig is om de effectiviteit van deze procedure zeker te stellen. Het bijbehorende communicatieplan geeft duidelijk aan hoe de verschillende doelgroepen met zware voertuigen benaderd worden en hoeveel communicatie nodig is. De ILT is positief over de stappen die ProRail heeft genomen voor de opvolging van deze aanbeveling. In de volgende jaarrapportage informeert de ILT de Onderzoeksraad over de voortgang van de opvolging van de aanbevelingen uit het rapport over het spoorwegongeval in Voorschoten, dat op 15 mei 2024 is gepubliceerd. Dit rapport bevat 5 aanbevelingen op basis waarvan de ILT diverse acties uitvoert.

Vergroten veiligheidscultuur

Naar aanleiding van het jaarverslag spoorwegveiligheid heeft de ILT samen met ProRail in 2025 een bijeenkomst georganiseerd over veiligheidscultuur. Doel van deze bijeenkomst was het reflecteren op typerende gedragspatronen, de taakopvatting van ProRail en de ervaringen met het gebruik van de safety culture ladder. Dit is een tool die de mate van veiligheidsbewustzijn van organisaties in kaart brengt.

De ILT constateert dat de taakopvatting en de gedragspatronen binnen ProRail in positieve zin aan het veranderen zijn. Een dergelijke sessie waarin de ILT als externe partij ProRail de spiegel voorhoudt, geeft een extra stimulans en nieuwe perspectieven om de veiligheidscultuur binnen de organisatie te vergroten.

Met het Zichtlijnenmodel analyseren wij onbeveiligde overwegen om te beoordelen waar het zicht voor weggebruikers onvoldoende is op naderende treinen. Het model zorgt voor efficiëntere en nauwkeurigere inspecties en heeft geleid tot meer aandacht voor goede zichtomstandigheden bij beheerders van overwegen, zoals ProRail.

Geluidsoverlast bij spoorwegen meten door een model voor spoortrillingen

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet in 2024 valt het geluid van rangerende en stilstaande treinen onder geluidproductieplafonds. Geluidproductieplafond is de maximaal toegelaten hoeveelheid geluid op een referentiepunt dicht bij een geluidbron (in dit geval het spoor).

We werken aan het verbeteren van onze informatiepositie. Daarom zijn we in 2025 gestart met de ontwikkeling van een model om spoortrillingen te voorspellen. We houden toezicht op geluid en trillingen van het spoor en handelen als dat nodig is. Daarnaast onderzoeken we klachten van omwonenden. De Omgevingswet heeft invloed op toezicht door de ILT, vooral bij het aanleveren van geluidproductieplafonds door ProRail. Dit is belangrijk voor woningbouw dicht bij het spoor. Woningbouw in de buurt van het spoor kan gezondheidsrisico's met zich meebrengen voor de meer dan 100.000 omwonenden die hinder ervaren.

Om complicaties bij meldingen te voorkomen, is samenwerking nodig tussen gemeenten, ons, vervoerders en spoorbeheerders. Recent onderzoek in het Limburgse dorp America toont een verband aan tussen spoorverkeer en trillinghinder. De ILT heeft voorgesteld om verschillende databronnen te koppelen, inclusief gegevens van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Dit om beter inzicht te krijgen in de trillingproblematiek.

Vergroting weerbaarheid door gebruik van cybersecurity op het spoor

Cybersecurity vormt een belangrijk speerpunt binnen de spoorsector. Dit komt vooral door verouderde technologie en de beperkte bereidheid van bedrijven om doeltreffende maatregelen te nemen. We hebben een aanpak ontwikkeld om cybersecurity beter in te passen in de spoorsector. Met name bij de invoering van ERTMS, het Europese treinbeveiligingssysteem, dat sinds de afgelopen 5 jaar en de komende jaren in Nederland grootschalig wordt uitgerold. Door vragen over cybersecurity te stellen tijdens vergunningaanvragen en door kennisuitwisseling tussen ons en vergunningverleners, stimuleren wij partijen om het cyberaspect serieuzer te nemen. Dit moet leiden tot een betere weerbaarheid tegen aanvallen. Ook vereenvoudigt dit het toezicht door duidelijke documentatie en dossieropbouw.

Door de lucht

De rol van de ILT

De ILT werkt aan het versterken van haar taken als luchtvaartautoriteit. Met het wijzigen van het Organisatie- en Mandaatbesluit is de ILT sinds juni 2025 officieel bevoegd om, namens de minister van IenW, de documenten te ondertekenen als de ILT-Luchtvaartautoriteit. Daarmee is een belangrijke stap gezet in het verbeteren van haar zichtbaarheid en herkenbaarheid binnen de luchtvaartsector.

De ILT-Luchtvaartautoriteit zet zich in voor het beschermen van de leefomgeving en voortdurend verbeteren van de veiligheid in de luchtvaart. Ook ziet de luchtvaartautoriteit erop toe dat de nationale en internationale regels voor veiligheid en duurzaamheid in passagiersvervoer, de recreatieve luchtvaart en het vrachtvervoer goed nageleefd worden. In Nederland en in Caribisch Nederland. De ILT-Luchtvaartautoriteit verleent vergunningen en certificaten en signaleert problemen die de veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid van de leefomgeving raken. Ook draagt de luchtvaartautoriteit bij aan innovaties in de luchtvaart en de veiligheid op luchthavens. Dit door middel van (het faciliteren van) onderzoek en kennisdeling met de sector en andere overheden.

Resultaten van ons werk

Staat van de luchtvaart 2025

In 2025 heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit de 2e Staat van de luchtvaart gepubliceerd. Dit rapport richt zich op de veiligheid en duurzaamheid van de luchtvaart in Nederland. De Staat van de luchtvaart biedt inzicht in huidige en toekomstige trends. Hiermee wil de luchtvaartautoriteit belanghebbenden handvatten geven om met elkaar in gesprek te gaan en gezamenlijk kwetsbare punten aan te pakken.

Handhavingsrapportage Schiphol

Op 31 oktober 2025 eindigde het gebruiksjaar 2025. De ILT-Luchtvaartautoriteit controleert de naleving van de wetgeving voor onder andere geluid en luchtkwaliteit voor Schiphol. Die wetgeving geldt per gebruiksjaar. Over gebruiksjaar 2025 stelde de ILT-Luchtvaartautoriteit vast dat in 2 handhavingspunten geluidsoverschrijdingen

hebben plaatsgevonden. Tegelijkertijd heeft de luchtvaartautoriteit ook vastgesteld dat er gevlogen is volgens de regels voor het preferent baangebruik zoals vastgelegd in het Nieuwe Normen en Handhavingsstelsel (NNHS). Op aanwijzing van de minister van IenW moet de ILT-Luchtvaartautoriteit zich houden aan de voorwaarden van het 'anticiperend handhaven'. Dat wil zeggen dat de luchtvaartautoriteit niet handhavend optreedt tegen geluidsoverschrijdingen als die het gevolg zijn van het vliegen volgens het NNHS. Dat bleek in gebruiksjaar 2025 het geval. Hierdoor heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit niet handhavend opgetreden tegen de 2 geconstateerde geluidsoverschrijdingen.

De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft wel verschillende (schriftelijke) waarschuwingen gegeven aan luchtvaartmaatschappijen die zonder geldige reden afweken van hun verplichte naderings- of vertrekroute. Dit soort afwijkingen kunnen namelijk geluidhinder veroorzaken. De luchtvaartautoriteit heeft 6 andere waarschuwingen gegeven aan luchtvaartmaatschappijen en 1 dwangsom ingevorderd in gebruiksjaar 2025. Dit in verband met het niet naleven van de regels voor het gebruik van de staarthulpmotor in vliegtuigen die geparkeerd staan bij de opstelplaatsen. Deze staarthulpmotor zorgt voor stroom en frisse lucht in het vliegtuig tijdens de parkeerfase maar veroorzaakt onnodige lokale luchtverontreiniging. Schiphol heeft elektrische voorzieningen voor stroom en frisse lucht beschikbaar. Luchtvaartmaatschappijen moeten die voorzieningen gebruiken.

Optreden tegen zonnepanelen rondom Schiphol

De schittering van het zonnepanelenpark De Groene Energie Corridor dicht bij de Polderbaan van Schiphol vormt bij bepaalde zonposities een risico voor de vliegveiligheid bij de landing. Dit probleem deed zich eind 2024 en begin 2025 voor. Het leidde in februari tot het uitschrijven van een veiligheidsmaatregel, waarin Schiphol op haar verantwoordelijkheid voor de vliegveiligheid werd gewezen. In reactie hierop sloot Schiphol de Polderbaan tot april tijdens bepaalde periodes op de dag.

Het naderende luchtverkeer werd omgeleid naar andere landingsbanen. Dit had geluidseffecten voor de omgeving. Deze effecten zijn in opdracht van de ILT-Luchtvaartautoriteit geanalyseerd. De effecten op de geluidbelasting in de handhavingspunten en op de regels voor het preferent baangebruik waren marginaal tot zeer beperkt. De ILT-Luchtvaartautoriteit behandelde in 2025 een paar honderd burgermeldingen die gingen over geluidhinder door luchtverkeer van en naar Schiphol.

Het probleem met de schittering van de zon dreigde in augustus opnieuw op te treden. Aangezien het overleg tussen de betrokken partijen geen oplossing bracht, diende de ILT-Luchtvaartautoriteit een handhavingsverzoek in bij de gemeente Haarlemmermeer. De luchtvaartautoriteit vroeg de gemeente Haarlemmermeer om handhavend op te treden en de omgevingsvergunning voor het zonnepanelenpark in te trekken.

Op 17 september 2025 hebben de gemeente Haarlemmermeer, Schiphol en de exploitant DGEC een akkoord gesloten om risico's te beperken. Hierdoor trok de ILT-Luchtvaartautoriteit haar handhavingsverzoek in en verviel de vraag om de omgevingsvergunning in te trekken. De luchtvaartautoriteit volgt de uitvoering van de maatregelen. Daarnaast heeft zij een informatieblad gepubliceerd om bewustzijn te creëren over de risico's van zonnepaneelparken in de buurt van luchthavens.

Handhavingsrapportages regionale luchthavens

De ILT-Luchtvaartautoriteit controleert de naleving van de geluidwetgeving voor de luchthavens Groningen Airport Eelde, Lelystad Airport, Rotterdam-The Hague Airport en Maastricht Aachen Airport. Deze wetgeving geldt per gebruiksjaar. Over gebruiksjaar 2025 stelde de luchtvaartautoriteit vast dat er bij geen enkele regionale luchthaven geluidsoverschrijdingen waren. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft wel verschillende (schriftelijke) waarschuwingen gegeven aan luchtvaartmaatschappijen die zonder geldige reden afweken van hun verplichte vertrekroute. Dit soort afwijkingen kunnen namelijk geluidhinder veroorzaken. Op 1 november 2025 trad het nieuwe Luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde in werking. Dit Luchthavenbesluit bevat de actuele geluid- en emissieregels waar de luchthaven aan moet voldoen. Het vervangt de omzettingsregeling die vele jaren voor Groningen Airport Eelde van toepassing was en waarin de geluidsregels waren opgenomen. De bedoeling is dat in de komende jaren op alle regionale luchthavens een Luchthavenbesluit in werking treedt. De regie hiervoor ligt bij het ministerie van IenW maar de ILT-Luchtvaartautoriteit voert handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoetsen (HUF-toetsen) uit op deze toekomstige wet- en regelgeving. De ILT-Luchtvaartautoriteit behandelde in 2025 vele tientallen burgermeldingen die gingen over geluidhinder door luchtverkeer van en naar de regionale luchthavens.

Domeinprofielen opgesteld in 2025

De ILT-Luchtvaartautoriteit gaat haar toezicht meer richten op de grootste veiligheidsrisico's in de luchtvaart. De luchtvaartautoriteit brengt de belangrijkste risico's per luchtvaartdomein ieder jaar in kaart in domeinprofielen. Dit zijn rapporten met de belangrijkste kenmerken, ontwikkelingen en veiligheidsrisico's van onderdelen (domeinen) in de luchtvaart. Domeinprofielen zijn input voor activiteiten van de ILT-Luchtvaartautoriteit zoals toezicht, inspecties en safety promotion. Deze moeten de veiligheid verder verbeteren. Voor luchtvaartorganisaties zijn domeinprofielen een hulpmiddel om de veiligheidsmanagementsystemen beter te laten aansluiten op nationale en internationale veiligheidsplannen.

De ILT-Luchtvaartautoriteit is gestart met certificeren van piloten, luchtverkeersdienstverleners en onderhoudstechnici

Vanaf juni 2025 heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit de certificering van piloten, luchtverkeersdienstverleners en onderhoudstechnici overgenomen van Kiwa. Deze brevetten en bevoegdheden worden nu aangevraagd bij en afgegeven door de ILT-Luchtvaartautoriteit. Bij de overdracht was sprake van een achterstand in de verwerking van aanvragen, die maar langzaam wordt ingelopen. De ILT-Luchtvaartautoriteit verwacht medio 2026 haar dienstverlening weer op orde te hebben.

ICAO en EASA audit

De 1e helft van 2025 stond voor de ILT-Luchtvaartautoriteit deels in het teken van de voorbereiding op en de uitvoering van de nationale audit op het burgerluchtvaartsysteem in Nederland. Het is de internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) die deze audit uitvoert. Uit de audit kwamen diverse bevindingen. Om deze op te lossen zijn zogenaamde correctieve actieplannen (CAP's) per domein opgesteld. Dit geldt ook voor de CAP's die zijn opgesteld na de European Union Aviation Safety Agency (EASA) veiligheidsaudit die in oktober heeft plaatsgevonden.

Instelling Coördinatiegroep Luchtvaartveiligheid

De ICAO en de Europese Commissie hebben verplichtingen opgelegd aan de Nederlandse Staat op het gebied van luchtvaartveiligheid. Om hier invulling aan te geven heeft de minister van IenW in 2025 de Coördinatiegroep Luchtvaartveiligheid (CLV) ingesteld. De CLV bestaat uit staatsautoriteiten: de ILT–Luchtvaartautoriteit, de Directie Luchtvaart van het ministerie van IenW, de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) en de Militaire Luchtvaartautoriteit. De CLV komt 2 keer per jaar bijeen.

De CLV stuurt op strategisch en operationeel niveau op de uitvoering van taken en producten binnen het Nederlands Luchtvaart Veiligheidsprogramma (NLVP). Het NLVP is de Nederlandse uitwerking van het State Safety Programme (SSP), zoals dat volgens de Europese Basisverordening (EU) 2018/1139 vereist is van alle lidstaten.

De CLV houdt zich bezig met de veiligheid van alle vormen van luchtvaart. De militaire luchtvaart valt niet onder de ICAO, maar civiel-militaire samenwerking en afstemming zijn wél onderdeel van de CLV.

Kleine recreatieve luchtvaart

In april 2025 heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit de iConspicuity-verklaring van EASA ondertekend. Doel daarvan is om de elektronische zichtbaarheid van de kleine luchtvaart (General Aviation - GA) te verbeteren en botsingen in de lucht te verminderen.

In maart 2025 heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit tijdens de GA Season Opener op Breda International Airport het startschot gegeven voor een postercampagne gericht op het verbeteren van de vluchtvoorbereiding. De posters zijn op alle GA-vliegvelden in Nederland verspreid. Verder heeft de luchtvaartautoriteit met andere partijen gewerkt aan een richtlijn voor de trainers en examinatoren in de GA: met de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL), Aircraft Owners & Pilots Association (AOPA) en vertegenwoordigers van verschillende vliegclubs. De richtlijn komt voort uit de door de luchtvaartautoriteit opgehaalde behoefte bij trainers en examinatoren. Ook heeft zij vanuit de luchtvaartsector een team gevormd dat samen met Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) gaat onderzoeken op welke manier de presentatie van NOTAM's kan worden verbeterd. Een NOTAM (Notice to Airmen) is een essentieel, tijdelijk bericht voor piloten. Dit zijn berichten over veiligheidsrisico's, luchtruimbeperkingen of gewijzigde procedures op luchthavens, zoals gesloten banen of werkzaamheden. Ze zijn cruciaal voor de vluchtvoorbereiding en waarschuwen voor afwijkingen die niet in kaarten staan.

Inzet van dronedetectieapparatuur

Vanaf 2025 heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit zogenaamde dronedetectieapparatuur ingezet bij het toezicht op vluchten met drones. Deze apparatuur helpt bij de controle op naleving van vluchtplannen van dronevliegers met een vergunning voor risicovolle vluchten. Ook biedt de detectieapparatuur inzicht in het vlieggedrag van professionele dronebestuurders. Zo kan de luchtvaartautoriteit goed toezicht houden in risicovolle gebieden en de veiligheid in de lucht en op de grond vergroten.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

De rol van de ILT

We houden toezicht voor het veilig en duurzaam vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit vervoer brengt grotere risico's mee voor mens en milieu dan het vervoer van andere goederen of van personen. Daarom zijn er speciale regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Door middel van innovatie houden we toezicht op nieuwe risico's in deze keten.

Resultaten van ons werk

Inspectie op vervoer van gevaarlijke stoffen afkomstig van ziekenhuizen

1 van onze projecten in 2025 was gericht op alle in Nederland gevestigde ziekenhuizen. We controleerden of zij de in het ADR[1] verplichte veiligheidsadviseur voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg hadden benoemd. Ook hebben we gecontroleerd of deze veiligheidsadviseur in het bezit was van een geldig certificaat. Dergelijke functionarissen zijn noodzakelijk voor veilig vervoer van gevaarlijke stoffen zoals de wet voorschrijft. Het kan bijvoorbeeld gaan om ziekenhuisafval. In voorgaande jaren hebben we actief ingezet op de aanstelling van zo'n functionaris. In 2024 bereikten signalen ons dat de aandacht hiervoor in de ziekenhuizen verslapt was door bezuinigingen en verminderde aandacht van ons als inspectie. Van alle 107 gecontroleerde ziekenhuizen bleek dat meer dan 98% voldeed in 2025. De ziekenhuizen die niet voldeden, kregen een proces verbaal en zijn gedwongen om een gecertificeerde veiligheidsadviseur aan te stellen.

Grootschalige inspectiedag in Rotterdam

We voerden in 2025 pilots uit met gebiedsgericht toezicht rondom de mainport Rotterdam. In maart 2025 hebben we tijdens een actiedag in Rotterdam in totaal 75 inspecties uitgevoerd. We deden dit bij binnenvaart, zeevaart, spoor, luchtvaart, wegvervoer en risicobedrijven maar controleerden ook op explosieven en legionella. Hierbij hebben we 51 overtredingen geconstateerd. Die varieerden van lekkages en het niet goed vastzetten van de lading, tot het niet beschikken over de juiste opleiding en verplichte certificaten. Naast de actiedag in maart, voerden we in 2025 intensieve inspecties uit op zowel zeeschepen als binnenvaartschepen, waaronder controles op zwaveluitstoot via 'snuffelpalen'. Doel van de inspecties is het verminderen van risico's voor mens en milieu.

Risicobedrijven

In 2025 heeft de ILT 85 grote complexe bedrijven geïnspecteerd die met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen werken (Seveso-bedrijven), waaronder Chemours en Tata Steel. Omdat bij Chemours bepaalde procedures niet aan de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS) voldeden, heeft de ILT dit bedrijf een last onder dwangsom opgelegd. Ook heeft de ILT 13 Seveso-bedrijven op industrieterrein Chemelot geïnspecteerd. Daaruit kwamen overtredingen naar voren met betrekking tot de meld- en rapportageplicht.

We hebben 2 terugkerende patronen opgemerkt: verwarring over artikel 47 van de WVGS en onvoldoende kennis over multimodaal vervoer bij werknemers. Er is een gezamenlijke aanpak gestart bij Chane Terminal Botlek B.V. om de veiligheidscultuur te verbeteren na meerdere incidenten.

Effectbepalingstrajecten

In 2025 hebben we een onderzoek uitgevoerd over de motivatie van passagiers om de regels na te leven rond het verbod van lithiumbatterijen in ruimbagage. Het gaat om zowel losse batterijen als powerbanks. Dit onderzoek richtte zich op gedragsverandering en heeft voorstellen opgeleverd om passagiers effectiever te informeren. Namelijk over de geldende regels voor het vervoer van deze batterijen zodat passagiers deze meenemen in de cabine en niet naar het ruim laten gaan.

[1] ADR is de afkorting van de Franse titel van het Europees verdrag voor het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg: Accord Européen Relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route.

Inspecteur Janny legt uit waarom deze regels zo zijn: “Wanneer een lithiumbatterij gaat branden bij de passagiers in het vliegtuig is dat heel vervelend, maar dan kan er worden ingegrepen. Wanneer zo’n batterij brandt in het ruim, kan niemand dit oplossen. Dat maakt het zo gevaarlijk.”

Mijlpalen bij toezicht op brandstoffen in 2025

Bij het toezicht op brandstoffen kunnen we voor 2025 een aantal mijlpalen noemen. Voor stookolie zijn we begonnen met handhaving op de verplichte monstername door de leverancier op de plek waar de brandstof het zeeschip in gaat. Hierdoor kunnen afwijkende brandstoffen niet meer ongemerkt aan de zeevaart worden geleverd. En hierdoor kunnen scheepseigenaren beter hun recht halen bij problemen of schade door de brandstof. Dat is nodig omdat ongeveer 1 op de 6 leveringen niet aan de brandstofeisen voldoet. Verder heeft de ILT de samenwerking met de Nederlandse Emissie Autoriteit (NEA) versterkt. Beide organisaties houden toezicht op verschillende aspecten van dezelfde brandstoffen en nemen monsters voor elkaar om brandstof te laten analyseren op klimaat- en milieuaspecten.

In 2025 hebben we ons voorbereid op de nieuwe Richtlijn hernieuwbare energie (RED III). Deze richtlijn verplicht brandstofleveranciers om biobrandstoffen te leveren aan de zeevaart vanaf 1 januari 2026. Dat heeft een grote klimaatimpact omdat er meer brandstof in Nederlandse havens wordt gebunkerd dan door alle binnenschepen, mobiele machines en voertuigen samen wordt gebruikt. De ILT is de poortwachter geworden voor de NEA van de klimaatverplichtingen voor leveranciers aan de zeevaart.

Start project om resten van gevaarlijke stoffen op buitenkant van wagons en containers te voorkomen

Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, mogen er aan de buitenkant van reservoirwagens of tankcontainers geen resten van de gevaarlijke stof zijn die op dat moment wordt vervoerd. De meldingen waarbij deze resten worden aangetroffen aan

de buitenzijde van de tanks, is sinds het najaar van 2024 flink toegenomen. Daarom zijn we in 2025 gestart met het project Laden en Lossen om die resten te voorkomen. Hierbij hebben we gesprekken gevoerd met veiligheidsdiensten, de branchevereniging van tankopslagbedrijven en de chemische industrie. Ook hebben we op de werkvloer meegekeken met het daadwerkelijke laden en lossen. Onze bevindingen hiervan hebben we gedeeld met de betrokkenen. We combineren fysieke inspecties op emplacementen met procesbewaking en gegevensregistratie. We bespreken de problemen rond het vervoer van gevaarlijke stoffen met de sector en buitenlandse toezichthouders.

1 van de meest voorkomende risico's bij dit type vervoer is lekkage. Inspecteur Gaby voert daarom gerichte controles uit op de afsluiters van de tanks, onder andere met een gasmeter. Hij legt uit: "Het is cruciaal dat een reservoirwagen goed afgesloten is. Deze treinen rijden vaak door woongebieden. Je wilt absoluut voorkomen dat gevaarlijke dampen in de omgeving terechtkomen."

Vervoer van gevaarlijke stoffen over water

In Nederland zijn er op dit moment ongeveer 222 plaatsen waar schepen brandstof in kunnen nemen. Deze bunkerstations zijn zowel pontons als vaste locaties aan de wal. Tijdens het bunkeren van (zee)schepen vonden in 2025 meerdere incidenten plaats waarbij aanzienlijke hoeveelheden milieugevaarlijke bunkerbrandstoffen vrijkwamen. In het laatste kwartaal van 2025 zijn wij gestart met het project Bunkerstations dat doorloopt in 2026. Het doel is dat de sector incidenten voorkomt.

Tijdens het aan- en afkoppelen van tankschepen komt nog steeds regelmatig gevaarlijke stof vrij, wat risico's voor mens en milieu met zich meebrengt. Net als in 2024 hebben we hier in 2025 veel aandacht aan besteed. Het internationale proces voor verbetering van

de voorschriften, door ons ingezet in 2024, liep nog. In 2025 waren er meer incidenten tijdens het nablazen van de laad- en losleidingen. Daarbij komen gevaarlijke stoffen in het oppervlaktewater. We zijn een onderzoek gestart naar de oorzaken van de toename van deze incidenten.

Toezicht en handhaving bij varend ontgassen

In 2025 zagen we dat de naleving van de voorschriften voor varend ontgassen verder verbetert. In vergelijking met 2024 is het aantal stoffen waarvoor een ontgassingsverbod geldt, in 2025 aanzienlijk uitgebreid. Dit heeft bijgedragen aan een afname van ongewenste emissies. We hebben in 2025 het toezicht verder uitgebreid met dronefoto's en eNose-metingen en signalen van omwonenden gebruikt voor gerichte inspecties op de vaarwegen. Dankzij deze combinatie van informatiebronnen kunnen we overtredingen effectiever opsporen en vaststellen. Deze inzet heeft geleid tot de opsporing van een aanzienlijk aantal niet-gasdichte en lekkende schepen. Die opsporing heeft risico's voor mens en milieu tijdig weggenomen. Om de effectiviteit van dit toezicht verder te vergroten, werkten we aan de inzet van AI-ondersteuning bij de analyse van de drone-beelden. Hiermee verwachten we het toezicht nog efficiënter en doelgerichter te maken.

Preventief toezicht in de keten

In 2025 hebben we het preventieve toezicht bij op- en overslagbedrijven en raffinaderijen uitgebreid met inspecties bij vervoerders en afzenders. Het ging hierbij om het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren. Met deze bredere aanpak richten we ons ook op de partijen die direct verantwoordelijk zijn voor de voorbereiding en uitvoering van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze ontwikkeling past binnen onze inzet om de naleving van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS) structureel te bevorderen. En risico's in het vervoer over de binnenwateren verder te beperken. Hiermee dragen we actief bij aan de veiligheid van betrokkenen en omwonenden en het beschermen van het milieu.

Audits bij buisleidingexploitanten

Jaarlijks voeren we audits uit bij veiligheidssystemen van buisleidingexploitanten. Hiervoor kiezen we thema's op basis van een risico-inschatting. In 2025 hebben we de audits gericht op de maatregelen om externe veiligheid zeker te stellen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Zoals bij tijdelijke bouwwerken of grote festivalterreinen in de buurt van buisleidingen. Een 2e thema was gericht op de maatregelen die buisleidingexploitanten nemen om risico's van graafwerkzaamheden in de buurt van hun leidingen te beheersen.

Hiervoor hebben we 8 audits uitgevoerd. De naleving en de proactieve aanpak van de exploitanten zijn ruim voldoende gebleken. We hebben een signaal afgegeven dat met de komst van de Omgevingswet, ook een verruiming van de definities van kwetsbare locaties is doorgevoerd. Exploitanten en gemeenten moeten daardoor maatregelen nemen. Dit om te zorgen dat er geen grote evenementen van meer dan 5.000 bezoekers binnen de zogenaamde risicocontouren van een buisleiding worden georganiseerd. Dit was nog niet voldoende bekend. De ILT heeft een factsheet gepubliceerd op haar website en deze gedeeld met de brancheorganisatie Velin.

Start inspecties graafwerkzaamheden rond buisleidingen

Het grootste risico op beschadiging van leidingen en op incidenten wordt veroorzaakt door graafwerkzaamheden. Exploitanten moeten hun route (tracé) bewaken om te voorkomen dat er graafwerkzaamheden zijn zonder toezicht. Waar nodig mogen deze werkzaamheden alleen gebeuren met maatregelen en toezicht. Naast de eisen vanuit veiligheidssystemen is de Wibon-wetgeving[2] van toepassing. Hierop houdt de Rijksdienst Digitale Infrastructuur (RDI) toezicht. Dit gaat om een graafmelding, een zogenaamde Klic-melding.

De ILT heeft samen met de RDI in 2025 een netwerkdag voor betrokken partijen georganiseerd. Dit om de samenwerking en afstemming te verbeteren, zodat graafschades verder kunnen worden beperkt. Dit heeft geleid tot samenwerking in het genoemde inspectiethema. Maar ook tot het uitwisselen van meldingen van incidenten en bijna-ongelukken (near-misses). En bovendien tot het gezamenlijk uitvoeren van incidentonderzoeken en analyses voor jaarlijkse incident- en bijna-incidenten rapportages. Eind 2025 heeft de ILT de eerste inspecties uitgevoerd. In 2025 heeft de ILT bij 2 ongewone voorvallen met buisleidingen een incidentonderzoek uitgevoerd.

Inrichting meldproces Besluit activiteiten leefomgeving (Bal)

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet in 2024 is een meldplicht ingesteld voor het in gebruik nemen en wijzigen van leidingen met gevaarlijke stoffen. In 2025 hebben we het meldproces ingericht. Meldingen voor nieuwe leidingen of nieuwe stoffen beoordelen we op de vraag of het ontwerp aan de externe veiligheidseisen voldoet.

[2] Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken

In 2025 hebben we ongeveer 10 objectinspecties uitgevoerd naar aanleiding van de meldingen. Dit valt onder het veiligheidsbeheerssysteem (VBS), waar wij toezicht op houden.

Certificeringstelsel buisleidingen (conformiteitsbeoordelingen)

In 2025 hebben we het onderzoek naar de werking van het stelsel van conformiteitsbeoordelingen afgerond. Namelijk voor het ontwerp en de aanleg van buisleidingen door de geaccrediteerde instellingen: Raad van Accreditatie (RvA) en Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut (NEN). Een conformiteitsbeoordeling is het proces waarbij wordt vastgesteld of een product, proces, dienst, systeem, persoon of organisatie voldoet aan vastgestelde eisen, normen of wetgeving, vaak uitgevoerd door een onafhankelijke instantie. We hebben besloten om de uitvoering in de praktijk te blijven volgen, met inspecties in het veld. Ook organiseren we jaarlijks een bijeenkomst voor de geaccrediteerde instellingen. Dit moet zorgen voor een gelijk speelveld tussen de geaccrediteerde instellingen.

2.2 Circulaire economie

In een circulaire economie streven we ernaar om grondstoffen, producten en materialen zoveel mogelijk te hergebruiken en te recyclen. Dit zorgt voor minder (zwerf)afval, een lagere uitstoot van broeikasgassen en besparingen op primaire grondstoffen.

Producten die op de markt worden aangeboden moeten zo zijn ontworpen zijn dat ze te recyclen zijn. Ook producten die worden gemaakt van gerecyclede en hergebruikte materialen moeten veilig zijn, en mogen geen schadelijke stoffen bevatten. Het is ook belangrijk dat er meer duurzame producten en secundaire materialen op de markt komen om grondstoffen te besparen en afval te verminderen.

Van afval naar grondstof

De rol van de ILT

We controleren of producenten zich houden aan de regels voor het inzamelen en recyclen van producten die onder de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV) vallen. Voorbeelden hiervan zijn statiegeldverpakkingen, elektrische en elektronische apparatuur en textiel.

We controleren ook of bedrijven zich houden aan de voorschriften van de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA) en vergunnen deze met behulp van kennisgevingen. De herziening van de EVOA gaat gefaseerd in. De regels uit de herziene EVOA moeten ervoor zorgen dat afval dat de EU verlaat, op een milieuverantwoorde manier verwerkt wordt. Ook moeten ze ervoor zorgen dat illegale afvalhandel beter wordt aangepakt. De regels dragen ook bij aan het stimuleren van de circulaire economie. We houden bijvoorbeeld toezicht op de aangescherpte regels voor de export van benzine en diesel. Dit om de export van zeer vervuilende brandstoffen vanuit Nederland naar Afrika te verminderen.

> “De herziene EVOA heeft grote gevolgen voor Nederlandse bedrijven die afval de grens over brengen. De administratieve lasten nemen toe. Dat maakt het des te belangrijker om bedrijven proactief te benaderen en optimaal te informeren over wat er voor hen allemaal verandert”, zegt vergunningverlener Tjerk.

We doen dit niet alleen. De ILT werkt samen met andere toezichthouders op het gebied van afval, zoals de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), Douane, politie en omgevingsdiensten.

Daarnaast willen we dat bedrijven en hun bestuurders duurzame keuzes maken. We zetten ook in op het voorkomen van het weglekken van afvalstoffen uit de circulaire keten.

Resultaten van ons werk

Toezicht zorgt voor meer inzameling

De uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV) geeft producenten en importeurs verantwoordelijkheid voor het inzamelen en hergebruik van het afval van hun producten.

Auto Recycling Nederland (ARN) is verantwoordelijk voor de recycling van autowrakken in Nederland. In 2025 heeft de ILT een audit bij ARN uitgevoerd om te kijken of ze zich aan de UPV hielden, met als uitkomst dat zij voldoen aan de wettelijke verplichtingen.

De UPV stelt normen voor de inzameling van verschillende producten. Stichting OPEN voldeed niet aan het wettelijk inzamelpercentage voor Afgedankte Elektrische en Elektronische Apparaten (AEEA). Daarom heeft de ILT de Stichting OPEN in 2025 onder verscherpt toezicht gesteld.

Producenten en importeurs, alle bedrijven die verpakkingen maken of gebruiken, zijn verantwoordelijk voor de inzameling, sortering en de recycling van hun verpakkingen. Verpact is een samenwerkingsorganisatie van deze bedrijven om hun verantwoordelijkheid gezamenlijk op te pakken. In 2025 bleek dat Verpact het wettelijke inzamelpercentage voor kunststofdrankflessen ook in 2024 niet heeft gehaald. Statiegeld op plastic flessen speelt een belangrijke rol in het bevorderen van de inzameling en het voorkomen van zwerfafval. Daarom hebben we opnieuw ingegrepen met een last onder dwangsom (LOD). Een LOD is een herstelsanctie die toezichthouders inzetten. Het doel is ervoor te zorgen dat een overtreder een overtreding beëindigt, voorkomt of herhaling in de toekomst verhindert.

> “Producenten en importeurs zijn verantwoordelijk voor het inzamelen en recyclen van hun verpakkingen. Als de wettelijke doelen niet worden gehaald, grijpen wij in’’, zegt teamleider Rob. “Zo zorgen we dat meer flesjes en blikjes worden ingezameld, er minder zwerfafval ontstaat en meer materiaal kan worden gerecycled.”

De Inlichtingen- en Opsporingsdienst van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-IOD) voerde een strafrechtelijk onderzoek uit naar Heineken. Dit bedrijf ging na de ingang van de statiegeldwet op 1 april 2023 nog tot 11 april door met het afvullen van blikjes bier zonder statiegeld en bracht deze vervolgens op de markt. Het Openbaar Ministerie legde het bedrijf een strafbeschikking van € 1,5 miljoen op.

Naast de audits en handhaving voeren we gesprekken met alle producentenorganisaties om de voortgang van de inzameling te bewaken. Tijdens deze gesprekken komt ook aan bod hoe de sector inzamelsystemen kan verbeteren. Een ander onderwerp is zorgen dat alle partijen meedoen aan gezamenlijke afspraken in de sector. Bedrijven die dat niet doen, de zogenaamde freeriders hebben anders onterecht voordeel.

Fast fashion ondermijnt circulaire kledingketen

Sinds 1 juli 2023 zijn we toezichthouder op de naleving van de UPV voor textiel. In 2024 hebben we een verkenning uitgevoerd naar de staat van de kledingketen. We constateerden dat textiel een onderwerp is met grote risico's voor mens en milieu. Al is dat niet altijd zichtbaar: het is 1 van de meest vervuilende ketens, met grote impact op de leefomgeving. In 2025 hebben we hierover een rapport uitgebracht: Fast fashion ondermijnt circulaire kledingketen.

In oktober hebben we een inspectieweek georganiseerd voor de textielsector en de sector die werkt met fietsbatterijen. Voor deze sectoren is de UPV nog vrij nieuw. Tijdens de inspectieweek zijn we nagegaan of ondernemers bekend zijn met de regels voor het inzamelen en recyclen van producten. We hebben hen ook gewezen op hun verantwoordelijkheden. We houden in de gaten of bedrijven vervolgstappen zetten.

Minder export van gevaarlijke afvalstoffen

In 2025 hebben we ruim 2.800 vergunningen, zogenaamde kennisgevingen, afgegeven. Ook hebben we binnen het toezicht en de handhaving van de voorschriften van de EVOA diverse bedrijfsinspecties en transportcontroles uitgevoerd. Deze waren gericht op het verminderen van het risico van afval voor mens en milieu. Naar aanleiding van deze controles hebben we verschillende handhavingsacties opgestart.

Om ervoor te zorgen dat bedrijven zich snel gaan houden aan de aangescherpte eisen uit de herziene EVOA, hebben we voorlichtingsbijeenkomsten voor bedrijven georganiseerd. De bijeenkomsten zijn goed ontvangen door de afvalsector. Zo kunnen zij zich beter en

sneller voorbereiden op de herziene regelgeving. De opkomst bij deze bijeenkomsten was groot.

Schonere brandstoffen voor de export

In 2018 ontdekten we dat autobrandstoffen met hoge gehaltes aan schadelijke stoffen vanuit Nederland naar West-Afrika werden geëxporteerd. Daarom hebben we in 2022 een beleidsregel gepubliceerd met grenswaarden voor schadelijke stoffen, zoals zwavel, benzeen en mangaan. In 2025 publiceerden we een evaluatie van deze beleidsregel. Uit deze evaluatie blijkt dat er duidelijke verbeteringen zijn na de invoering van de beleidsregel. Vooral de concentraties van zwavel en benzeen in brandstoffen zijn fors gedaald.

“Het laat zien dat vasthoudendheid loont”, zegt inspecteur Marietta. “Door goed te blijven kijken, luisteren en ingrijpen waar nodig, hebben we bijgedragen aan een betere bescherming van mens en milieu, ook buiten Nederland.”

Ondernemer betaalt miljoenen terug

Bedrijven zijn verplicht een bepaald percentage biobrandstof te vermengen met hun brandstoffen. Om duurzame brandstofproductie te stimuleren, is er een voordeel voor bedrijven die meer biobrandstof mengen dan wettelijk is verplicht. Deze extra hoeveelheid kan een bedrijf registreren en doorverkopen als een bioticket. Enkele jaren geleden ontdekte de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) fraude bij een bedrijf. Dit bedrijf verkocht biotickets zonder extra biobrandstof toe te voegen. De ILT-IOD startte een onderzoek na deze melding. De verzamelde bewijzen vormden de basis voor de rechtszaak. Deze rechtszaak leidde tot de verplichting voor de eigenaar van het bedrijf om het illegaal verdiende geld terug te betalen. Met een betaling van € 5.100.000 aan het Openbaar Ministerie heeft hij aan deze verplichting voldaan.

Douane en de ILT voorkomen smokkel van 800 ton gevaarlijk afval

De Douane in de Rotterdamse haven nam deel aan een wereldwijde controleactie voor internationale afvaltransporten. Tijdens deze actie ontdekte de Douane een enorme lading oude, afgedankte accu’s met loodzuur. Deze accu’s kwamen uit Jamaica en Puerto Rico en waren onderweg naar India voor verwerking. De Douane schakelde de ILT in omdat de accu’s als ongevaarlijk plastic afval en metaalresten waren geregistreerd. Er was geen enkele vergunning aanwezig. Daarom heeft de ILT, samen met de Douane, 33 containers met in totaal 825.000 kilogram accu’s tegengehouden.

“Samenwerking met collega’s en andere diensten in binnen- en buitenland is de sleutel tot het verminderen van illegale (gevaarlijke) afvalstromen die nog steeds vaak naar ontwikkelingslanden worden getransporteerd. Daar levert dat soort afval bij verwerking hoge risico’s op voor mens en milieu”, benoemt inspecteur Huib.

Zware straffen voor illegale export kunststofafval na onderzoek ILT-IOD

Na meldingen uit de afvalbranche in 2019 en 2020 startte de ILT-IOD een onderzoek, in samenwerking met het Functioneel Parket. Meerdere containers bevatten vervuilde kunststofmengsels. De export van deze mengsels is verboden of vereist een vergunning. Deze vergunning was niet aanwezig. Naar aanleiding van het onderzoek heeft de rechtbank in 2025 een man uit Rotterdam veroordeeld. Namelijk voor het illegaal exporteren van 18 containers vol kunststofafval naar Azië en Afrika. In deze landen ontbreekt vaak goede afvalverwerking, waardoor het afval op open stortplaatsen belandt of ongecontroleerd wordt verbrand. Dit leidt tot ernstige milieuschade en gezondheidsrisico’s die we bij deze afvalstroom hebben voorkomen.

Meer duidelijkheid over zonnepanelen en windturbines aan het einde van hun levensduur

In 2025 hebben we onderzocht hoe de ketens van zonnepanelen en windturbines in de praktijk werken. Uit dit onderzoek bleek dat het onduidelijk is wanneer afgedankte producten als afval of als herbruikbaar product moeten worden gezien. Dit kan ertoe leiden dat afgedankte producten niet goed worden verwerkt. De hoeveelheid afgedankte windturbines en zonnepanelen is op dit moment nog niet groot, waardoor het nog geen groot probleem lijkt te zijn. Maar doordat veel zonnepanelen en windturbines in Nederland de komende jaren aan het einde van hun economische levensduur komen, zal deze situatie veranderen. Dit vraagt om duidelijkere normen. Voor windturbines heeft de

ILT daarom een voorstel gedaan voor verduidelijking. Rijkswaterstaat werkt dit voorstel uit tot een handreiking van het ministerie van IenW. Voor zonnepanelen is de ILT nog in gesprek met bedrijven in de sector om gezamenlijk te komen tot het verduidelijken van de regels.

> Zo zegt projectmanager Inge: “De ambitie om een circulaire economie te realiseren vraagt om kennisuitwisseling en goede samenwerking. Zowel met de verschillende overheidsinstanties nationaal en internationaal, het bedrijfsleven als andere stakeholders. Alleen door samenwerking kunnen we het behoud van waardevolle grondstoffen voor Europa en daarmee onze ‘relatieve’ zelfstandigheid, garanderen. De samenwerking vormt dan ook een belangrijk onderdeel van de ILT-projecten.”

Veilige en duurzame producten

De rol van de ILT

Fabrikanten en bedrijven die producten op de markt brengen, moeten ervoor zorgen dat deze producten voldoen aan de wettelijke eisen voor veiligheid en duurzaamheid. Wij houden toezicht op de naleving van de regels voor verschillende groepen producten. We controleren hoe fabrikanten ervoor zorgen dat al hun producten aan de eisen voldoen. We kijken daarbij ook naar erkende instanties die certificaten voor deze producten afgeven. Daarmee dragen we eraan bij dat er alleen veilige en duurzame producten op de markt komen. Bovendien voorkomt dit dat fabrikanten die zich niet aan de eisen houden, een kostenvoordeel behalen door lagere prijzen.

Resultaten van ons werk

Gezamenlijke aanpak e-commerce producten nodig om consumenten te beschermen

In Europa is er productwetgeving voor veel verschillende producten. Deze regels moeten ervoor zorgen dat producten die in Europa te koop zijn, veilig en duurzaam zijn. Het aantal producten dat rechtstreeks bij de Europese consument terechtkomt via ecommerce platforms buiten de Europese Unie (EU) groeit snel. Volgens onderzoek van Europese markttoezichtautoriteiten voldoet 85% tot 95% van de geïnspecteerde producten niet aan de Europese productwetgeving.

Dit zet de bescherming en gezondheid van consumenten, het milieu, de duurzaamheid en de veiligheid onder druk. Bovendien zorgt dit voor een oneerlijke concurrentie in vergelijking met bedrijven die wel aan de regels voldoen. Het is voor de Nederlandse markttoezichtautoriteiten en de Douane onmogelijk om al deze producten effectief en efficiënt aan de grens te controleren.

Om consumenten te beschermen tegen onveilige en niet-duurzame producten moeten alle partijen in de productie- en distributieketen hun verantwoordelijkheid nemen. Dit vraagt om een gezamenlijke aanpak. Daarom heeft de ILT samen met andere Nederlandse toezichthouders en de Douane een signaalrapportage uitgebracht waar dit advies in staat.

> “Consumenten moeten weten wat de risico’s zijn als ze online producten bestellen. Veel producten uit Azië zijn niet veilig en niet duurzaam. Dit zorgt ook nog eens voor oneerlijke concurrentie”, benadrukt inspecteur-generaal Mattheus Wassenaar.

Afwegingskader voor markttoezicht op producten

Wij voeren markttoezicht op producten uit vanuit zo'n 40 Europese verordeningen en richtlijnen. Prioritering op risico's is belangrijk om de beperkte capaciteit zo goed mogelijk in te zetten op de markten en producten met de meeste risico's. Daarvoor hebben we in 2024 een afwegingskader ontwikkeld. In 2025 hebben we dit afwegingskader volledig verwerkt in ons werk.

Geformaliseerde informatie- en kennisuitwisseling van de ILT en RVO

Op het gebied van Ecodesign en Bouwproducten werkt de ILT samen met de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). In 2025 heeft de ILT samen met RVO een overeenkomst gesloten op het gebied van informatie- en kennisuitwisseling. Door deze informatie-uitwisseling kunnen bedrijven alleen nog maar subsidies via de ISDE-regeling ontvangen voor producten die aan de eisen voldoen. Tegelijkertijd kan deze samenwerking de toezichtlast voor bedrijven verminderen. Op deze manier wordt het aanbod voor consumenten veiliger en wordt het toezicht voor bedrijven transparanter en beter te plannen.

Autodealers aangesproken op informatieplicht over verbruik en uitstoot

In 2024 en het 1e kwartaal van 2025 controleerden wij bij 127 autodealers of zij voldoen aan de wettelijke verplichting om consumenten te informeren. De autodealer moet de consument informatie geven over het brandstofverbruik, de zuinigheidscategorie en de CO_2-uitstoot van nieuwe personenauto's. Hierdoor kunnen consumenten bewust kiezen voor een zuinigere en schonere auto. Bij 50 dealers (39%) zagen we 1 of meerdere overtredingen. Er was bijvoorbeeld geen energielabel of het verkeerde energielabel bij de auto. Ook was er niet altijd een informatieoverzicht in de showroom. Wij hebben deze dealers een schriftelijke waarschuwing gegeven. We hebben een hercontrole uitgevoerd bij 30 dealers. Omdat 1 dealer nog steeds niet aan de eisen voldeed, hebben we een last onder dwangsom opgelegd. Bij herhaling van de overtreding moet deze dealer € 250 per tekortkoming betalen, met een maximum van € 10.000.

Inspecties op CE-markering hout leiden tot betere naleving bij die bedrijven

Houten elementen die gebruikt worden voor constructieve toepassingen, moeten een CE-markering hebben. Door deze markering is het mogelijk om bouwproducten goed met elkaar te kunnen vergelijken. Ook kunnen kopers daardoor beoordelen of het houten element geschikt is voor het bedoelde gebruik. In 2025 hebben we herinspecties uitgevoerd op deze bouwproducten. Uit deze controles bleek dat de bedrijven stappen hebben gezet om beter aan hun verplichtingen te voldoen. Wij hebben de resultaten van de inspecties gepubliceerd in een factsheet. Deze hebben we gedeeld met belanghebbende partijen, zoals brancheorganisaties. Een aantal partijen heeft

informatie uit de factsheet gedeeld met hun doelgroepen. Hierdoor hebben we ook niet-geïnspecteerde bedrijven bereikt met informatie over de eisen voor bouwproducten.

Voorkomen van risicovol vuurwerk op de markt

In 2025 hebben we in totaal 450 vuurwerkcontroles uitgevoerd. Het gaat om controles bij importeurs, postpakketdiensten, officiële verkooppunten, aan de grens en bij evenementen. In ons toezicht kijken we heel gericht naar het meest risicovolle, legale (consumenten)vuurwerk. We hebben testen uitgevoerd op F1- en F2-vuurwerk. F1-vuurwerk mag het hele jaar door worden verkocht. Dit zijn bijvoorbeeld fonteinen, knetterpellets en flitstabletten. F2-vuurwerk is door consumenten alleen te kopen en te vervoeren tijdens de officiële verkoopdagen. De importeurs moeten vuurwerkartikelen die niet voldoen, van de markt halen en op eigen kosten laten vernietigen. We zien een daling van het aantal afgekeurde producten ten opzichte van 2024. Ook groeit de samenwerking tussen de bedrijven en overheidsinstanties bij de controles van postpakketten met vuurwerk. We zien een toename van het aantal evenementen met professioneel en theatervuurwerk. Ook zien we een toename van de risico's voor het publiek. Het assortiment van F1-vuurwerk breidt uit vanwege het aankomend vuurwerkverbod op F2-vuurwerk.

"Ons werk draait om 'wat als', maar het is wel een hele grote 'wat als'." Albert en Charles werken als inspecteurs vuurwerk en reizen door heel Nederland om te controleren of het vuurwerk bij evenementen toegestaan en veilig is. "Want als het misgaat, kunnen de gevolgen groot zijn. Zo ging bij de brand op de mainstage van Tomorrowland ruim 300 kilogram vuurwerk de lucht in. In Japan vlogen in augustus 2 boten met vuurwerk in brand. En in Duitsland raakten deze zomer 19 mensen gewond toen bij het evenement vuurwerk in het publiek terechtkwam."

Waarschuwingen voor onjuist gebruik explosieven en precursoren

We houden toezicht op producten die gebruikt kunnen worden als basis voor explosieven. Deze stoffen worden precursoren genoemd. Daarnaast houden we toezicht op de Wet explosieven civiel gebruik (WECG). Deze wet geldt voor bedrijven die explosieven gebruiken in hun bedrijfsprocessen. Deze bedrijven moeten hiervoor een erkenning hebben. De explosieven moeten veilig zijn voor gebruik en daarnaast moet voorkomen worden dat deze producten in verkeerde handen vallen. Voorbeelden van zulke bedrijven zijn hondengeleiders voor explosieven, sloopbedrijven, productiebedrijven en wapenhandelaren.

In 2025 hebben we meer dan 500 inspecties uitgevoerd. Namelijk bij bedrijven die met precursoren werken in agrarische meststoffen en bij bedrijven uit de bouwhandel en chemische groothandel. Tijdens deze inspecties hebben we veel overtredingen gezien. Daarom hebben we deze bedrijven een waarschuwing gegeven. Enkele bedrijven hadden bij de herinspecties de overtredingen niet opgelost. Deze bedrijven hebben we daarom een last onder dwangsom opgelegd.

In de 1e helft van 2025 hebben we herinspecties uitgevoerd bij 14 wapenhandelaren. Deze bedrijven hadden we na eerdere inspecties een waarschuwingsbrief gestuurd.

Tijdens de herinspecties constateerden we bij meer dan driekwart van deze bedrijven opnieuw tekortkomingen. Die bestonden vooral uit het niet hebben van een overbrengingsvergunning en het onvolledig of onjuist bijhouden aan wie het kruit werd verkocht. Door het ontbreken van de vergunning is niet duidelijk waar het kruit naartoe gaat en waar het wordt opgeslagen. Als niet goed wordt bijgehouden aan wie het kruit werd verkocht, kan het kruit in handen komen van personen die hier niet over mogen beschikken. De meeste bedrijven hebben deze overtredingen binnen de afgesproken termijn opgelost. Bij 3 bedrijven hebben we een last onder dwangsom opgelegd.

Ook hebben wij inspecties uitgevoerd bij 14 bedrijven die werken met honden die explosieven kunnen opsporen (explosive detection dogs). Zij werken met explosieve stoffen. We hebben 11 van deze bedrijven een waarschuwingsbrief gestuurd omdat we tekortkomingen hadden geconstateerd.

In het najaar van 2025 hebben we afspraken gemaakt met luchtvracht-afhandelaren die explosieven overbrengen. Zij gaan de WECG volgen vanaf 1 juli 2026, rekening houdend met een overgangstermijn.

Om goed toezicht te kunnen houden op de precursoren van explosieven, werkt de ILT nauw samen met het Nederlands Forensisch Instituut (NFI), de Douane, de Explosieven Opruimingsdienst Defensie (EOD) en de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV).

2.3 Schone leefomgeving

Er is een groeiende bewustwording in de samenleving over de risico's van broeikasgassen, PFAS en andere schadelijke of gevaarlijke stoffen. Met name voor de gezondheid, het milieu en de leefomgeving. Door klimaatverandering en toename van chemische stoffen in het milieu neemt de druk op het milieu verder toe. En stijgen de risico's voor onder andere waterkwaliteit. Milieuschade aan de leefomgeving is vaak niet direct zichtbaar, maar de gevolgen op lange termijn zijn groot.

Daarom blijft het beschermen van het milieu belangrijk. We houden toezicht op bedrijven en overheden om ervoor te zorgen dat zij vervuiling door hun activiteiten voorkomen en beperken. Dit is vooral belangrijk op plekken waar de regels en normen niet voldoende bescherming bieden.

Zorgvuldig gebruik van chemische stoffen

De rol van de ILT

Wij houden toezicht op de naleving van de Europese regelgeving voor de Registratie, Evaluatie, Autorisatie en restrictie van Chemische stoffen (REACH). Dit zijn gevaarlijke stoffen die alleen onder strenge voorwaarden mogen worden gebruikt. Daarnaast dragen we bij aan de uitfasering van Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS). Een belangrijk aandachtspunt hierbij is PFAS in producten, lozingen en emissies.

We houden ook toezicht op de Europese Biocidenverordening. Hierbij controleren we de handel, productie, invoer en het professioneel gebruik van biociden.

Resultaten van ons werk

Wij zijn in Europees verband actief binnen het Forum voor REACH, POP, PIC, CLP en Biociden. De afkorting POP staat voor persistente organische verontreinigende stoffen, PIC voor voorafgaande geïnformeerde toestemming en CLP voor indeling, etikettering en verpakking. De ILT geeft advies over de uitvoerbaarheid van voorstellen van het Europees Agentschap voor chemische stoffen (ECHA). En over de verbetering van de handhaving en vernieuwing van Europese verordeningen voor chemische stoffen. Dit doen we namens alle Nederlandse rijksinspectiepartners.

Aanvullend onderzoek Chemours naar luchtuitstoot

Het in april 2025 gepubliceerde rapport van Chemours over de luchtuitstoot van chemische stoffen is niet toereikend. Dat was de gezamenlijke conclusie van de ILT, het ministerie van IenW, de provincie Zuid-Holland, DCMR Milieudienst Rijnmond (DCMR) en de gemeente Dordrecht. Het rapport geeft geen volledig beeld van de uitstoot, omdat alleen stoffen zijn onderzocht die in 2023 als Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) waren aangemerkt. Stoffen die later deze status kregen, zijn niet meegenomen. Daarnaast blijven meerdere risico's buiten beeld in het rapport. In overleg tussen de betrokken overheden met Chemours is afgesproken dat het bedrijf aanvullend onderzoek laat uitvoeren naar de uitstoot van de in 2025 erkende ZZS.

In april heeft de ILT-IOD samen met de politie en DCMR een doorzoeking uitgevoerd bij Chemours. Deze doorzoeking vond plaats in het kader van een strafrechtelijk onderzoek.

Het strafrechtelijk onderzoek is gestart na een aangifte namens meer dan 3.000 omwonenden.

Actie voor minder PFAS in het milieu

PFAS is de afkorting voor per- en polyfluoralkylstoffen. Dit is een grote groep door mensen gemaakte chemicaliën die bekend staan om hun water-, vet- en vuilafstotende eigenschappen.

De Europese Unie werkt stapsgewijs aan een verbod op PFAS in brandblusschuim. De ILT heeft de markt hierover in 2025 geïnformeerd en bedrijven aangeraden om direct over te stappen op een volledig PFAS-vrij alternatief. Samen met de omgevingsdiensten houden we toezicht op de naleving van de regels. Zo is er een toezichtarrangement (een werkwijze van toezicht en handhaving hiervoor) opgezet waarmee de overgang naar PFAS-vrij blusschuim kan worden getoetst.

"Als bedrijven direct overstappen op volledig PFAS-vrij blusschuim, hoeven ze niet weer een alternatief blusschuim te zoeken als er een totaalverbod is op alle PFAS in blusschuim", benoemt Guido, projectleider van PFAS in zicht. "Wie te lang wacht, loopt risico op boetes, stillegging of oplopende kosten. Hoe eerder je overstapt, hoe kleiner de risico's voor je bedrijf én voor het milieu."

In opdracht van de ILT heeft de Universiteit Utrecht onderzoek gedaan naar de herkomst van te hoge concentraties PFAS in oppervlaktewater. Onder andere Rijkswaterstaat, waterschappen en omgevingsdiensten hebben meetgegevens aangeleverd voor het onderzoek. Het is heel belangrijk om te weten waar PFAS vandaan komt om vervuiling aan te kunnen pakken. Industriële bedrijven kunnen PFAS lozen in het rioolwater als gevolg van hun processen. Ook huishoudens kunnen PFAS in het rioolwater brengen. Bijvoorbeeld door het wassen van kleding of via schoonmaakmiddelen. Uit de analyse zijn 170 locaties naar voren gekomen met verhoogde waarden.

Daarnaast heeft de ILT het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) opdracht gegeven om onderzoek te doen naar PFAS in rioolwaterzuiveringen. De resultaten van dit onderzoek maken het mogelijk om beter onderscheid te maken tussen PFAS uit huishoudens en uit industriële bronnen. Aan de hand van PFAS-profielen kunnen we het verschil tussen huishoudens en industrieën inzichtelijk maken. Hierdoor kunnen wij bedrijven die PFAS lozen beter opsporen en verantwoordelijk houden.

Bovendien is de ILT samen met de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) en de waterschappen in 2025 gestart met een onderzoek naar de hoeveelheid PFAS in gewasbeschermingsmiddelen. De effecten van deze middelen op het oppervlakte- en grondwater zijn hierbij het onderwerp van onderzoek.

Samen sterker bij aanpak milieucriminaliteit - Strategische Milieukamer

Vanuit de Strategische Milieukamer (SMK) werkte de ILT, ook voor de opsporing door de ILT-IOD, samen met andere partijen aan een integrale aanpak van (opkomende) ZZS. Namelijk met het Functioneel Parket, de politie, de omgevingsdiensten, de NVWA, de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) en het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM).

Op 15 april 2025 is het Instellingsbesluit voor de Strategische Milieukamer in de Staatscourant gepubliceerd. Dit betekent dat alle betrokken partners meer mogelijkheden krijgen om een nationale strategie vast te stellen en een dreigingsbeeld van milieucriminaliteit op te stellen. Ook kunnen zij hierdoor gezamenlijke prioriteiten vaststellen en advies geven aan bewindspersonen. Het formaliseren van de samenwerking leidt tot meer samenhang en samenwerking tussen de organisaties die zich inzetten tegen milieucriminaliteit.

Europese samenwerking op biociden

De ILT neemt deel aan bijeenkomsten van het EU-Forum Biocidal Product Regulation (BPR). Dit forum is het Europese samenwerkingsverband voor coördinatie en informatie-uitwisseling over toezicht en handhaving van de Europese Biocidenverordening. In 2025 heeft het EU-forum BPR een gezamenlijk handhavingsproject opgezet over biocide-toelating en de juiste labeling. Ook heeft het EU-forum BPR een training over EU-biociden georganiseerd en uitgevoerd voor ongeveer 400 inspecteurs uit heel Europa.

De ILT treedt op tegen online verkoop van ratten- en muizenbestrijdingsmiddelen

In 2025 hebben we onderzoek gedaan naar de naleving van regels bij online aangeboden ratten- en muizenbestrijdingsmiddelen voor professioneel gebruik. Hieruit bleek dat 65,5% van de gecontroleerde online aanbiedingen niet voldeed. We hebben contact opgenomen met 6 bedrijven. Bij 3 van deze bedrijven is de verkoop stopgezet. De andere 3 ontvingen een officiële waarschuwing. Daarnaast hebben we 89 bedrijven een informatiemail gestuurd over de geldende regels.

Verder hebben we geconstateerd dat vanuit Nederland bij Belgische webshops rodenticiden werden besteld die niet zijn toegelaten op de Nederlandse markt. Rodenticiden zijn chemische middelen die worden gebruikt voor de bestrijding van plaagdieren zoals muizen en ratten. Deze webshops hebben de verkoop van niet-toegelaten biociden aan Nederland stopgezet. We hebben 695 Nederlandse kopers van deze rodenticiden een waarschuwing gestuurd.

Nieuwe afspraken Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden

We hebben de coördinatie gedaan voor nieuwe samenwerkingsafspraken voor het toezicht en de handhaving op het gebied van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Wgb). Hiermee zijn de rolverdeling en de uniforme handhaving van de Wgb geactualiseerd tussen alle ketenpartners en toezichthouders. De betrokken ketenpartners en toezichthouders zijn de ILT, de NLA, de NVWA, de Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd (IGJ), het SodM en de Unie van Waterschappen (UvW). In de praktijk werkten de partijen al op deze manier samen, en dat levert goede resultaten op. Zo heeft de ILT meerdere meldingen van de NVWA ontvangen over verkeerd gebruik van ratten- en muizenbestrijdingsmiddelen in de horeca. Ook ontvingen we meldingen over de verkoop van biociden waarbij oneigenlijk gebruik ervan in de glastuinbouw werd aanbevolen. Deze meldingen waren voor ons aanleiding om handhavend op te treden.

De ILT start toezicht op balsemvloeistoffen

Sinds 2024 zijn er toegelaten biociden beschikbaar om mee te balsemen. Balsemen is het conserveren van het lichaam van een overleden persoon. Dit om het ontbindingsproces te vertragen of stoppen. Hierdoor blijft het lichaam langer toonbaar zonder koeling.

In 2025 hebben we gesprekken gevoerd met diverse organisaties in de uitvaartbranche. Na de gesprekken hebben we deze brancheorganisaties per brief geïnformeerd over de regels voor balsemvloeistoffen. Bij inspecties hebben we bij 2 groothandels tekortkomingen vastgesteld. Beide groothandels hadden zelf balsemvloeistoffen geïmporteerd uit het buitenland en hier etiketten voor gemaakt. Op deze etiketten ontbrak verplichte veiligheidsinformatie die gebruikers moet waarschuwen. Daarnaast had 1 van de groothandels ongeveer 3.000 flessen niet toegelaten biociden op voorraad. Voor beide overtredingen hebben we een boeterapport opgemaakt.

Minder broeikasgassen

De rol van de ILT

Gefluoreerde broeikasgassen (F-gassen) warmen de aarde op. Ozonlaagafbrekende Stoffen (OAS) zijn schadelijk voor de ozonlaag. Deze stoffen vormen een bedreiging voor mens en milieu. Er zijn strenge Europese verordeningen voor het gebruik en de toepassing van OAS en F-gassen. Ons toezicht richt zich op het verminderen van illegale handel en emissies van deze stoffen.

Resultaten van ons werk

Vanuit de branche ontvingen we in 2025 complimenten over de betere zichtbaarheid op dit onderwerp. Door te laten zien dat we het niet-naleven van de regels aanpakken, ontstaat er een gelijker speelveld en een meer gezonde marktwerking.

Terugdringen van emissies bij oude koelinstallaties

We richten ons op landelijke ketens, zoals supermarkten, die koelinstallaties gebruiken met F-gassen. We focussen ons op oude koelinstallaties en op bedrijfsprocessen die gebruikmaken van koudemiddelen die een grote belasting op het klimaat hebben. En op koelinstallaties die een hoge uitstoot van F-gassen hebben. Wij werken aan het verhogen van de bewustwording in de sector om emissies van OAS en F-gassen bij koelinstallaties te verminderen. Samen met omgevingsdiensten hebben we bedrijven gewezen op hun eigen verantwoordelijkheid voor het verminderen van emissies.

Terugdringen van illegale handel in OAS en F-gassen

Bij de aanpak van de illegale handel in OAS en F-gassen heeft de ILT in een aantal gevallen handhavend opgetreden. Chemours moest een dwangsom van € 1 miljoen betalen. Dit omdat zij herhaaldelijk meer fluorkoolwaterstoffen op de Europese markt heeft gebracht dan het volgens het toegewezen EU-quotum mocht. Daarnaast hebben we toezicht gehouden bij verkooppunten van F-gassen om te voorkomen dat deze gassen worden verkocht aan niet-gecertificeerde installateurs. Ook richten we ons op het tegengaan van illegale import en smokkel. Hiervoor werkt de ILT, ook voor de opsporing door de ILT-IOD samen op nationaal en internationaal niveau, met de landelijke politie, de Douane, Europol en EU-lidstaten.

De ILT richt nieuwe EC AdCo op

Met steun van de Europese Commissie heeft de ILT een AdCo F-gassen (Administrative Cooperation Group) opgericht. Dit om de samenwerking tussen de lidstaten te bevorderen bij de bestrijding van grensoverschrijdende illegale handel in koudemiddelen. We vervullen hierin de rol van voorzitter.

Schone bodem en schoon water

De rol van de ILT

Wij zetten ons in voor de kwaliteit en veiligheid van bodem, grondwater en oppervlaktewater. Ons bodemtoezicht is vooral gericht op het veilige en duurzame (her)gebruik van grond en bouwstoffen en het veilige gebruik van oppervlaktewater. Bodemverontreiniging kan grote schade veroorzaken en de kwaliteit van drinkwater in gevaar brengen. Wij adviseren ook over omgevingsvergunningen voor grote bedrijven. Als toezichthouder hebben wij bovendien een belangrijke taak om risico's voor de leefomgeving te signaleren. Zo dragen wij bij aan een veilige en gezonde omgeving.

Resultaten van ons werk

Toepassing staalslakken op land te risicovol voor milieu

Staalslakken zijn restproducten die ontstaan bij het maken van staal. Hergebruik van deze slakken vindt plaats in de bouw. Daarnaast dienen staalslakken als grondstof voor bouwmaterialen. Bij onjuiste verwerking kunnen stoffen vrijkomen die schadelijk zijn voor het milieu of de gezondheid. De huidige regels bieden onvoldoende bescherming om dit te voorkomen.

Daarom hebben we in 2025 voor de 2e keer een signaalrapportage gepubliceerd: Toepassing LD-staalslakken op land te risicovol voor het milieu. LD-staalslakken zijn een type staalslak dat in Nederland vaak wordt gebruikt als vervanging voor zand in infrastructurele projecten op het land. Hierin signaleren we dat het huidige normenkader voor het gebruik van LD-staalslakken onvoldoende bescherming biedt voor het milieu en dat de risico's niet goed worden beheerst. Ons onderzoek laat zien dat de toepassing van LD-staalslakken bij infrastructurele projecten op land leidt tot milieuschade.

Zo zegt afdelingshoofd Marc dat LD-staalslakken voldoen aan de geldende normen, maar dat we in de praktijk toch schade aan de leefomgeving zien ontstaan. "Wanneer LD-staalslakken in contact komen met grond- of regenwater krijgt dit water een lage zuurgraad met een verhoogde pH-waarde, vergelijkbaar met gootsteenontstopper. Het huidige normenkader biedt onvoldoende bescherming."

Daarnaast ontbreekt het overzicht van locaties waar LD-staalslakken zijn toegepast, omdat het melden hiervan tot juli 2025 niet verplicht was. Dit maakt het moeilijk om preventief te controleren en te handhaven. Om een duidelijker beeld te krijgen van het gebruik en de handel in LD-staalslakken, evenals de gevolgen hiervan, hebben we een vervolgonderzoek uitgevoerd. In totaal zijn 26 locaties onderzocht. 10 locaties die al eerder bij ons bekend waren en 16 locaties die naar aanleiding van navraag bij de bevoegde gezagen zijn aangegeven. De toevoeging van deze locaties heeft geen nieuwe conclusies opgeleverd in vergelijking met het eerder gepubliceerde signaal.

In het signaal staat ook dat LD-staalslakken niet goed zijn geclassificeerd. De ILT heeft dit zorgvuldig geanalyseerd en is overgegaan tot handhaving. En Tata Steel een voornemen tot een last onder dwangsom (LOD) opgelegd. Een voornemen tot een LOD betekent dat een bedrijf nog de gelegenheid heeft om een zienswijze in te dienen. De ILT heeft

genoemde handhavingsactie ondernomen omdat Tata Steel LD-staalslakken niet als ‘gevaarlijk’ had ingedeeld. Deze gevaarindeling is belangrijk voor het gebruik van stoffen. Mensen die hiermee werken moeten weten dat er gevaar aanwezig is, zodat zij rekening houden met de risico’s. Daarom moet worden aangegeven dat de stof bijtend is voor de ogen en irriterend voor de luchtwegen. Dit houdt in dat Tata Steel maatregelen tegen verstuiving moet voorschrijven bij het transport en bij het toepassen van LD-staalslakken.

Ook naar aanleiding van de signalen die wij hebben afgegeven, heeft de staatssecretaris op 23 juli 2025 een gedeeltelijk verbod en een vergunningplicht ingesteld voor het gebruik van staalslakken. Deze regeling geldt voor situaties waarin staalslakken grootschalig worden gebruikt of waar direct contact met het materiaal of stof daarvan mogelijk is. Voor andere toepassingen op land is er een vergunningplicht ingevoerd om veilig gebruik te garanderen.

In juni 2025 heeft de rechtbank Rotterdam uitspraak gedaan in een strafrechtelijk onderzoek. De rechter oordeelde dat een staalslakkenleverancier alsnog gegevens moest aanleveren aan de ILT-IOD. Het bedrijf had eerder niet voldaan aan een vordering van de ILT-IOD om deze gegevens te leveren die nodig waren voor het onderzoek. Het strafrechtelijk onderzoek richt zich op de juistheid en volledigheid van de milieuverklaringen. Dit zijn certificaten waarin informatie staat over de staalslakken.

Gezamenlijke controle met Omgevingsdienst Drenthe op milieuregels afval en bodem

Samen met de Omgevingsdienst Drenthe heeft de ILT controles uitgevoerd bij 24 bedrijfslocaties en 6 transporteurs van afval. Dit om na te gaan of zij milieuregels voor afval en bodem naleven. Hierbij is gelet op de verwerking van afval en de opslag van herbruikbare grond. Ook zijn transporten gecontroleerd op de juiste papieren. De verantwoordelijkheden voor toezicht van de Omgevingsdienst Drenthe en de ILT sluiten op elkaar aan of overlappen. Door gezamenlijk op te treden, wordt effectiever toezicht gehouden. Tijdens de gezamenlijke controles zijn bij meerdere bedrijven overtredingen geconstateerd.

Betere naleving na controles op immobilisaat

Immobilisaat is een bouwmateriaal dat bestaat uit cement en afvalstoffen, zoals de as van verbrand afval uit afvalenergiecentrales en vervuilde grond. Er kunnen ook andere stoffen worden gebruikt, zoals straalgrit en zeefzand. Immobilisaat wordt gebruikt als onderlaag voor de fundering van gebouwen, zoals sorteercentra, en als funderingslaag voor parkeerterreinen. Een onjuist gebruik van immobilisaat kan schadelijk zijn voor het milieu, omdat zware metalen naar het grondwater kunnen uitspoelen.

In Nederland zijn er 7 erkende producenten van immobilisaat. We hebben de afgelopen jaren grote overtredingen bij deze producenten geconstateerd. Naar aanleiding van het toezicht heeft de branche verbetermaatregelen getroffen. Tijdens controles in 2024 en 2025 bleek dat het aantal overtredingen flink is gedaald. We merken dat de producenten minder immobilisaat produceren. Dit komt ook door strengere regels en het scherpere toezicht. Hierdoor houden producenten zich beter aan de regels.

> **“Nederland heeft als doel om voor 2050 volledig circulair met afval om te gaan. Immobilisaat neemt een belangrijke positie in binnen dit doel. Het zorgt dat verontreinigde secundaire afvalstoffen als grondstof voor een bouwstof kunnen worden hergebruikt”, zegt inspecteur Joris. “Onze controles dragen bij aan veilig en nuttig gebruik van immobilisaat dat voldoet aan milieueisen.”**

Samenwerken aan verbetering van de waterkwaliteit

In 2025 heeft de ILT samen met de NVWA het initiatief genomen voor de inrichting van een netwerk op het gebied van waterkwaliteit. Hierbij zijn ook Rijkswaterstaat, Omgevingsdienst NL en de waterschappen betrokken. Doel is om gezamenlijke kennisopbouw, kennisdeling en samenwerking te versterken. Zo ondersteunen de partijen elkaar en is er meer invloed op het beschermen van de waterkwaliteit. De ILT werkte aan een intentieovereenkomst voor de samenwerking en aan de voorbereiding van gezamenlijke projecten die in 2026 starten. Verder heeft de ILT samen met de NVWA via de Inspectieraad een voorstel ingebracht in de kabinetsformatie. Dit voorstel heeft als doel de wet- en regelgeving rond water en gewasbescherming te harmoniseren. Dit is in het belang van een betere uitvoerbaarheid van de regelgeving en bescherming van de waterkwaliteit.

Goed milieutoezicht

De rol van de ILT

We willen dat provincies en gemeenten in Nederland en in Caribisch Nederland (BES-eilanden) hun taken binnen het VTH-stelsel milieu goed uitvoeren. VTH staat voor vergunningverlening, toezicht en handhaving. Een goede werking van het VTH-stelsel is belangrijk om schade aan de gezondheid, het milieu en de leefomgeving te beperken. Bovendien is dit noodzakelijk voor het vertrouwen van burgers in de overheid.

Resultaten van ons werk

Betere werking van het VTH-stelsel milieu

We hebben samen met omgevingsdiensten en andere betrokken partijen gewerkt aan een betere werking van het VTH-stelsel. En aan een betere naleving van regels op het gebied van milieu. Door deze samenwerking is en wordt er nog steeds gewerkt aan een verbeterde informatievoorziening en -uitwisseling tussen de partijen in het VTH-stelsel. Zo hebben we als onafhankelijke onderzoeker de taak om onderzoeken uit te voeren over het functioneren van het stelsel. Daarnaast werken we aan een betere samenwerking bij de aanpak van ketenproblemen en milieucriminaliteit op het gebied van afval en ZZS.

Adviestaak bij de vergunningverlening voor milieubelastende activiteiten

Ook in 2025 gaven we wettelijk advies aan omgevingsdiensten over omgevingsvergunningen milieu. Zij voeren deze adviezen en zienswijzen vaak helemaal of gedeeltelijk door, zodat er een betere milieuvergunning ontstaat. Als het nodig is, dienen we beroep in tegen vergunningen of vragen we om handhaving of het actualiseren van vergunningen. In 2025 waren er in totaal 4 lopende beroepszaken. Hiermee lossen we technische en juridische onduidelijkheden op. Daarnaast zorgen we ervoor dat milieumaatregelen door bedrijven effectief en juridisch correct worden uitgevoerd.

Daarnaast adviseert de ILT bij maatwerkafspraken. Dit zijn specifieke afspraken tussen bedrijven en het ministerie van IenW voor extra milieumaatregelen. De ILT geeft bij de advisering de hoogste prioriteit aan de meest vervuilende industrieën. In 2025 waren dat onder andere chemische bedrijven, de metaalindustrie en bedrijven in afvalverwerking en energieopwekking.

In 2025 hebben wij extra aandacht gegeven aan het aanpakken van indirecte lozingen. Dit zijn lozingen die niet direct in het oppervlaktewater terechtkomen. Indirecte lozingen zijn een belangrijk aandachtspunt omdat deze verontreiniging van water en bodem veroorzaken. Op deze manier kunnen wij vroegtijdig zorgen dat vergunningen worden geactualiseerd en dat lozingen worden verminderd. Hierdoor worden milieuschade en risico's voor de omgeving beperkt.

Toezicht op BES-eilanden: afvalproblematiek zorgwekkend

De ILT heeft een inspectie uitgevoerd bij het Openbaar Lichaam Bonaire (OLB). Hieruit bleek dat vergeleken met 2024, het OLB stappen heeft gezet om vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) te verbeteren. Het beleid en vooral de uitvoering verdienen extra aandacht.

De afvalproblematiek blijft zorgwekkend en deze is alleen maar urgenter geworden. Op basis van onze inspectie in 2024 concludeerde de waarnemend Rijksvertegenwoordiger, bevoegd gezag voor het interbestuurlijk toezicht, dat er sprake was van taakverwaarlozing bij afvalbedrijf Selibon. Als gevolg hiervan nam de waarnemend Rijksvertegenwoordiger met een zogenaamde 'indeplaatstreding' de VTH-taken over van het OLB. Daarna zijn verschillende verbeteringen doorgevoerd. Containers met biomedisch afval zijn afgevoerd. Asbesthoudend afval is tijdelijk

opgeslagen in gerepareerde zeecontainers. Slachtafval is gecontroleerd begraven en ondergrondse branden op de stortplaats zijn deels geblust. Later draaide de rechter de indeplaatstreding van de waarnemend Rijksvertegenwoordiger terug vanwege een procedurefout. De genomen maatregelen lossen de problemen bij het afvalcentrum niet structureel op. Een duidelijke strategie met een daadkrachtige aanpak en voldoende financiële middelen zijn daarvoor noodzakelijk. Het OLB heeft hiervoor een actieplan opgesteld. De ILT monitort de voortgang en heeft bij het OLB aangedrongen op meer concrete acties, betere VTH-processen en voldoende capaciteit en middelen. Dat is nodig om de situatie bij afvalbedrijf Selibon effectief aan te pakken om mens en milieu op Bonaire te beschermen.

> **"Als het gaat om het oplossen van deze schrijnende situatie kan het niet snel genoeg gaan." Hier zet bestuursadviseur Hannah zich dan ook fanatiek voor in: "zodat de omwonenden een veilige en schone leefomgeving hebben en het milieu beschermd wordt."**

Toezicht op eigen werken Rijkswaterstaat en Defensie

De rol van de ILT

De ILT houdt toezicht op de aannemers die voor Rijkswaterstaat werken aan de uitvoering van de eigen (waterbouw)werken. De inspectie controleert ook of deze bedrijven voldoen aan de voorschriften van onder andere de omgevingsvergunning.

Voor het ministerie van Defensie is de ILT toezichthouder bij het beheer van en activiteiten op 180 locaties van de luchtmacht, de marine en de landmacht. De inspectie doet dit om veiligheidsrisico's, geluidsoverlast en de uitstoot van stoffen te beperken.

Resultaten van ons werk

Toezicht op eigen werken Rijkswaterstaat

De ILT heeft in 2025 toezicht gehouden op de aannemers die werkzaamheden in opdracht van Rijkswaterstaat uitvoeren. Dit doet de inspectie om bodem- en (grond) waterverontreiniging te voorkomen. Bij dit toezicht gaat het onder andere om grondwerkzaamheden, de toepassing van grond en baggerspecie en de lozingen op rijksoppervlaktewater. Hier zijn de grootste risico's op verontreiniging van het milieu en daarom leggen we er de focus op. Bij lozingen hebben wij specifiek aandacht voor lozingen vanuit tunnels en rijksdepots. Dit is belangrijk vanwege de mogelijke aanwezigheid van PFAS-houdende materialen in afvalwater.

In 2025 hebben wij alle vergunningen voor lozing van de grote rijksdepots en de rijksverkeerstunnels gecontroleerd op naleving van de vergunningvoorschriften. De uitkomst was dat de vergunningen van de rijksdepots geactualiseerd moeten worden. Bij meerdere tunnels zijn nog PFAS-houdende blusmiddelen aangetroffen. De ILT heeft aangegeven dat deze PFAS-houdende blusmiddelen snel vervangen moeten worden. Bovendien heeft Rijkswaterstaat de onderhoudscontracten aangescherpt om lozingen op oppervlaktewater te voorkomen.

Toezicht op defensielocaties

Bij het toezicht op defensieterreinen richt de ILT zich op het verbeteren van de naleving van de vergunningvoorschriften en regels. En op het actualiseren van verouderde vergunningen. De nadruk ligt hierbij op de locaties en activiteiten van Defensie die veel impact hebben op de omgeving.

De huidige geopolitieke ontwikkelingen vragen om een groei van Defensie. Deze groei leidt tot meer belastende activiteiten die gevolgen hebben voor de leefomgeving en de omwonenden. Tegelijkertijd ziet de ILT dat de vergunningen van Defensie in de praktijk achter lopen. Daarom heeft de inspectie begin 2025 het signaal afgegeven dat er politieke keuzes nodig zijn. Het gaat hierbij om het bepalen van de balans tussen de

belangen van de omwonenden, de bescherming van de leefomgeving en het uitvoeren van defensieactiviteiten. Daarnaast moet Defensie haar vergunningen op orde hebben.

In 2025 hebben wij 30 inspecties op defensielocaties uitgevoerd. Wij hebben gekeken naar de naleving van regels als het gaat om de opslag van munitie, brandgevaarlijke stoffen, geluid, ZZS en luchtemissies. Dit heeft geleid tot 55 waarschuwingen. In 9 gevallen hebben we een last onder dwangsom opgelegd omdat de overtreding niet tijdig werd hersteld. Verder hebben wij 19 niet-geplande inspecties uitgevoerd naar aanleiding van bijvoorbeeld een ongewoon voorval, een bodemverontreiniging of een handhavingsverzoek.

“Het beschermen van de leefomgeving is onze kerntaak, waarbij we natuurlijk ook oog hebben voor het belang van een sterke krijgsmacht. Zeker in deze tijd van toenemende spanningen. Daarom is het belangrijk dat we heel duidelijke grenzen stellen, maar dat we ook meedenken over mogelijkheden. Juist dat maakt het toezicht op Defensie zo’n boeiende en uitdagende taak’’, vindt teamleider Stan.

2.4 Veiligheid en continuïteit van publieke diensten

Goed en veilig drinkwater

De rol van de ILT

Schoon en veilig drinkwater is belangrijk voor onze gezondheid. Drinkwaterbedrijven moeten goed water leveren aan de samenleving. Wij houden toezicht op de kwaliteit, continuïteit en doelmatigheid van de drinkwatervoorziening. Dit doen we risicogericht, dus vooral op plekken waar de grootste risico’s zijn. We werken volgens de eisen van onder andere de Drinkwaterwet. Ook controleren we of zogenaamde prioritaire instellingen zoals ziekenhuizen, sauna’s en zwembaden, de legionellapreventie op orde hebben. Daarnaast houden wij toezicht in Caribisch Nederland op zowel de drinkwater- als de elektriciteitsvoorziening.

Resultaten van ons werk

Toezicht voor voldoende drinkwater van goede kwaliteit

Wij houden toezicht op alle drinkwatervoorzieningen. Dit gaat zowel om het drinkwater als het gebruik van de juiste materialen en chemicaliën in drinkwaterinstallaties. We onderzoeken hoe drinkwaterbedrijven ervoor zorgen dat ze voldoende drinkwater van goede kwaliteit blijven leveren, ondanks de toenemende schaarste en vervuiling van drinkwaterbronnen. De jaarlijkse rapportages over de drinkwaterkwaliteit en de bedrijfsverslagen zijn eind 2025 aan de minister en de Tweede Kamer aangeboden.

Drinkwaterbedrijven melden zelf normoverschrijdingen bij ons. Hierbij zat ook de besmetting die vanaf 1 november zorgde voor een grootschalig kookadvies voor drinkwater in de regio Utrecht. Wij hebben het betreffende drinkwaterbedrijf Vitens gevraagd om een evaluatie hiervan.

Daarnaast toetsen wij de kwaliteit van drinkwater uit collectieve watervoorzieningen, de zogenaamde eigen winningen. We hebben in 2025 55 fysieke inspecties uitgevoerd.

Hieruit bleek dat de meeste voorzieningen voldoen aan de regelgeving. Bij een klein aantal eigen winningen ontbreekt een goedgekeurd meetprogramma en zij melden nog niet alle normoverschrijdingen bij ons.

> **"Het grootste risico voor de drinkwatervoorziening is de vanzelfsprekendheid ervan", zegt inspecteur Loet. "Wat goed werkt, krijgt minder aandacht. De vanzelfsprekendheid staat echter onder druk. Waar nodig dwingen we aandacht af, zodat iedereen kan blijven vertrouwen op betrouwbaar drinkwater uit de kraan."**

Besturingstoezicht gericht op de toekomst van de drinkwatervoorziening

Bij alle drinkwaterbedrijven hebben we gesprekken gevoerd met het bestuur en soms ook met de Raad van Commissarissen. We toetsen of de bedrijfsvoering rond waterkwaliteit, leveringszekerheid en doelmatigheid ook voor de lange termijn goed is. Ondanks dat de drinkwaterkwaliteit in Nederland nog steeds hoog is, wordt het steeds moeilijker om dit niveau vast te houden. Dit komt door de toenemende vervuiling van rivieren en grondwater. Dat zijn de bronnen die drinkwaterbedrijven gebruiken voor drinkwater. Bij 5 van de 10 drinkwaterbedrijven zijn flinke uitdagingen bij de operationele reserve voor drinkwater. Aan deze bedrijven besteedden we in 2025 meer aandacht. Zij moesten bijvoorbeeld vaker voortgangsrapportages aanleveren en wij voerden extra gesprekken met hen. Ook was er intensiever contact tussen ons en provincies over de beschikbaarheid en kwaliteit van drinkwaterbronnen waarvoor de provincies verantwoordelijk zijn. Het blijkt dat ons signaal uit 2024 over de zorgplicht van provincies voor de openbare drinkwatervoorziening door hen is opgepikt. In alle gesprekken is daarnaast aandacht besteed aan de voortgang van acties rond drinkwaterbesparing.

Een belangrijk aandachtspunt in 2025 was de splitsing van Stichting Waternet. We beoordeelden de statutenwijziging als onderdeel van onze wettelijke taak en letten daarbij specifiek op het veiligstellen en de continuïteit van de drinkwatervoorziening. De vereenvoudiging in de aansturing van Stichting Waternet vormt een belangrijk tussentijds resultaat.

We zijn nagegaan of drinkwaterbedrijven de verplichtingen rond de nooddrinkwatervoorziening kunnen uitvoeren wanneer dat nodig is. Als de drinkwatervoorziening langere tijd uitvalt, moeten drinkwaterbedrijven in staat zijn om op grote schaal nooddrinkwater beschikbaar te stellen aan consumenten. Bij onze controle hebben wij vastgesteld dat het collectief georganiseerde deel van het nooddrinkwatersysteem goed is ingericht.

Toezicht op voldoende elektriciteit en drinkwater van goede kwaliteit in Caribisch Nederland

In Caribisch Nederland hebben we alle drinkwater- en energiebedrijven bezocht. Vooral de toekomstige energievoorziening van Bonaire is een zorg van de inspectie. De ILT heeft haar zorg gedeeld met het ministerie van Klimaat en Groene Groei en de lokale

betrokkenen. Het gaat hierbij om moeizame vergunningprocedures. Die leiden tot vertraging van noodzakelijke investeringen om de forse groei van het energieverbruik op te kunnen vangen. Die toename is vooral het gevolg van de groei van de bevolking en het toerisme. De vraag naar drinkwater op Bonaire groeit ook sterk. Ons toezicht daar is ook gericht op het realiseren van de noodzakelijke extra investeringen. Op Sint-Eustatius is de grootste zorg het terugdringen van de lekverliezen. Hiervoor loopt een groot vervangingsprogramma voor waterleidingen.

Voor veel mensen is schoon water vanzelfsprekend: je draait de kraan open en vertrouwt erop dat het veilig is. Dat vertrouwen is voor inspecteur Marijke de kern van haar werk. “Je ziet het niet, je ruikt het niet en je proeft het niet”, zegt ze. “Maar als het misgaat, zijn de gevolgen groot.”

Toezicht om legionellabesmettingen te voorkomen

Om legionellabesmettingen te voorkomen, voeren wij inspecties uit bij prioritaire instellingen. Dit gebeurt onder andere op plekken waar controleurs van de drinkwaterbedrijven risicovolle overtredingen zagen. Als wij constateren dat de norm voor legionella in drinkwater in de drinkwaterinstallatie is overschreden, bekijken we of de instelling de juiste maatregelen neemt. Waar nodig treden we handhavend op. Ook voeren wij systeemtoezicht uit bij (zorg)organisaties met meerdere locaties. Hierbij kijken we of de werkprocessen over legionellapreventie zijn beschreven en worden uitgevoerd. Als er afwijkingen met een hoog risico zijn, kunnen we besturingstoezicht inzetten. Hierbij maken wij afspraken met de directie of de raad van bestuur van de organisaties om legionellapreventie te verbeteren op al hun locaties.

In 2025 hebben we ongeveer 800 inspecties uitgevoerd, zowel fysiek als administratief vanachter het bureau. De inspecties leidden tot betere naleving van de regels en een lager risico op legionellabesmetting. Prioritaire instellingen namen maatregelen en verbeterden het beheer. Ook hebben we besturingstoezicht bij een ziekenhuis uitgevoerd. Dit zorgde ervoor dat het ziekenhuis maatregelen nam om het legionella-beheer in orde te maken en te houden.

Hoogwaterveiligheid

De rol van de ILT

De ILT speelt een belangrijke rol in de bescherming van Nederland tegen hoogwater met toezicht op het beheer van de primaire waterkeringen. Rijkswaterstaat en de waterschappen voeren dit beheer uit. Deze waterbeheerders moeten ervoor zorgen dat de primaire waterkeringen voldoen aan de eisen, zodat Nederland beschermd blijft tegen overstromingen. Wij beoordelen hoe zij dit beheer uitvoeren.

Resultaten van ons werk

Samen met waterschappen kansen en risico’s verkennen bij het beheer van primaire waterkeringen

In 2025 hebben wij bestuurlijke gesprekken gevoerd met alle waterschappen die primaire waterkeringen beheren. Het doel van deze gesprekken was om samen de kansen en risico’s voor het beheer van de primaire waterkeringen te verkennen. Het resultaat is dat wij met enkele waterschappen vervolggesprekken houden over bijvoorbeeld het beheer van informatie over de keringen.

Zorgen voor goed beheer op de primaire waterkeringen

Voor de primaire waterkeringen geldt een zorgplicht, die is opgesteld door het ministerie van IenW. Hierdoor weten waterschappen en Rijkswaterstaat als waterkeringbeheerders wat ze voor de zorgplicht op orde moeten hebben. Over de zorgplicht rapporteren waterkeringbeheerders ieder jaar in een waterveiligheidsjaarverslag.

Rijkswaterstaat heeft bij de ILT aangegeven dat ze haar zorgplicht voor de primaire waterkeringen eind 2025 op orde heeft. De zorgplicht omvat de organisatie, processen en uitvoering voor goed beheer van de primaire waterkeringen. In 2025 heeft de ILT kwartaalgesprekken gehouden met Rijkswaterstaat over de voortgang van het op orde brengen. Daarin werd duidelijk dat er veel stappen zijn gezet, maar dat de zorgplicht eind 2025 toch nog niet helemaal op orde was. Er is nog verbetering nodig op bijvoorbeeld het beheer van informatie en kennisbehoud. Het risico hiervan voor de staat van de primaire waterkeringen moet in kaart worden gebracht. We houden het vervolg in de gaten.

De 2e beoordelingsronde primaire waterkeringen op orde krijgen

Tijdens de 2e beoordelingsronde zijn alle keringbeheerders verplicht om de dijktrajecten in hun beheer binnen 12 jaar te beoordelen. De keringbeheerders onderzoeken hierbij of de dijktrajecten voldoen aan de wettelijke veiligheidsnormen uit de Omgevingswet. Het gaat om 237 trajecten over een totale lengte van 3.400 kilometer aan keringen.

Om de dijktrajecten te kunnen beoordelen is een zogenaamde hydraulische belasting per traject nodig. De afgifte daarvan door het ministerie loopt echter vertraging op. Hierdoor kan het zijn dat de 12-jaarlijkse beoordeling niet binnen de verplichte termijn kan plaatsvinden. Als de wettelijke termijn van 12 jaar niet wordt gehaald, moet een keringbeheerder vrijstelling voor de beoordeling aanvragen bij ons. Hiervoor hebben de keringbeheerders, de ILT en het ministerie van IenW een redeneerlijn (instructie) opgesteld.

Cybersecurity en fysieke veiligheid

De rol van de ILT

Cybersecurity is belangrijk om digitale systemen en informatie veilig te houden en ervoor te zorgen dat deze niet gestolen, verstoord of beschadigd worden. Wij houden toezicht op de (digitale) weerbaarheid van aanbieders van essentiële diensten, de zogenaamde AED's. Dat zijn organisaties die noodzakelijke diensten leveren aan de Nederlandse samenleving. Het toezicht richt zich op de AED's die onder het ministerie van IenW vallen. Dit zijn bijvoorbeeld bedrijven in de drinkwatervoorziening, luchtvaart, havens en voor rail. Om hun dienstverlening veilig te stellen, moeten deze bedrijven hun digitale systemen en informatie beveiligen. Zij zijn verplicht om cyberincidenten te voorkomen of de gevolgen ervan te beperken.

Resultaten van ons werk

Informatiegestuurd en risicogericht toezicht op AED's ontwikkelen

We bereiden ons voor op de invoering van de Cyberbeveiligingswet (Cbw) en de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten (Wwke). Doordat er veel nieuwe ondertoezichtstaanden bij komen, ontwikkelen wij methoden voor informatiegestuurd en risicogericht toezicht. De invoering van deze wetten is uitgesteld tot het 2e kwartaal van 2026. Het jaar 2025 stond voor ons in het teken van de voorbereidingen. Wij werken hierbij intensief samen met andere toezichthouders en diensten die betrokken zijn bij deze wetten.

Verbeteringen tot stand laten komen in cybersecurity bij AED's

In 2025 hebben wij cybersecurity-inspecties uitgevoerd bij AED's. De aanbieders waar wij overtredingen hebben vastgesteld, hebben deze opgepakt en opgelost waar mogelijk. Overtredingen die wij geconstateerd hebben zijn bijvoorbeeld onvolledige of ontoereikende procesbeschrijvingen en procedures. Ook het niet naleven van eigen beleid over informatiebeveiliging of cybersecurity-incidentmanagement is een overtreding. Als zij overtredingen niet, onvolledig of te laat in orde hebben gemaakt, hebben wij passend ingegrepen om verbetering tot stand te laten komen. AED's hebben een meldplicht en moeten incidenten met mogelijk ernstige gevolgen tijdig rapporteren.

In 2024 hebben de AED's enkele incidenten gemeld. Wij hebben deze in 2025 behandeld. Ook is de ILT gestart met toezicht op de informatiebeveiligingsvereisten, genaamd Part-IS, die de European Union Aviation Safety Agency (EASA) stelt aan burgerluchtvaartorganisaties.

Samenwerken met andere toezichthouders aan het opstellen van een inspectiebeeld

We schrijven mee aan een inspectiebeeld waarin de bevindingen staan van meerdere toezichthouders die controleren op naleving van de Cbw en de Wwke. Omdat deze 2 wetten in de 2e helft van 2026 ingaan, is besloten om het inspectiebeeld in 2025 nog niet uit te geven. De invoering van de wetten brengt voor veel organisaties extra werk met zich mee. Ook is het contact met toezichthouders voor velen nieuw. Wij en andere toezichthouders beseffen dit en werken samen in een gecoördineerde aanpak. We stemmen onderling af hoe de inspectielast voor de ondertoezichtstaanden beperkt kan worden.

Goed en betaalbaar wonen

De rol van de Aw en de ILT

Het hebben van woonruimte is een primaire levensbehoefte. Voor mensen die hier niet zelf in kunnen voorzien, zijn er in Nederland woningcorporaties. De Autoriteit woningcorporaties (Aw), onderdeel van de ILT, houdt toezicht op alle woningcorporaties in Nederland namens de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO). De Aw ziet er als onafhankelijke toezichthouder op toe dat woningcorporaties hun belangrijkste taak goed (kunnen blijven) uitvoeren. De kerntaak van woningcorporaties is zorgen dat mensen met een laag inkomen goed en betaalbaar kunnen blijven wonen.

In 2025 telde Nederland 269 corporaties die samen bijna 2,4 miljoen woningen bezitten én bestond de Aw 10 jaar. Het toezicht is in die jaren aangepast aan de veranderende omstandigheden. De Aw werkt risicogericht door tijd, middelen en aandacht vooral in te zetten waar de kans op misgaan én de impact daarvan het grootst zijn. Dat doet de Aw steeds meer datagestuurd op basis van cijfers, feiten en analyses. Ook besteedt de Aw meer aandacht aan ontwikkelingen in de regio's en het stelsel als geheel.

Naast de Aw, die toezicht houdt op woningcorporaties, houdt de ILT toezicht op de regelgeving voor energielabels voor gebouwen. Dit in het kader van producttoezicht namens de minister van VRO. In de regelgeving staat in welke situaties een energielabel verplicht is en wat de uitzonderingen zijn. Een onderdeel van dit toezicht bestaat uit controle op de aanwezigheid van een geldig energielabel bij verhuur van woningen.

Resultaten van ons werk

Betrouwbare en geschikte besturen en behandeling van volkshuisvestelijke aanvragen

De Aw voert geschiktheids- en betrouwbaarheidstoetsen uit bij (her)benoemingen van bestuurders en leden van de Raden van Commissarissen (RvC's). Personen die het beleid van een woningcorporatie (mede) bepalen of hier toezicht op houden, moeten betrouwbaar en geschikt zijn voor hun functie. In 2025 gaf de Aw 455 zienswijzen af en zijn 6 aanvragen ingetrokken door de kandidaten zelf.

Ook behandelt de Aw volkshuisvestelijke aanvragen. Dit zijn aanvragen die zich richten op financiële en juridische kwesties. Bij deze aanvragen kijkt de Aw onder meer naar mogelijk verlies van maatschappelijk verbonden vermogen. En of corporaties in het belang van de volkshuisvestelijke taken handelen. Voorbeelden zijn de fusie of splitsing van een corporatie, statutenwijziging en goedkeuring bij de verkoop van vastgoed van woningcorporaties. In 2025 heeft de Aw 125 volkshuisvestelijke aanvragen goedgekeurd.

Toezicht op goed functioneren van woningcorporaties

Op basis van gesignaleerde risico's voert de Aw jaarlijks onderzoeken uit bij een groot deel van de 269 woningcorporaties. Dit is het doorlopende toezicht op individuele woningcorporaties. In 2025 heeft de Aw 184 reguliere onderzoeken bij individuele corporaties afgerond. Naast het doorlopende toezicht kunnen woningcorporaties onder verscherpt toezicht worden geplaatst. Dit gebeurt bijvoorbeeld als er ernstige zorgen of twijfels zijn over de governance van een corporatie of wanneer de financiële continuïteit in gevaar is. Bij governance gaat het onder meer over de manier van besturen van de corporatie, de vastlegging van de besluiten of over de rol die het bestuur en de RvC spelen. De Aw kan een woningcorporatie onder verscherpt toezicht plaatsen wanneer er onvoldoende vertrouwen is in een herstel uit eigen beweging en op eigen kracht. In 2025 zijn er geen extra woningcorporaties onder verscherpt toezicht gesteld. Van de 3 woningcorporaties die al onder verscherpt toezicht stonden, heeft de Aw in 2025 2 woningcorporaties weer overgeheveld naar regulier toezicht.

Staat van de corporatiesector: signalen over het corporatiestelsel

Jaarlijks publiceert de Aw in het kader van haar stelseltoezicht het rapport Staat van de corporatiesector. In dit rapport geeft de Aw signalen af over risico's voor het corporatiestelsel en kansen voor verbetering. De signalen kunnen gericht zijn aan het Rijk, de corporaties, gemeenten of andere partijen.

De Staat van de corporatiesector van 2025 bevat de volgende hoofdsignalen:

- Gemeenten, corporaties en het Rijk moeten samen snel zorgen voor voldoende locaties voor nieuwbouw door corporaties en sterk sturen op sociale en middenhuur.
- Het Rijk moet ingrijpen bij het bepalen van de prijs van de bouwgrond voor sociale huurwoningen, in plaats van die volledig aan de markt over te laten, zodat deze woningen betaalbaar blijven.
- Het Duurzaam prestatiemodel (DPM): Dit model helpt corporaties om aan de slag te gaan met een realistische 15-jaarsbegroting, een regionale oriëntatie en een heroverweging van hun risicobereidheid. Het DPM is een financieel model om gezamenlijk regionale en nationale volkshuisvestelijke opgaven aan te pakken waarbij de continuïteit van de woningcorporaties wordt gewaarborgd.

Verder werken aan impact: regionale dimensie, huurbevriezing, geschiktheids- en betrouwbaarheidstoets en preventieve inzet op integriteit

De Aw werkt aan verschillende instrumenten die bij moeten dragen aan het goede functioneren van individuele woningcorporaties en alle woningcorporaties gezamenlijk. Dit kunnen bijvoorbeeld handreikingen zijn, onderzoeken in het kader van thematisch toezicht of interventies die volgen uit de wet. Dit in aanvulling op het reguliere toezicht om de impact van het toezicht te vergroten. De Aw onderzoekt voortdurend hoe het toezicht zich zowel inhoudelijk als in de uitvoering verder kan ontwikkelen.

Zo kan de maatschappelijke opgave van corporaties niet meer los worden gezien van het regionale niveau, vooral als het gaat om woningbouw. Het belang van regionalisering krijgt formeel in wetgeving en informeel in samenwerkingsverbanden vorm en heeft gevolgen voor de wijze waarop de toezichthouder zijn rol invult. De Aw heeft in 2025 geëxperimenteerd met regionale gesprekken. Ook heeft de Aw meer informatie en data verzameld op het regionale niveau. Hiermee wil de Aw een kwantitatieve en kwalitatieve verbetering bereiken om meer inzicht te krijgen in de regionale context. Hierdoor sluiten

het individuele en stelseltoezicht, en de impact daarvan, beter aan op de praktijk waarin regionalisering steeds relevanter wordt.

De Aw heeft in het 2e kwartaal van 2025 een signaalrapportage opgesteld voor de minister van VRO. Deze rapportage ging over de gevolgen voor de financiële gezondheid en prestaties van woningcorporaties door de voorgenomen huurbevriezing. De minister heeft deze signaalrapportage daarna aan de Tweede Kamer aangeboden. De huurbevriezing had volgens de Aw 3 belangrijke consequenties:

- Nationale ambities voor nieuwbouw en verduurzaming zijn niet meer haalbaar.
- Negatieve impact op wooncondities voor huurders met de laagste inkomens.
- Beleidswijzigingen leiden tot een daling van de bereidheid om te investeren.

De minister van VRO heeft het voorstel voor een 2-jarige huurbevriezing ingetrokken.

Volkshuisvesting in Nederland heeft een rijke historie. Al sinds de 19e eeuw zetten mensen zich in voor betere woonomstandigheden. Toezichthouder Rini en inspecteur Sylvia voelen dat vandaag de dag nog steeds. “We zijn een onafhankelijke toezichthouder die niet alleen kijkt naar de naleving van de wet, maar die ook oog heeft voor maatschappelijke ontwikkelingen. Als ontwikkelingen vragen om aanpassing van beleid of wet- en regelgeving, dan brengen we een signaal uit aan de minister van VRO.”

In 2025 heeft de Aw een aangepaste werkwijze voor een specifieke toets vastgelegd in een nieuwe beleidsregel. Het gaat hier om de toets op de geschiktheid en betrouwbaarheid van bestuurders en commissarissen van woningcorporaties. Dit betreft een verkorte aanvraag bij de herbenoeming van commissarissen en een tussentijdse toets als garantie voor doorlopende geschiktheid en betrouwbaarheid. Met deze aanpassingen vermindert de Aw de administratieve lasten en benadrukt de Aw dat goed bestuur geen momentopname is, maar een doorlopend proces.

In 2025 heeft de Aw opnieuw een handreiking integriteit uitgebracht. Dit instrument biedt inzicht in werkwijzen en benoemt goede praktijkvoorbeelden. De handleiding geeft ook richtlijnen voor bestuurders, commissarissen en medewerkers van corporaties. De handreiking wordt door de sector goed ontvangen en gebruikt. Daarnaast heeft de Aw toezicht uitgevoerd op een thema, namelijk op integriteit bij onderhoudsprojecten. Hiermee houdt de Aw dit onderwerp voor de sector hoog op de agenda. In 2025 heeft de Aw de lijn doorgezet die zij in 2024 heeft gestart voor het voorkomen van fraude door opdrachtnemers, waaronder aannemers.

De ILT verhoogt het aantal geregistreerde energielabels bij particulier verhuurde woningen

Het energielabel van woningen laat zien hoe energiezuinig een woning is en wat nodig is om deze woning duurzamer te maken. Hoe energiezuiniger de woning, hoe beter dit is voor mens, milieu en portemonnee. Meer dan 98% van de verkochte woningen heeft een energielabel, terwijl dit percentage bij huurwoningen veel lager is. Daarom startte de ILT in 2024 een proef met de gemeente Amsterdam. Deze proef was erop gericht om particuliere verhuurders te wijzen op de verplichting om een energielabel te hebben bij de verhuur van woningen. De proef ging door in 2025.

> **"Het is goed om bij iedere handhavende taak na te denken of er andere interventies in te zetten zijn die mogelijk meer effect zullen opleveren dan het opleggen van een boete of last onder dwangsom", zegt inspecteur Angela. "De samenwerking met de gemeente Amsterdam heeft dit bewezen. Deze werkwijze is effectief en efficiënt. Er zijn in een korte tijd heel veel energielabels geregistreerd met relatief weinig inspanning van ons als toezichthouder."**

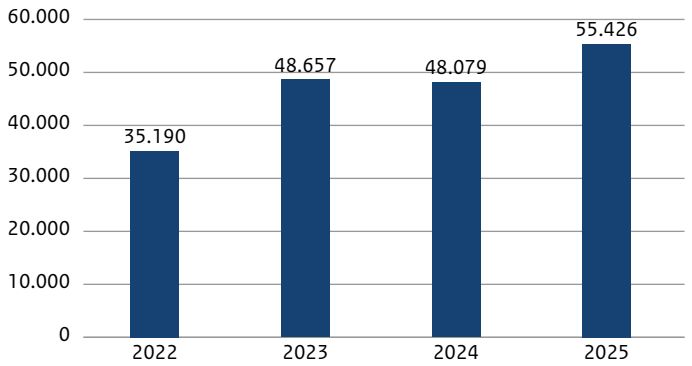
Ruim 900 woningeigenaren in Amsterdam ontvingen een gezamenlijke brief van ons en de gemeente. In deze brief stond dat zij geen energielabel voor hun verhuurde woning hadden en hoe zij een energielabel konden aanvragen. Binnen 3 maanden registreerden de woningeigenaren een energielabel bij 59% van deze woningen. Ook registreerden zij soms een energielabel voor andere woningen die zij in bezit hebben. Bij een deel van de overige 41% voerden we via steekproeven inspecties uit. Als het label niet geregistreerd was, startten we een traject voor het opleggen van een last onder dwangsom. Bij het opleggen van een last onder dwangsom krijgt een woningeigenaar een bepaalde tijd om de overtreding te beëindigen (last). Gebeurt dat niet binnen die tijd, dan moet de woningeigenaar een geldbedrag (dwangsom) betalen. Bij de proef met de gemeente Amsterdam registreerden de eigenaren bij 80% van de geïnspecteerde woningen binnen de bepaalde tijd het energielabel alsnog.

Begin 2025 publiceerde de ILT samen met de gemeente Amsterdam de resultaten van de proef op hun websites en deelden zij deze met vakmedia. Halverwege 2025 presenteerde de ILT de resultaten van de proef met de gemeente Amsterdam in de Leerkring particuliere verhuurders van de City Deals energieke wijken. De gemeente Amsterdam stelde een handleiding op met daarin de stappen voor samenwerking tussen een gemeente en de inspectie. Via de Vereniging Nederlandse Gemeenten deed de ILT een oproep aan alle gemeenten. Eind 2025 gaven 9 gemeenten aan dat zij samenwerking met ons willen aangaan.

2.5 Toezicht en vergunningverlening in cijfers

Toezicht: aantal inspecties, onderzoeken, audits en incidenten

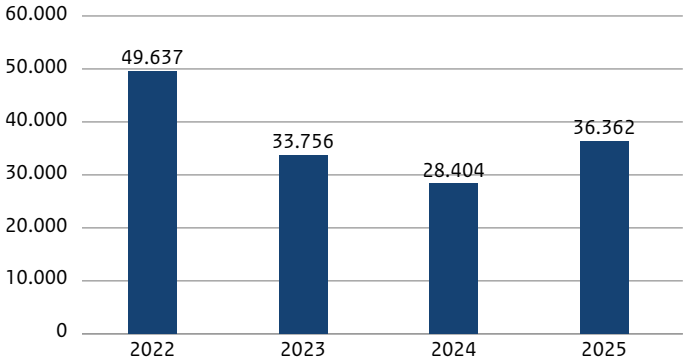
Het jaarlijks aantal inspecties, onderzoeken, audits en incidenten stijgt de afgelopen jaren. Deze cijfers zijn exclusief de Autoriteit woningcorporaties.



De variaties tussen de jaren hebben een aantal oorzaken. Namelijk effecten van Covid-19, veranderingen in de taken van de ILT en de vraaggestuurde afgifte van vergunningen. Maar ook de invulling van en de ontwikkeling in het (risicogestuurde) toezicht en wijzigingen in de vastlegging in systemen. Het toezicht richt zich op het behalen van de grootst mogelijke maatschappelijke impact.

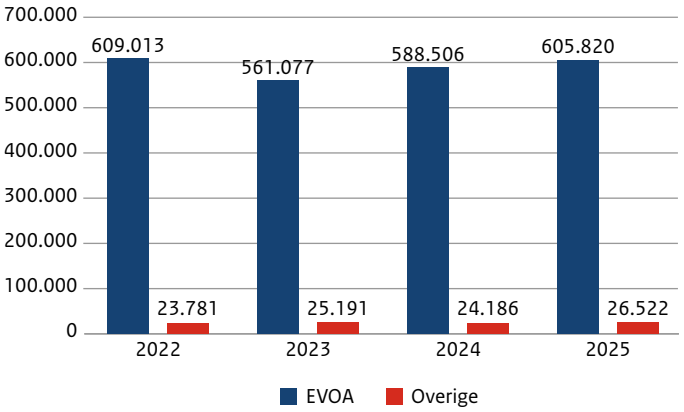
Aantal vergunningen

Het aantal vergunningen daalde tussen 2022 en 2024. Daarna groeide het aantal vergunningen. Deze cijfers zijn exclusief de Autoriteit woningcorporaties.



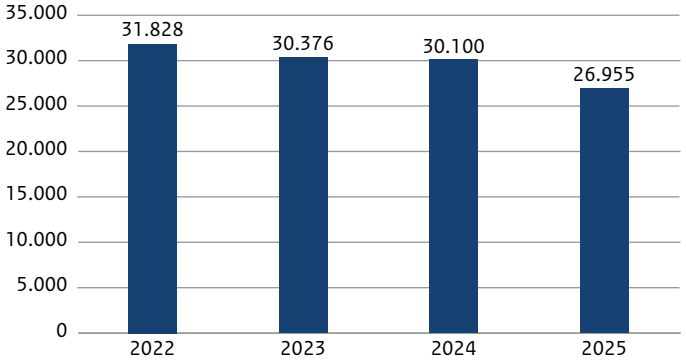
Aantal meldingen

Het aantal EVOA-meldingen daalde tussen 2022 en 2023. Daarna steeg het aantal EVOA-meldingen tot 2025. Het aantal overige meldingen kent een groei over de periode 2022 tot 2025.



Aantal vragen

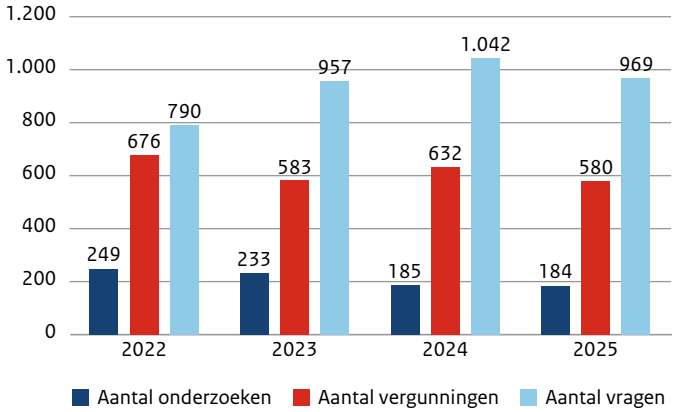
Het aantal vragen dat de ILT krijgt neemt de afgelopen jaren af. De verbetering van onze website heeft ervoor gezorgd dat informatie eenvoudiger te vinden is. Deze cijfers zijn exclusief de Autoriteit woningcorporaties.



Autoriteit woningcorporaties

Het aantal onderzoeken door de Autoriteit woningcorporaties is geleidelijk afgenomen in de periode 2022 tot 2025.

Het aantal vergunningen en het aantal vragen wisselt per jaar. Het aantal vergunningen in 2025 bestaat uit 455 afgegeven zienswijzen Geschiktheid en Betrouwbaarheid (GenB) en 125 afgegeven besluiten voor Volkshuisvestelijke vergunningen (VHV).



3 De ILT-organisatie

3 De ILT-organisatie

We werken in een omgeving die altijd in beweging is. En ook altijd in beweging blijft. Dat betekent dat ook wij ons voortdurend moeten blijven aanpassen om mens en milieu te beschermen. Dat geldt voor de collega's die vergunningen verlenen, toezicht houden, opsporen en handhaven. En het geldt voor de collega's die op de achtergrond zorgen dat dit mogelijk is.

We willen een impactvolle, toekomstgerichte toezichthouder zijn. Met betrokken en deskundige mensen bouwen we aan een duurzame leefomgeving en veilig en duurzaam transport. Dit doen we in nauw contact met belanghebbenden. We zetten onze middelen vooral in waar de risico's het grootst zijn en wij de meeste impact hebben. We signaleren, investeren in onze kennis en passen innovaties toe in ons werk. Daarbij maken we slim en verantwoord gebruik van data en technologie.

We hebben te maken met verschillende financiële opgaven. In 2025 hebben we al 1% van ons budget ingeleverd om te voldoen aan de door het kabinet Schoof opgelegde bezuiniging. Tot 2029 loopt deze bezuiniging verder op tot 2,5%. De taakstelling in 2025 hebben we opgevangen door nieuwe taken minder intensief op te pakken. Naast de taakstelling hadden we in 2025 te maken met een tekort op onze begroting. Dit had te maken met hoge kostenstijgingen en noodzakelijke investeringen in ICT. We hebben stevig gestuurd op een zo laag mogelijk tekort. Hiervoor hebben we een aantal financiële maatregelen genomen. Zo hebben we een selectieve vacaturestop ingesteld en hebben we minder geld uitgegeven aan de inhuur van extern personeel. Ook hebben we bezuinigingen doorgevoerd op onze bedrijfsvoering. Onder andere door minder geld aan externe zaalhuur uit te geven en het aantal dienstvoertuigen te verminderen. De bezuinigingen zijn bovendien nodig omdat we richting de toekomst meer ruimte willen maken voor investeringen in informatievoorziening, data en cybersecurity. En ook voor de inzet van kunstmatige intelligentie en een verhoging van het opleidingsbudget.

Dienst- en vergunningverlening

We werken dagelijks aan optimale bereikbaarheid en een goede dienstverlening via diverse kanalen. Dat doen wij onder andere via onze Nederlandstalige website, Engelstalige website, social media en persvoorlichting. We beantwoorden vragen van bedrijven en burgers via telefoon, e-mail en chat. Meldingen en signalen die we uit de omgeving krijgen, gebruiken we om ons toezicht te verbeteren. Via een jaarlijks klanttevredenheidsonderzoek meten wij de tevredenheid van vragenstellers. In 2025 kreeg onze dienstverlening het rapportcijfer 7.5.

Wij werken continu aan een toegankelijke website. Met informatie die bezoekers van ons als toezichthouder en vergunningverlener nodig hebben. In 2025 hebben we teksten en de navigatie op onze website verbeterd voor de dossiers Stoffen en producten, EVOA, Bodem en Scheepvaart. Voor het webdossier Luchtvaart hebben we daarmee een start gemaakt. Ook hebben we een grote stap gezet met een nieuwe structuur en uitbreiding van Engelstalige content. Hiermee maken we belangrijke informatie beter toegankelijk voor anderstalige doelgroepen. Beslisbomen, de zogenaamde regelhulpen, stellen bezoekers van onze website in staat om gemakkelijk antwoorden te vinden op heel specifieke vragen. Bijvoorbeeld over vrijstellingen voor Code 95 of het gebruik van de tachograaf.

We doen onderzoek onder gebruikers zodat we met de resultaten daarvan praktische verbeteringen op onze website kunnen doorvoeren en de interactie kunnen verbeteren. In 2025 leidde 1 van de uitkomsten ertoe dat we gestart zijn met concrete uitleg over aanvraag- en meldprocessen voor individuele formulieren op de website. Dit vergroot de gebruiksvriendelijkheid bij het invullen van formulieren.

3.1 De wendbare organisatie

Meerjarenstrategie 2026-2029

In 2025 hebben we de Meerjarenstrategie 2026-2029 gepubliceerd. In deze strategie beschrijven we onze ambitie en de agenda voor de komende 4 jaar. In die periode zetten we relatief meer in op milieu en minder op transport. We zien namelijk dat de druk op het milieu toeneemt door complexe en grootschalige risico's, terwijl de beheersing van veiligheidsrisico's in het transportdomein over het algemeen goed is georganiseerd.

“Met deze meerjarenstrategie vertellen we wat de ILT de komende jaren wil bijdragen aan de bescherming van mens en milieu. En laten we zien hoe we onze taken op de verschillende onderwerpen daarvoor in samenhang zullen uitvoeren. Zodat de samenleving weet wat ze van ons kan verwachten’’, benadrukt strategisch adviseur Elise.

Onwikkellijn ILT

Het doorvoeren van onze strategie in tijden van bezuinigingen vraagt wendbaarheid van onze organisatie. In 2024 hebben we de Ontwikkellijn ILT opgesteld. Hierin staan 7 ontwikkelopgaven:

- Verhogen effectiviteit op het gebied van infrastructuur en milieu en realiseren van efficiëntere inzet op transport.
- Significant verbeteren van ICT/dataondersteuning en investeren in nieuwe technologie.
- De manier van sturen, leiderschap en gedrag in lijn brengen met de ambitie van de ILT.
- Verder professionaliseren van de relatie tussen beleid en toezicht.
- Aanscherpen van beoordelingscriteria als basis voor prioritering en scherpe keuzes.
- Borgen van bestaande kennis en zorgdragen voor continue ontwikkeling en delen van kennis.
- Verder werken aan zichtbaarheid en transparantie.

In 2025 zijn we gestart met de uitvoering van de ontwikkelopgaven. Om beter te kunnen prioriteren in onze inzet, hebben we gewerkt aan scherpere tactische beoordelingscriteria. Hierbij houden we rekening met de maatschappelijke risico’s en met de eigen verantwoordelijkheid van organisaties. We kijken ook naar hoe zij omgaan met risico’s.

In de volgende paragrafen staat nog een aantal resultaten van onze inzet op de ontwikkellijn.

3.2 Competente en wendbare medewerkers

Om een wendbare en lerende organisatie te blijven, moeten we ook beschikken over competente en flexibele medewerkers. We willen een organisatie zijn waarin leiderschap inspireert en samenwerking vanzelfsprekend is. Iedere medewerker moet kunnen werken vanuit vertrouwen, veiligheid en verantwoordelijkheid. Zowel medewerkers als leidinggevenden zijn deskundig, betrokken en handelen vanuit de bedoeling van ons werk.

In het kader van de Ontwikkellijn hebben we een leiderschapsvisie vastgesteld. Deze visie geeft richting aan hoe we leidinggeven: mensgericht, koersvast en met oog voor het maatschappelijk effect van ons werk. De visie helpt onze leidinggevenden om hun eigen ontwikkeling meer in samenhang uit te voeren. Daarnaast zorgt deze voor een gedeeld beeld van goed leiderschap binnen alle lagen van onze organisatie.

Om onze organisatie voor te bereiden op de toekomst, hebben we een strategische personeelsplanning opgesteld. Deze beschrijft de ontwikkelingen die op ons afkomen, ons werk en de mensen die daarvoor nodig zijn. Hierdoor hebben we beter in beeld welke competenties en functies we nodig hebben om effectief te blijven. In 2025 hebben

> “De maatschappelijke opgaven waar we voor staan veranderen snel en daarmee verandert ook ons werk. We moeten nieuwe risico’s eerder herkennen, goed begrijpen en op tijd handelen, zonder concessies te doen aan zorgvuldigheid en onafhankelijkheid. Daarom zijn competente en wendbare medewerkers cruciaal. Zij blijven leren, stemmen af en brengen kennis naar de praktijk, zodat ons werk merkbaar verschil maakt”, benadrukt organisatieadviseur Jasmine.

we een competentiemanagementsysteem ingevoerd waarmee we de competenties en kwalificaties van medewerkers in kaart brengen. Dit helpt leidinggevenden en medewerkers bij het voeren van ontwikkelgesprekken. Bovendien maakt het duidelijk welke competenties nog ontwikkeld moeten worden.

We willen een cultuur behouden waarin vertrouwen, aanspreekbaarheid en welzijn centraal staan. In 2025 hebben we daarom trainingen en dialoogsessies georganiseerd voor leidinggevenden en teams. Tijdens deze sessies hebben we thema’s als diversiteit, gelijkwaardigheid en inclusie besproken. Er was ook aandacht voor vitaliteit en het voorkomen van verzuim.

We beseffen dat goed leiderschap en goed werknemerschap de basis vormen voor onze organisatie. In 2025 hebben we deze basis versterkt: met meer aandacht voor ontwikkeling, veiligheid, waardering en samenwerking. We hebben concrete stappen gezet op het gebied van leiderschap, talentontwikkeling, loopbaaninzicht en sociale veiligheid. Hierdoor zijn we beter voorbereid op de maatschappelijke opgaven van morgen. We hebben mensen die weten wat er nodig is en die de ruimte krijgen om het verschil te maken.

Veilig en gezond werken

Onze medewerkers moeten veilig en gezond kunnen werken. Daarom besteden we voortdurend aandacht aan veilige arbeidsomstandigheden:

- Het uitvoeren van inspecties door 1 persoon kan risico’s met zich meebrengen die onverantwoord zijn. In 2025 hebben we daarom in een zogenaamde kaderprocedure afspraken vastgelegd over het wel of niet alleen uitvoeren van inspectiewerkzaamheden.
- Onze inspecteurs werken soms op hoogte. Voor situaties waarin niet met een inspectieladder gewerkt kan worden, hebben we beheersmaatregelen opgesteld. Dit geldt bijvoorbeeld bij het inspecteren van tankwagens en tankcontainers.
- Medewerkers die op inspectie gaan, gebruiken vaak persoonlijke beschermingsmiddelen. In een zogenaamde keuzewijzer hebben we uitgewerkt welk beschermingsmiddel minimaal nodig is bij verschillende gevaren.

3.3 Inzicht in nieuwe risico's en kennis

We zijn een organisatie die veel kennis nodig heeft om ons werk te kunnen doen. We hebben vakinhoudelijke specialisten binnen de verschillende thema's. Ontwikkelingen in de omgeving vragen van ons dat wij onze kennis voortdurend blijven ontwikkelen. In de Ontwikkellijn hebben we kennis daarom benoemd als aparte ontwikkelopgave.

In 2025 zijn we gestart door in kaart te brengen hoe de inhoudelijke kennis op dit moment in de organisatie is georganiseerd. We hebben verkenningen gedaan op een aantal thema's. We hebben risicoanalyses en onderzoeken uitgevoerd naar onderwerpen die verschillende onderdelen van onze organisatie raken. Ook maken we eens in de 4 jaar een omgevingsanalyse. Hierin beschrijven we ontwikkelingen in de omgeving die van invloed kunnen zijn op onze organisatie. Sommige ontwikkelingen komen toch onverwachts of gebeuren in een ander tempo. Daarom hebben we, naast de 4-jaarlijkse cyclus, in 2025 een doorlopende omgevingsmonitor ontwikkeld. Daarin houden we continu bij welke ontwikkelingen onze aandacht krijgen. De 4-jaarlijkse omgevingsanalyse blijft de basis voor dit proces.

Strategisch betrokken bij beleid

Met behulp van de werkgroep Strategisch betrokken bij beleid (SBB) kijken we in een vroeg stadium mee met mogelijke nieuwe taken. We kunnen zo al in beeld brengen wat deze nieuwe taken van ons vragen. Ook kunnen we advies aan het ministerie meegeven op basis van aanwezige kennis. Dit deden we bijvoorbeeld bij een Europese verordening over kunstmatige intelligentie. Deze AI-Act is in augustus 2024 in werking getreden. De invoering van de wet gaat in fases. Ter voorbereiding hierop hebben we, samen met andere toezichthouders, gewerkt aan een advies over welke toezichthouders een rol zouden moeten krijgen. Dit advies is gezamenlijk naar de minister van Economische Zaken en de staatssecretarissen van Koninkrijksrelaties en Digitalisering en van Rechtsbescherming gestuurd. Het advies vormt de basis voor de nationale implementatiewetgeving.

> **"De Europese wetgeving die nu in de maak is lijkt misschien nog ver weg", zegt strategisch adviseur Saskia. "Maar veranderingen die eraan komen kunnen groot zijn en raken onze werkvelden direct. Juist daarom is het belangrijk dat we vroegtijdig meegeven wat in de praktijk wel en niet werkt. Door nu al vooruit te kijken, dragen we bij aan beter beleid én effectiever toezicht."**

Via SBB bereiden we ons ook voor op nieuwe taken. Zo hebben we een toezichtstrategie ontwikkeld voor de Europese verordening die zich richt op het voorkomen van microplastics. We hebben voor de producten en stromen die onder ons toezicht vallen de volgorde bepaald van hoe belangrijk ze zijn. We zien dat polyvlokken en tapijtvezels in paardenbakken de meest risicovolle stromen vormen. In ons toezicht werken we aan het voorkomen van de risico's.

3.4 Informatiegestuurd werken

In ons werk verzamelen we veel gegevens. Deze gegevens geven ons informatie waarop we ons handelen kunnen richten. Bijvoorbeeld door inzicht te krijgen waar de risico's het grootst zijn. Dit op informatie gebaseerde handelen is een kernpunt uit de visie van de ILT.

We hebben in 2025 stappen gezet in de verbetering van onze informatievoorziening. Ook het verder op orde brengen van de informatieveiligheid, privacy en informatiehuishouding is daar een onderdeel van. Concrete resultaten zijn onder andere de eerste vormen van het dataplatform en een slimme assistent die kunstmatige intelligentie bruikbaar maakt voor elke medewerker. Een ander voorbeeld is een integraal dashboard waarmee inspecteurs en vergunningverleners op een efficiënte en privacyvriendelijke manier inzicht krijgen in bedrijfsgegevens.

Tegelijkertijd zijn hogere investeringen nodig om te kunnen voldoen aan de vereisten uit wet- en regelgeving. En voor een betrouwbare, digitale werkomgeving die aansluit bij de behoeften van de medewerker van nu. We staan voor een grote vervangingsopgave van onze ICT-systemen. Deze opgave pakken we stap voor stap aan. We gaan werken met herbruikbare bouwblokken. De bouwblokken worden op een ontwikkelplatform aan elkaar verbonden. In 2025 hebben we een keuze gemaakt voor een ontwikkelplatform. We investeren in de samenwerking met andere overheidsorganisaties en het bedrijfsleven op alle IT-gebieden. Dat doen we om kosten te besparen en kennis en expertise te delen.

In 2025 is de cloudomgeving op Europese servers gereedgekomen. Dit is een veilige omgeving voor de IT-operatie. Op deze cloudomgeving slaan we data en programma's op.

Ook hebben we de omslag gemaakt van een meer traditionele manier van werken naar een kortcyclische aanpak: de agile werkwijze. Dit betekent dat we het werk bewust opknippen in stappen. We werken in korte, vaste periodes aan het opleveren van werkende producten of onderdelen daarvan. We leren van onze ervaringen en passen ons aan waar dat nodig is. Deze aanpak helpt ons om sneller bij te sturen. Deze werkwijze helpt ook om focus te houden en de klus te klaren.

Inzet op innovaties

We versterken niet alleen onze ICT maar kijken ook naar de mogelijkheden van nieuwe technologie. We onderzoeken hoe deze technologie ons kan helpen om ons werk slimmer uit te voeren.

We verkennen hoe sensoren en computermodellen ons kunnen ondersteunen om risico's in kaart te brengen. Zo hebben we in 2025 een test uitgevoerd voor schadeherkenning aan het spoor. In deze test hebben we beeldherkenning gebruikt om snel schade aan het spoor te ontdekken uit grote hoeveelheden beeldmateriaal. Dit beeldmateriaal hebben we verzameld met drone-inspecties. Met de beeldherkenning filteren we snel de beelden die extra aandacht vragen van de inspecteur. Hierdoor maken we ons railtoezicht effectiever en efficiënter.

We werken aan technische hulpmiddelen voor het bij elkaar brengen van verschillende soorten gegevens. Waarbij die informatie bovendien voor ons op een overzichtelijke manier is te bekijken. Dit draagt bij aan het stellen van prioriteiten en het gerichter kunnen bepalen op welke manieren we ingrijpen. Een voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van een applicatie voor de luchtvaart. In 2025 zijn we begonnen aan deze applicatie die in 1 oogopslag de mogelijke veiligheidsrisico's in het luchtruim toont.

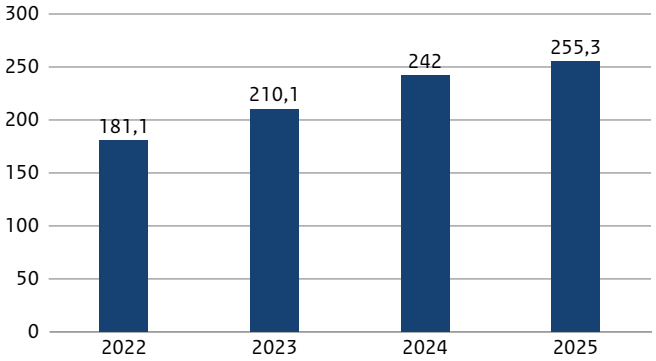
Inspecteurs kunnen met deze applicatie sneller patronen herkennen, locaties vergelijken en onderbouwde keuzes maken over waar hun inzet het meeste effect heeft. De applicatie kan ook gaan helpen in het gesprek met beleidsmakers, omdat de applicatie complexe gegevens op een begrijpelijke manier presenteert.

Tot slot onderzoeken we hoe kunstmatige intelligentie ons op een veilige en verantwoorde manier kan ondersteunen in ons werk. In verschillende experimenten en pilots doen we ervaring op met generatieve AI-toepassingen. Zo hebben we in 2025 testen uitgevoerd met chatbots en zoekassistenten. Deze maken het makkelijker om relevante informatie uit grote hoeveelheden tekstdocumenten te halen.

3.5 De ILT-organisatie in cijfers

Uitgaven in miljoenen euro's

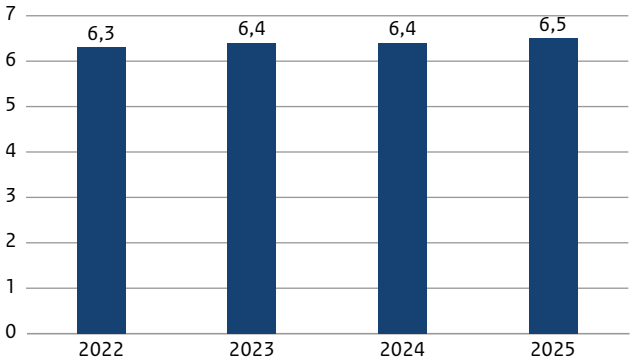
De uitgaven namen geleidelijk toe in de afgelopen 4 jaar.



De toename van de uitgaven van de afgelopen jaren wordt vooral veroorzaakt door een stijging van de personele uitgaven als gevolg van uitbreiding van taken van de ILT. Voorbeelden hiervan zijn de Vrachtwagenheffing en intensivering op het gebied van Cybersecurity. De uitgaven stegen verder door de overdracht van luchtvaarttaken van Kiwa aan de ILT en door het effect van de CAO voor rijksambtenaren. Tot slot was er sprake van prijsstijgingen.

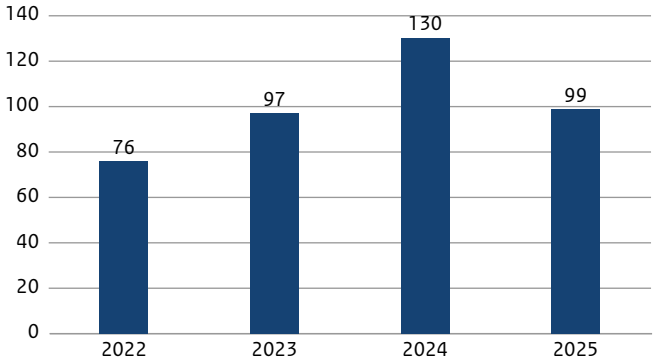
Opbrengsten vergunningverlening ILT in miljoenen euro's

De opbrengsten van vergunningverlening zijn de afgelopen jaren beperkt gestegen. Deze opbrengsten zijn exclusief die van vergunningverlening door de Autoriteit woningcorporaties.



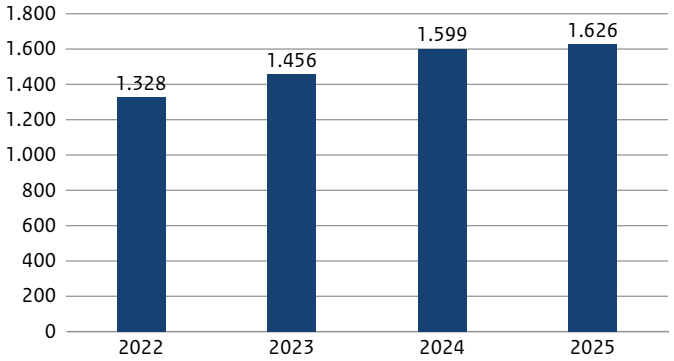
Aantal Woo-verzoeken

Er was een sterke groei van het aantal verzoeken tot openbaarmaking van overheidsinformatie (Woo-verzoeken) tussen 2022 en 2024. Het aantal Woo-verzoeken nam in 2025 weer af.



Personeel in fte

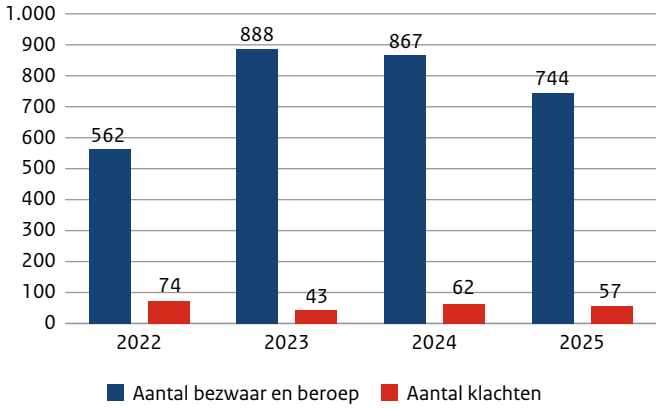
De hoeveelheid personeel groeide tussen 2022 en 2025. Deze groei vlakt af na 2024. De term fte staat voor fulltime-equivalent en gaat dus uit van een volledige werkweek.



Juridisch

Het aantal bezwaar en beroep steeg sterk tussen 2022 en 2023. In de periode van 2023 tot 2025 nam het weer af.

Het aantal klachten daalde geleidelijk in de periode 2022 tot 2025.



4 Beleid, wet- en regelgeving

4 Beleid, wet- en regelgeving

In dit hoofdstuk leest u over de aanwijzingen en instructies van bewindspersonen aan de ILT. Daarna leest u welke handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraude-bestendigheidstoetsen (HUF-toetsen) de ILT heeft gedaan op nieuwe of gewijzigde wet- en regelgeving.

4.1 Aanwijzingen en instructies van bewindspersonen aan de ILT

- Aanwijzing: Een minister kan op basis van aanwijzing 14 van de Aanwijzingen inzake de rijksinspecties, in bepaalde gevallen en onder voorwaarden een algemene of bijzondere aanwijzing aan een rijksinspectie geven. Een aanwijzing wordt aan de Tweede Kamer gestuurd of in de Staatscourant gepubliceerd.
- Instructie: Een minister kan op grond van artikel 10.22 van de Algemene wet bestuursrecht (AWB) een instructie geven.

In 2025 waren de volgende aanwijzingen en instructies van kracht.

Aanwijzing handhaving inzameldoelstelling kunststof drankflessen (2025)

De staatssecretaris van IenW heeft de aanwijzing gegeven om bij de handhaving op de 90% inzameldoelstelling alleen de kunststof drankflessen mee te tellen die via het statiegeldsysteem gescheiden ingezameld worden. Eerder bestond er onduidelijkheid over welke flessen precies meetelden voor het behalen van het inzameldoel. Na 31 mei 2026 verwacht de staatssecretaris van IenW duidelijkheid te geven over de wijze waarop kunststof drankflessen (sap- en zuivelflessen), waar geen statiegeld voor in rekening wordt gebracht, het best kunnen worden ingezameld. En welke eventuele juridische aanpassingen daarbij nodig zijn.

Aanwijzing niet-handhaven statiegeld op kunststof siroopflessen, ministerie van IenW (2023)

De staatssecretaris van IenW heeft in februari 2023 de aanwijzing gegeven tot niet-handhavend optreden bij kunststof siroopflessen. Deze is tot stand gekomen naar aanleiding van handhavingsverzoeken in relatie tot kunststof siroopflessen die (ook) zouden vallen onder het statiegeldsysteem voor kunststofflessen. Beleidsmatig was het niet de bedoeling om dit soort limonadeflessen binnen het bereik van het statiegeldsysteem te laten vallen in verband met thuisgebruik en minder kans tot zwerfafval. Kunststof verpakkingen voor limonadesiropen zullen (net als de metalen verpakkingen voor limonadesiropen) worden uitgezonderd van de statiegeldverplichting. De definitie wordt bij de eerstvolgende wijziging van het Besluit beheer verpakkingen aangepast, maar dat is niet op korte termijn. In de tussentijd is de bedoeling dat de ILT in deze gevallen niet-handhavend optreedt.

Aanwijzing Regeling kunststofproducten voor eenmalig gebruik naar aanleiding van aangenomen Tweede Kamermoties (2023)

De staatssecretaris van IenW heeft in december 2023 de aanwijzing gegeven om tijdelijk niet te handhaven op de verplichte meerprijs bij consumpties verpakt in kunststof(producten) voor onderweg. Voor papieren of kartonnen drinkbekers en voedselverpakkingen gelden tijdelijk nieuwe voorwaarden. Het was de bedoeling om handhaving van de regels voor wegwerpplastic in 2024 tijdelijk aan te passen, waarbij de aanwijzing van kracht zou zijn tot 31 december 2024. De aanwijzing is 2 keer verlengd en van kracht tot 31 december 2026.

In 2024 heeft het beleidsdepartement van IenW de evaluatie van de Europese richtlijn single-use plastics (SUP-richtlijn) uitgevoerd. In 2025 zijn verschillende moties in de Tweede Kamer aangenomen waarin het kabinet werd verzocht om de bestaande regelgeving aan te passen. Het kabinet heeft op 13 december 2024 een Kamerbrief gestuurd over de evaluatie en de moties Regeling kunststofproducten voor eenmalig gebruik. Daarin heeft het kabinet toegezegd ernaar te streven om de regelgeving aan te passen per 1 januari 2026. Door de tijd die de politieke discussie over deze regelgeving en inhoudelijke weging daarvan heeft gekost, werd deze datum niet gehaald. In 2026 zal een wijziging van de Regeling kunststofproducten voor eenmalig gebruik in gang worden gezet. Ook onderdelen uit de aanwijzing worden hierin meegenomen.

Aanwijzing anticiperend handhaven geluidregels Schiphol (2023)

Sinds 2015 past de ILT anticiperende handhaving toe rond geluidhinder op Schiphol. Dit betekent dat de ILT geen maatregel oplegt aan de sector bij een overschrijding van de grenswaarde in een handhavingspunt voor geluid, als deze overschrijding het gevolg is van het vliegen volgens de regels van het strikt preferentieel baangebruik van het Nieuw Normen en Handhavingsstelsel Schiphol (NNHS). In november 2021 heeft de ILT een signaal afgegeven over de risico's van een langer durende situatie van anticiperend handhaven (Tweede Kamer 2021-2022, 29665-418). Op 11 september 2023 heeft de minister een brief gestuurd aan de inspecteur-generaal (IG) van de ILT dat het anticiperend handhaven wordt beëindigd per 31 maart 2024. Vanwege zorgen bij de Europese Commissie heeft het kabinet echter besloten om de 1e stap om tot minder geluidhinder te komen, op te schorten. Door deze heroverwegingen heeft de IG van de ILT per brief van 6 december 2023, een nieuwe aanwijzing ontvangen om door te gaan met anticiperend handhaven op Schiphol tot nader bericht. Het beleidsdepartement van IenW werkt aan een nieuw Luchthavenverkeersbesluit (LVB) voor Schiphol. Het streven is dat dit besluit in november 2026 in werking zal treden. Met de inwerkingtreding zal de bestaande aanwijzing vervallen.

Aanwijzing niet-handhaven Arbeidstijden vervoer voor Search and Rescue (2021)

De minister van IenW heeft in juni 2021 een bijzondere aanwijzing gegeven om tot 1 juli 2022 bij Search and Rescue (SAR)-vluchten niet te handhaven op een aantal artikelen uit het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Dit vooruitlopend op een aanpassing van dit besluit met een specifieke werk- en rusttijdenregeling voor SAR-helikopteroperaties. De voorwaarde om af te zien van handhaving is dat er door de maatschappij die de SAR-vluchten uitvoert, gezorgd wordt voor een werk- en rusttijdenschema. Waarbij uitgegaan wordt van enkele opgelegde tijdelijke regels. Bij het opstellen van de specifieke regels voor werk- en rusttijden voor de SAR-operatie is vertraging opgetreden. De aanwijzing aan de ILT is daarom verlengd tot het moment dat de bovengenoemde wijziging van het besluit in werking treedt. Deze verlenging is aan de Tweede Kamer gemeld (Tweede Kamer 2022-2023, 30490-42).

Aanwijzing niet-handhaven verbod plastic rietjes bij medisch gebruik (2021)

De staatssecretaris van IenW heeft in juli 2021 een bijzondere aanwijzing gegeven om tot 12 januari 2022 (180 dagen) het handelsverbod niet te handhaven tegen importeurs van bepaalde plastic rietjes. Het gaat om rietjes die niet gecertificeerd zijn als medisch hulpmiddel en om importeurs die deze rietjes importeren voor levering aan apothekers en winkels in drogisterij, medische en orthopedische artikelen (Tweede Kamer 2020- 2021, 28694-149).

Deze aanwijzing is verlengd op 13 april 2023. Het beleidsdepartement van IenW heeft een volledige analyse uitgevoerd. Daaruit bleek dat aanpassing van de Europese Richtlijn single-use plastics (SUP-richtlijn) nodig is. Het onderwerp zal worden ingebracht door het beleidsdepartement van IenW tijdens de evaluatie van de richtlijn door de Europese Commissie met als doel de richtlijn aan te passen. Tot nadere berichtgeving blijft de aanwijzing van kracht. Dit vanwege het belang dat mensen om medische redenen plastic rietjes willen of moeten gebruiken.

Mandaatinstructie verlening verklaring van geen bezwaar (vvgb) Kronenburg (2025)

Voor dit specifieke gebied is midden 2023 door de ministers van VRO en IenW het politieke besluit genomen om de bouw van 438 woningen toe te staan. Daarbij is de nadruk gelegd op verbetering van de leefomgeving en vermindering van geluidsoverlast.

Vervolgens hebben de beleidsdepartementen (VRO en IenW) en de gemeente Amstelveen begin 2024 hierover afspraken gemaakt. De gemeente heeft op basis daarvan een plan heeft ingediend. Begin 2025 heeft de minister van IenW besloten dat er voor deze specifieke uitzondering gebruikgemaakt wordt van de uitzonderingsmogelijkheid die de regelgeving biedt via een verklaring van geen bezwaar (vvgb). Met het volgen van de vvgb-procedure kon op een snellere manier invulling worden gegeven aan de realisatie van de afspraken in lijn met het verzoek van de Tweede Kamer.

De ILT heeft in juni 2025 aangegeven van plan te zijn de aanvraag voor een vvgb voor de bouw van 438 woningen in Kronenburg (Amstelveen) af te wijzen. Dit omdat volgens haar onvoldoende is gemotiveerd waarom leefbaarheid zwaarder weegt dan bescherming tegen vliegtuiglawaai. Een vvgb is bedoeld voor maatwerk in bijzondere gevallen, maar de ILT zag binnen de gegeven kaders geen mogelijkheid om in dit geval de vvgb af te geven.

Hoewel de ILT geen vvgb kon verlenen, constateerde de minister van IenW dat het plan voldoet aan de gemaakte afspraken en voorwaarden. Daarom heeft de minister een andere afweging gemaakt en de ILT geïnstrueerd om de vvgb alsnog af te geven, volgens eerdere besluiten en afspraken. De ILT heeft op 23 juli 2025 de vvgb afgegeven. De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd en de ILT heeft de gemeente Amstelveen geïnformeerd over de vervolgstappen.

4.2 Handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoetsen (HUF-toetsen)

Wanneer nieuwe of gewijzigde wet- en regelgeving binnen het werkterrein van de ILT gaat plaatsvinden, stelt de ILT op verzoek van het verantwoordelijke ministerie een HUF-toets op. Hierbij kijkt de ILT, naast handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid, onder andere of de nieuwe wet- en regelgeving leidt tot nieuwe taken of wijziging in haar bestaande taken. Daarbij bekijkt de inspectie ook of extra mensen en middelen nodig zijn. De ILT maakt de HUF-toetsen openbaar op haar website.

In 2025 zijn ruim 80 HUF-toetsen uitgevoerd, waarvan het merendeel te maken had met aan luchtvaart gerelateerde zaken. Van het totaal aantal uitgevoerde HUF-toetsen heeft de ILT er 6 als niet uitvoerbaar, handhaafbaar en fraudebestendig beoordeeld. Daarnaast waren er bij 12 HUF-toetsen opmerkingen over de (HUF-)onderdelen, ontbraken er duidelijke definities of was er geen rekening gehouden met andere regelgeving.

Meer dan de helft van de HUF-toetsen vloeit voort uit invoering van internationale regelgeving in nationale wet- en regelgeving. Denk hierbij aan regelgeving die voortkomt uit een verdrag of een (nieuwe) Europese verordening. Vaak leidt dit tot aanpassing van nationale wetgeving.

Hieronder worden een aantal HUF-toetsen uitgelicht waarvan het onderwerp veel in de actualiteit is geweest of het onderwerp een groot effect op het werk van de ILT heeft. Dit laatste omdat het hier dan draait om een volledig nieuwe taak of een grote wijziging op een bestaande taak.

HUF-toetsen voor het ministerie van IenW

Implementatiewet herziene Europese Richtlijn milieucriminaliteit

De ILT is in de HUF-toets positief over de herziene EU-Richtlijn milieucriminaliteit (2026). In de herziene richtlijn is de reikwijdte van strafbare gedragingen uitgebreid, en deze maakt het mogelijk om zwaardere straffen en hogere boetes op te leggen.

Zo is bijvoorbeeld het op de markt brengen van producten die bij grootschalig gebruik vervuiling veroorzaken, hierin opgenomen. Daarnaast is strafbaarheid niet alleen gekoppeld aan schade aan de gezondheid, maar ook aan aanzienlijke schade aan lucht, bodem en water.

De ILT plaatst wel enkele kanttekeningen bij het wetsvoorstel. Zo zijn belangrijke begrippen zoals 'aanzienlijke milieuschade' niet duidelijk gedefinieerd, wat kan leiden tot juridische discussies. Verder verwacht de ILT dat de nieuwe regels leiden tot meer werk en zaken voor opsporingsdiensten. Daarom is volgens de ILT extra capaciteit, specialistische kennis en betere samenwerking binnen de strafrechtketen nodig. Ook benadrukt de ILT het belang van internationale samenwerking en een nationale strategie om milieucriminaliteit effectief te bestrijden. De voorbereidingen voor de invoering, die midden 2026 gerealiseerd moet zijn, zijn inmiddels gestart. Vooralsnog zijn geen extra middelen ter beschikking gesteld.

Wetsvoorstel versterking VTH-stelsel milieu

De ILT onderschrijft het belang van een sterk vergunningverlening-, toezicht- en handhaving- (VTH) stelsel voor een schone, gezonde en veilige leefomgeving. De inspectie vindt het positief dat onderdelen uit het Interbestuurlijk programma Versterking VTH-stelsel (IBP VTH), zoals robuustheidscriteria en de Staat van VTH, wettelijk worden vastgelegd.

Het wetsvoorstel richt zich echter vooral op het zekerstellen van kwaliteit bij omgevingsdiensten en laat noodzakelijke bredere versterkingen van het VTH-stelsel buiten beschouwing. Belangrijke knelpunten zoals fragmentatie en gebrek aan onafhankelijkheid van omgevingsdiensten blijven bestaan.

De onafhankelijkheid van omgevingsdiensten is niet wettelijk vastgelegd, ondanks eerdere aanbevelingen en moties. De uitvoerbaarheid is volgens de ILT nog niet goed te beoordelen. Dat komt onder meer door beperkt inzicht in de wijze van toezicht en onduidelijke taakverdeling. Concluderend mist de ILT cruciale maatregelen in het voorstel om het VTH-stelsel echt slagvaardiger te maken.

Wet veilige jaarwisseling

De Wet veilige jaarwisseling is op 1 juli 2025 aangenomen in de Eerste Kamer. Deze initiatiefwet regelt een landelijk vuurwerkverbod voor consumenten. Alleen burgemeesters kunnen op basis van deze wet een ontheffing verlenen aan verenigingen en stichtingen voor het afsteken van aangewezen vuurwerk tijdens de jaarwisseling. Het Besluit veilige jaarwisseling werkt deze ontheffing verder uit. De ILT concludeert dat het wetsvoorstel Wet veilige jaarwisseling en het bijbehorende besluit in principe handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig zijn. Tegelijkertijd ziet de inspectie wel mogelijkheden om de handhaafbaarheid te verbeteren. Een belangrijk punt van zorg is het ontbreken van aandacht voor de (particuliere) inkoop van vuurwerk in het buitenland. En dan met name de vraag of ontheffinghouders daar vuurwerk mogen aanschaffen en wie daarop toezicht houdt.

HUF-toetsen in relatie tot andere departementen

Woningwet Bonaire, Sint-Eustatius en Saba (BES)

De Autoriteit woningcorporaties (Aw) ondersteunt het wetsvoorstel Woningwet-BES en het doel om de sociale huisvesting in Caribisch Nederland te verbeteren. Het toezicht hoeft niet identiek te zijn, maar moet wel gelijkwaardig zijn aan het Nederlandse vasteland, met aanpassingen vanwege de lokale context.

Het wetsvoorstel is in principe handhaafbaar, maar het voorstel roept vragen op over uitvoerbaarheid en toepasbaarheid van toezichthoudende bevoegdheden uit de Algemene wet bestuursrecht (AWB). Ook zijn er mogelijke frauderisico's bij passend toewijzen en de uitwerking van huurdersparticipatie. De Aw benadrukt het belang van flexibele onderliggende regelgeving en een zorgvuldige bestuurderstoetsing.

Wet op de defensiegereedheid (Wodg)

Dit wetsvoorstel schept een wettelijk kader voor het tijdig gereedstellen van de krijgsmacht onder de verantwoordelijkheid van de minister van Defensie. Het wetsvoorstel Wodg bevat volgens de ILT in de huidige vorm nog onduidelijkheden en risico's die nader uitgewerkt moeten worden via een algemene maatregel van bestuur (AMvB). Daardoor is het nog niet te zeggen wat de stand van de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid is. Het voorstel heeft grote gevolgen voor de leefomgeving, terwijl een transparant afwegingskader tussen defensiebelangen en milieu ontbreekt en inspraak van burgers onduidelijk is.

De ILT verwacht bovendien complexer toezicht, meer hinder en meer klachten, wat extra capaciteit zal vragen. Eerder heeft de ILT een signaalrapportage gepubliceerd over milieuvergunningen van het ministerie van Defensie. Daarin heeft de ILT gesignaleerd dat de afweging van de belangen van het ministerie van Defensie en de leefomgeving vraagt om politieke keuzes. Met de voorgenomen groei van het ministerie van Defensie en door het sterk verouderde vergunningenbestand neemt het belang van die keuzes alleen maar toe.

Betrokkenheid in voorfase bij totstandkoming nieuwe wet- en regelgeving

Nationaal karakter

We proberen zo veel mogelijk betrokken te zijn in de voorfase bij de totstandkoming van nationale wet- en regelgeving. Dat doen we om onze kennis en ervaring te delen met beleidsdepartementen. Zo willen we een bijdrage leveren aan totstandkoming van werkbare en passende wet- en regelgeving. Een concreet voorbeeld is een onderwerp waarbij we toezicht houden op de levering van stookolie aan zeeschepen. Het is belangrijk dat de geleverde brandstof overeenkomt met de afleverbon en dat de geleverde brandstof kwalitatief geschikt is voor de motor. En voldoet aan de normen om mens en milieu te beschermen. Vanuit het ILT-programma stookolie is 2 jaar geleden een risicoanalyse en onderzoek gestart, omdat er problemen zijn met vervuiling van stookolie met ongewenste stoffen. Onze inzet is om meer transparantie te krijgen in de hele productieketen. Daarbij is ingezet op het ontdekken van problemen rondom kwaliteit en kwantiteit en op versterking van het toezicht. Parallel hieraan werkt het ministerie van IenW aan beleid en mogelijk nieuwe regelgeving voor stookolie. Beide trajecten versterken elkaar door goede samenwerking en afstemming.

Internationaal karakter

Waar mogelijk proberen we ook aan te sluiten in de voorfase bij de totstandkoming van internationale regelgeving. Dit doen we zowel op Europees als mondiaal niveau. Daarbij lezen en denken wij mee bij internationale voorstellen voor regelgeving. De ILT geeft beleidsdepartementen input zodat deze vervolgens kan worden ingebracht bij internationale gremia. Bijvoorbeeld bij de International Civil Aviation Organisation (ICAO) en de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Bij meer dan de helft van de regelgeving waarvoor een HUF-toets is aangevraagd, heeft de ILT eerder in het wetgevingsproces meegedacht.

5 Bijlage: Overzicht rapportages

5 Bijlage: Overzicht rapportages

Publicatiedatum	Onderwerp
10-01-2025	Afweging belang inzetbaarheid Defensie en gevolgen voor leefomgeving nodig
15-01-2025	E-commerce platforms buiten de EU zorgen voor onveilige (markt)producten
17-04-2025	Toepassing LD-staalslakken op land te risicovol voor milieu
01-05-2025	Mogelijkheden toepassing herstelrecht bij milieuconflicten casus Tata Steel
14-05-2025	Staat van de luchtvaart 2025
15-05-2025	Huurbevriezing zet corporaties onder grote druk
20-05-2025	Jaaroverzicht bodemsignalen 2024
21-05-2025	Jaarverslag 2024 ILT en Jaarverslag 2024 ILT-IOD
04-06-2025	Fast fashion ondermijnt circulaire kledingketen
02-07-2025	Jaarpublicatie Analysebureau Luchtvaartvoorvallen 2024
16-07-2025	Toezicht Verordening Conflictmineralen Jaarverslag 2024
23-07-2025	Uitvoering en verslaglegging uitgebreide producentenverantwoordelijkheid autowrakken
13-08-2025	Handhavingsrapportage Groningen Airport Eelde 2024-2025
18-08-2025	Halfjaarverslag milieu en externe veiligheid Schiphol, 1e helft gebruiksjaar 2025
09-09-2025	Evaluatie effecten beleidsregel autobrandstoffen voor West-Afrika
16-09-2025	ILT Meerjarenstrategie 2026-2029 en ILT Jaarplan 2026
01-12-2025	Reflectie op het spoor in 2025
01-12-2025	Jaarverslag Spoorwegveiligheid 2024
10-12-2025	Drinkwaterkwaliteit 2024
18-12-2025	Onderzoek grootschalige toepassing LD-staalslakken

Dit is een uitgave van de
Inspectie Leefomgeving en Transport

Postadres : Postbus 16191
2500 BD Den Haag
Telefoon : 088 489 00 00
Website : www.ilent.nl