



Position paper

Inspectie Leefomgeving en Transport Ronde tafel staalslakken

25 september 2025

We spreken hier vandaag over de milieuschade die wordt veroorzaakt door staalslakken, een restproduct bij de productie van staal. Eerdere signalen van de ILT lieten zien dat de wet- en regelgeving op dit moment onvoldoende in staat is om deze schade te voorkomen.¹ We zien als toezichthouder ook milieuschade door de toepassing van andere stoffen, zoals bij bodem-as, PFAS en meststoffen in oppervlaktewater. Deels is daar sprake van vergelijkbare problemen.²

Er wordt staal geproduceerd, hierbij ontstaan staalslakken. Het is een afzetmodel voor de producent gebleken de slakken in de bouw te laten gebruiken als bouwstof. We zien als toezichthouder dat de verantwoordelijkheid en financiële prikkel voor de producent ontbreekt om de milieuschade zo veel mogelijk te voorkomen of in ieder geval te beperken. Het milieu en de gezondheid van mensen worden hier vervolgens mee belast. Huidige wet- en regelgeving en toezicht is onvoldoende in staat dat te voorkomen. En dat zien we in het toezicht niet alleen bij staalslakken, bijvoorbeeld ook bij bodemas.³

Meer verantwoordelijkheid bij producenten

Economisch handelen gaat gepaard met risico's voor de gezondheid van de mens en het milieu. De politieke vraag is hoe deze risico's te beperken tot een acceptabel niveau. Het is daarbij een politieke keuze in welke mate producenten de verantwoordelijkheid hebben om schade te voorkomen, of te beperken, welke prijs we daarvoor willen betalen en welke vervuiling we aan onze leefomgeving toelaten. Vervolgens houden wij als inspectie toezicht op de naleving van deze regels en geven we signalen af over de effectiviteit daarvan.

Als ervoor wordt gekozen om producenten meer verantwoordelijkheid te geven, dan begint het ermee dat bedrijven vooraf heldere keuzes maken en zich daarover verantwoorden. Dat ze inzicht geven in welke stoffen ze gebruiken en uitstoten, tot welke reststromen dat vervolgens leidt en daar de kosten voor de belasting van het milieu bij betrekken (safe-by-design, vervuiler betaalt). Bedrijven zouden zoveel mogelijk moeten voorkomen dat schadelijke stoffen vrijkomen en het milieu wordt belast.

Als er dan nog sprake is van reststromen en uitstoot, dan zouden bedrijven ervoor moeten zorgen dat reststromen niet-milieubelastende en waardevolle grondstoffen worden en uitstoot niet schadelijk is. Dit kunnen bedrijven doen door reststromen op te waarderen en uitstoot te minimaliseren. In het geval van staalslakken: waarom worden ze niet door Tata zelf gewassen en gebeurt dat nu feitelijk in het milieu? Of waarom wordt niet door de producent zelf geprobeerd

¹ [Wettelijke regels toepassen staalslakken dekken risico's voor mens en milieu niet af](#)

² [Betere bescherming waterkwaliteit is noodzakelijk
Analyse risico's in de keten van bodemas](#)

³ [Betere bescherming waterkwaliteit is noodzakelijk
Analyse risico's in de keten van bodemas](#)

metalen die nu in staalslakken zitten op te werken (te zuiveren)? Uiteraard gaat dat gepaard met kosten, maar wordt de uiteindelijke belasting voor de leefomgeving verminderd.

Als het na deze stappen niet te voorkomen is dat er afval overblijft, dan zouden bedrijven het ook zo moeten behandelen en niet onbeheerst in het milieu terecht laten komen. Dit kunnen ze doen door het traceerbaar en echt gescheiden te houden. Eventueel door te immobiliseren (vast te zetten), zodat het niet alsnog vermengt met schone stoffen in het milieu.

Ik maak daarbij drie aanvullende opmerkingen:

- Voor een deel gaat het hier om het verleggen van financiële prikkels. Een illustratie van hoe deze nu werken, Nederland is een importeur van staalslakken en afval / bodemassen. Dat betekent dat we afval en vervuild materiaal uit het buitenland halen en daar het Nederlandse milieu onnodig mee belasten.⁴
- Wet- en regelgeving is vooral gericht op het beheersen van de uitstoot van individuele bedrijven en niet of minder op de belasting van de omgeving.
- Het beheersen van milieuschade hangt ook af van het functioneren van het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving op de leefomgeving, het VTH-stelsel. Ik wijs graag op eerdere signalen en gesprekken die we daarover voerden.⁵

De Inspecteur-generaal Leefomgeving en Transport,

dr. Mattheus Wassenaar

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

⁴ [Toepassing LD-staalslakken op land te risicovol voor het milieu](#)

⁵ [Keuzes nodig voor versterking VTH-stelsel](#)