Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



Jaarplan 2027



Inhoud

Inhoud

Voorwoord 3
1.1 Inleiding 5
1.2 Hoe werkt de ILT? 7
1.3 Nieuwe taken 9
1.4 Minder middelen, scherpere keuzes 9
1.5 Leeswijzer 9

Milieu 10
2.1 Circulaire economie 12
2.2 Veilige en duurzame producten 16
2.3 Zorgvuldig gebruik van chemische stoffen 17
2.4 Schoon water en schone bodem 19
2.5 Een goed werkend VTH-stelsel milieu 21

Infrastructuur 22
3.1 Cybersecurity en fysieke veiligheid 23
3.2 Goed en veilig drinkwater 24
3.3 Hoogwaterveiligheid 26
3.4 Buisleidingen 26

Transport 28
4.1 Door de lucht 30
4.2 Over de weg 32
4.3 Over het water 34
4.4 Over het spoor 35
4.5 Vervoer van gevaarlijke stoffen 36

Wonen 38
5.1 Goed en betaalbaar wonen 39

Organisatie 41
6.1 ICT, data en techniek 42
6.2 Medewerkers zijn het kapitaal van de ILT 44
6.3 Kennis 45

Mensen en middelen 48
7.1 ILT begroting 2027 49
7.2 Personele capaciteit 50
7.3 Indicatoren en doelstellingen 51
7.4 Duurzame bedrijfsvoering 51

Bijlagen 52
8.1 Financiële dekking nieuwe wettelijke taken 53



Voorwoord

De samenleving vraagt steeds vaker aandacht voor risico's die onze leefomgeving, gezondheid en veiligheid bedreigen. Wij ontvangen bijvoorbeeld meldingen van burgers over de uitstoot van giftige stoffen door de industrie, geluidsoverlast door vliegtuigen, trein of wegverkeer, maar ook over de integriteit van woningcorporaties en onveilige scheepvaart. Deze zorgen zijn vaak terecht en rechtvaardigen de roep om interventie door de inspectie. Daarom is onafhankelijk toezicht van belang.

Ook volgend jaar zetten wij ons in voor de bescherming van mens en milieu, onder meer tegen de schadelijke gevolgen van PFAS voor een betere waterkwaliteit. Wij willen dat bedrijven chemische stoffen verantwoord gebruiken om schade tijdens productie of gebruik te voorkomen. In 2027 is de versterking van het toezicht op cyberweerbaarheid 1 van onze prioriteiten. Net als belangen van omwonenden en de bescherming van de leefomgeving bij de uitbreiding van defensieactiviteiten. Daarnaast zetten we in op versterking van het markttoezicht op producten uit Aziatische webshops die niet aan de Europese eisen voldoen. Komend jaar voeren we samen met andere toezichthouders meer controles uit aan de grens.

Tegelijkertijd heeft het kabinet Jetten de ambitie de overheid slagvaardiger te maken, wat gepaard gaat met een forse taakstelling. Deze komt bovenop de eerder ingezette bezuiniging van het kabinet Schoof. We hebben hier een klus te klaren. Dat gaat over slagvaardiger toezicht, nog meer risicogericht werken en effectief en dienstverlenend zijn bij onze vergunningverlening. Daarnaast werken we verder aan onze efficiëntie, bijvoorbeeld door het verbeteren van onze ICT-voorzieningen zodat medewerkers beter gebruik kunnen maken van AI. Maar we ontkomen er met de financiële uitdagingen niet aan om nog scherper te kiezen waar we onze capaciteit inzetten. We kunnen niet meer overal dezelfde mate van toezicht bieden. Dat zal merkbaar zijn en kan botsen met de verwachting die de samenleving heeft van de ILT.

Ik vind het belangrijk om daar transparant over te zijn. Zo voeren we sinds 2026 enkele taken minder intensief uit dan we zouden willen. Dit om aan de opgelegde bezuinigingen te voldoen. Deze keuzes beïnvloeden ook ons werk in 2027. Het betekent dat we onder andere minder inzetten op toezicht van het transport van gevaarlijke stoffen, bij taxi en op geluid bij spoor en luchtvaart. Ook op het gebied van drinkwater, hoogwaterveiligheid, strafrechtelijke opsporing en legionella maken we keuzes. Daardoor is er minder toezicht of komt de inzet er anders uit te zien. Daarnaast zijn er nieuwe taken die zonder budget (nog) niet kunnen starten.

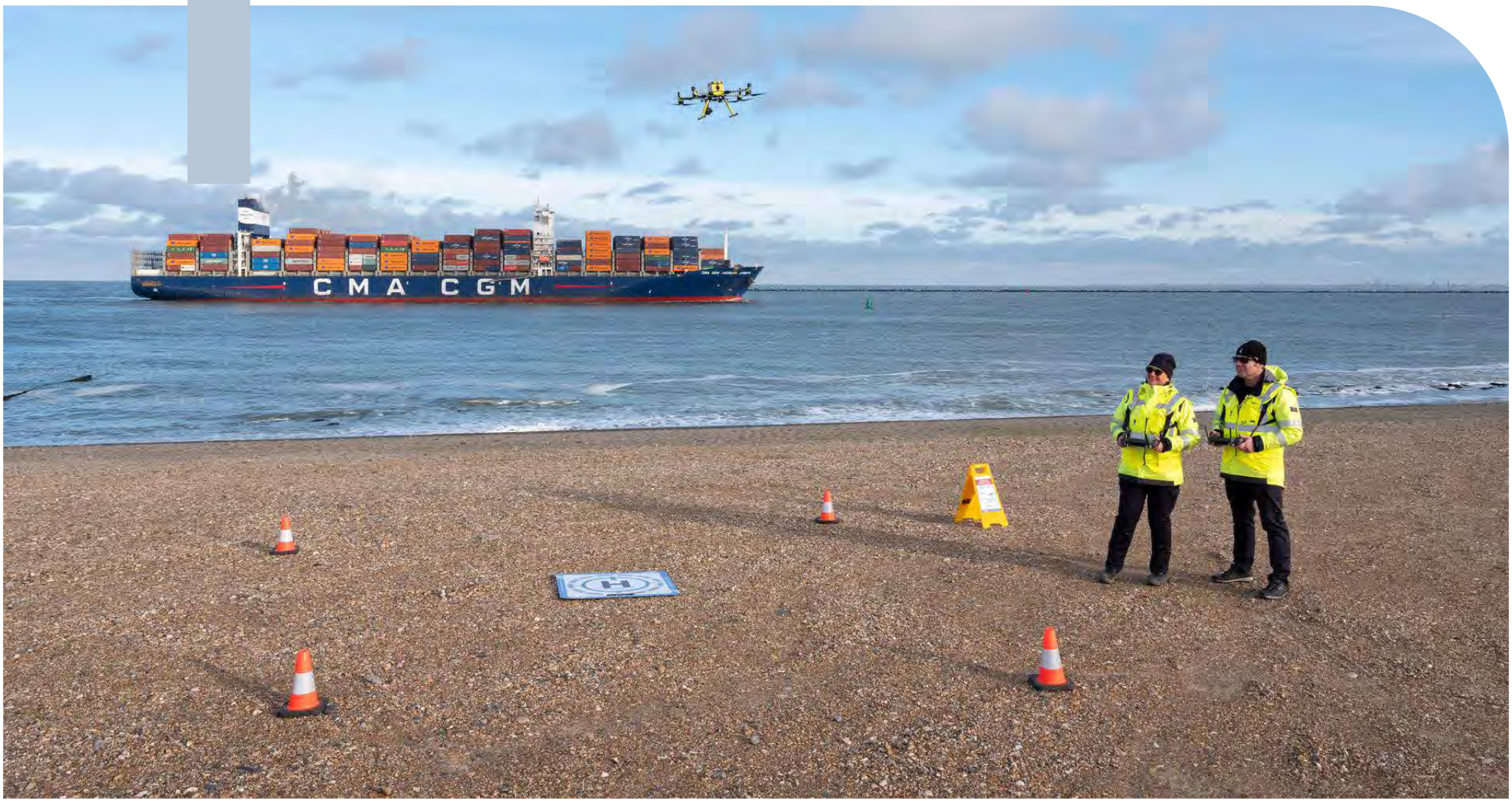
Keuzes maken hoort altijd bij het werk van een inspectie. Ons uitgangspunt blijft dan ook hetzelfde: we willen daar zijn waar we de meeste maatschappelijke schade kunnen voorkomen. In dit jaarplan laten we zien waar we onze inzet verminderen en waar we juist blijven investeren. Een goed voorbeeld is ons toezicht op de kwaliteit van de bodem. Daar blijven we ons onverminderd voor inzetten, omdat we de afgelopen jaren hebben gezien dat de risico's groot zijn, bij staalslakken bijvoorbeeld. Als we daar minder zouden toezien, dan kunnen we niet signaleren als er iets misgaat.

Een veilig en duurzaam Nederland begint met de eigen verantwoordelijkheid van sectoren en bedrijven. Toezicht door de ILT draagt bij aan het verminderen van risico's. Maar de collega's kunnen simpelweg niet overal gelijktijdig zijn. We verwachten dat bedrijven hun eigen verantwoordelijkheid nemen om risico's te beheersen en de regels na te leven. Waar bedrijven tekortschieten, grijpen wij in.

Onze opdracht voor volgend jaar blijft het beschermen van mens en milieu. Juist in een tijd waar de druk op toezicht toeneemt, richten wij ons op de onderwerpen waar onze inzet in de buitenwereld essentieel is. Met scherpe keuzes, deskundige medewerkers en een duidelijke focus op de grootste risico's, blijven wij doen wat nodig is.

Mattheus Wassenaar
Inspecteur-generaal Inspectie Leefomgeving en Transport

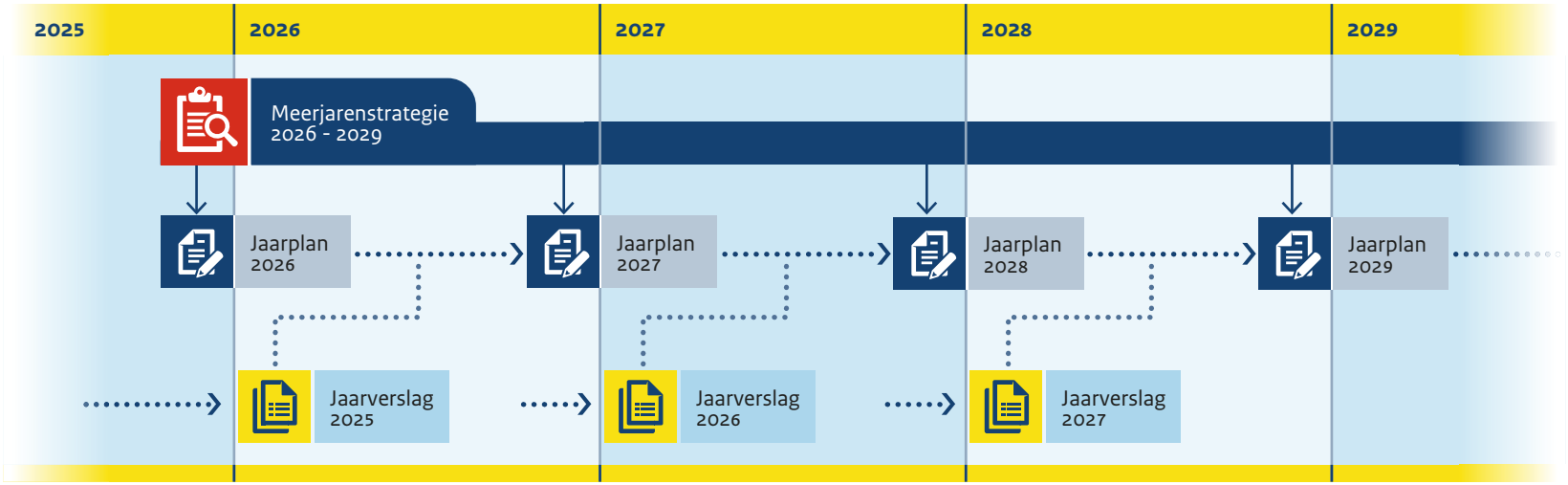
1 Inleiding



1.1 Inleiding

De ILT beschermt mens en milieu. Dat doen wij door dagelijks te werken aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen. De ILT Meerjarenstrategie 2026–2029 beschrijft wat de komende jaren onze strategische ambities en onze prioriteiten in de uitvoering zijn en hoe wij ons daarvoor willen ontwikkelen. Dit jaarplan beschrijft de concrete doelen en activiteiten voor 2027.

De ILT is de onafhankelijke toezichthouder, vergunningverlener en handhaver voor veel onderwerpen op het gebied van transport en leefomgeving. Wij werken binnen de beleidsterreinen van de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), Economische Zaken (EZK), Justitie en Veiligheid (JenV), Buitenlandse Zaken (BZ) en Financiën. Daarnaast voeren wij taken uit binnen de beleidsterreinen van de ministers van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) en Klimaat en Groene Groei (KGG). Onderdeel van de ILT zijn onder andere de Inlichtingen en Opsporingsdienst (ILT-IOD), de Autoriteit woningcorporaties (Aw) en de ILT-Luchtvaartautoriteit. De Nederlandse Maritieme Autoriteit (NLMA) is een samenwerkingsverband tussen de ILT en het ministerie van IenW.



Onderwerpen van de ILT

Legenda
- Leefomgeving
- Transport



1.2 Hoe werkt de ILT?

In de Meerjarenstrategie 2026–2029 beschrijven we wat onze langetermijndoelstellingen zijn, hoe we de komende jaren gaan werken en hoe wij ons verder willen ontwikkelen. We vergroten de effectiviteit van onze inzet door een opgavegerichte aanpak van problemen op de werkvelden transport, milieu, infrastructuur en wonen. Daarbij voeren we onze taken op samenhangende wijze uit, soms over de werkvelden heen. Zo is er in het toezicht op de luchtvaart niet alleen aandacht voor veiligheid, maar ook voor de uitstoot van vliegtuigen. En heeft het toezicht van de Autoriteit woningcorporaties op het werkveld wonen steeds meer te maken met het toezicht op andere ILT-onderwerpen, zoals hoogwaterveiligheid en de beschikbaarheid van drinkwater.

Het uitgangspunt van de ILT is dat bedrijven zelf verantwoordelijk zijn voor het naleven van regels en voor het beperken van maatschappelijke risico's en schade die door hun activiteiten onstaan. We spreken hen hierop aan en handhaven als aanspreken alleen niet voldoende is.

We zetten onze mensen en middelen in op maatschappelijke risico's, wettelijke verplichtingen en politieke en maatschappelijke ontwikkelingen. Daarbij wegen we af wat de samenleving als belangrijke waarden beschouwt (publieke waarde), of we de grondslag en instrumenten hebben om te handelen (handelingsperspectief), wat daarvan dan de maatschappelijke opbrengst is (toezichtrendement) en of we met innovaties en slimmer, effectiever en duurzamer werken meer publieke waarde kunnen creëren (potentie).

Bij het toezicht richten we ons op de grootste risico's voor mens en milieu. In de meerjarenstrategie kiezen we ervoor om de komende 4 jaar relatief meer in te zetten op het werkveld milieu en minder op transport. We zien namelijk dat de druk op de leefomgeving toeneemt door complexe en grootschalige milieurisico's, terwijl de beheersing van veiligheidsrisico's in het transportdomein over het algemeen goed is georganiseerd.

Bij een onafhankelijke inspectie hoort ook dat we transparant zijn over ons eigen presteren en dat we daarover verantwoording afleggen: over wat we doen, waarom we het doen en wat we willen bereiken. Ons werk zichtbaar maken is essentieel voor gezag en vertrouwen in de samenleving. We maken onze keuzes, inzet en resultaten inzichtelijk, leggen verantwoording af in ons jaarverslag en zoeken proactief de samenwerking en dialoog met onze omgeving. Om dat te versterken werken we aan een burgerportaal voor meldingen en terugkoppelingen en een platform waarop burgers eenvoudig documenten kunnen vinden die openbaar gemaakt worden in het kader van de Wet open overheid.

We versterken het burgerperspectief doordat we signalen, verwachtingen en inzichten van burgers en stakeholders op maatschappelijke thema's structureel betrekken bij ons werk. We gaan in gesprek met burgers, bijvoorbeeld in de omgeving van Schiphol en Chemours. Naast de georganiseerde belangengroepen willen we ook de (ongeorganiseerde) burgers leren kennen en met hen in gesprek gaan. Dit kunnen bijvoorbeeld





consumenten zijn, reizigers of maatschappelijke ledenorganisaties. De kennis die we in deze gesprekken opdoen helpt ons bij onze communicatie en bij onze signalen aan beleidsmakers.

We verbeteren de digitale ondersteuning van onze medewerkers, waardoor we effectiever kunnen optreden. Dit omvat modernisering van onze ICT-systemen en het verbeteren van datakwaliteit. Hiermee kunnen inspecteurs beter geïnformeerde keuzes maken. Dit gebeurt onder andere door de toepassing van 'artificial intelligence' (AI) en de bouw of inkoop van modulaire, herbruikbare ICT-functionaliteiten (bouwblokken). De ILT streeft voortdurend naar een betere dienstverlening en een effectievere vergunningverlening. Het online portaal MijnILT maakt het aanvragen van vergunningen en het doen van meldingen eenvoudiger. We verbeteren onze aanvraagformulieren en houden meer rekening met de klantreis van de aanvrager. We zorgen voor duidelijke facturatie bij aanvragen en blijven ons inzetten voor een goede en snelle behandeling van vragen van burgers en bedrijven via telefoon, e-mail en chat. Ook werken we aan duidelijker gestructureerde informatie op onze website, en plaatsen we informatieve posts op social media. Feedback uit gebruikersonderzoeken helpt ons daarbij. Ons streven is dat onze dienstverlening in 2027 minimaal een 8 in het klanttevredenheidsonderzoek blijft scoren. Tot 2030 is er budget beschikbaar uit het programma Werken aan Uitvoering om hier een impuls aan te geven.

Het beschermen van mens en milieu staat of valt met goede regelgeving met passende normen, waarin ook de mogelijkheden tot effectief toezicht houden en handhaven goed zijn vastgelegd. Daarom sluiten wij zo veel mogelijk aan in de voorfase bij de totstandkoming van nationale en internationale regelgeving en beleid. Hierdoor wordt onze expertise gebruikt en wordt het perspectief van toezicht en handhaving goed meegenomen in de afwegingen. We werken aan het verminderen van regeldruk door in bestaande wet- en regelgeving knelpunten te signaleren die de realisatie van maatschappelijke opgaven belemmeren. Dit doen we samen met sectorpartijen, beleidsmakers en, binnen de Inspectieraad, met andere Rijksinspecties.

Veel doelen van de ILT kunnen we alleen bereiken door internationale samenwerking. Daarom bouwen we goede relaties op met internationale toezichthouders en organisaties die kaders opstellen voor branches. Binnen Europa delen we kennis en 'best practices' met andere toezichthouders. Dit zorgt er voor dat de Europese regels overal op dezelfde manier worden toegepast. Zo werken we samen met de European Union Aviation Safety Agency (EASA), de International Civil Aviation Organization (ICAO), de European Maritime Safety Agency (EMSA), de International Maritime Organisation (IMO), de European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law (IMPEL), de European Conference of Road Safety (ECR) en de Europese Railway Agency (ERA).

Voor het werk van de ILT is veel specialistische kennis nodig, zodat we snel kunnen reageren op veranderingen in de regelgeving of in de maatschappij. Daarom werken we samen met andere inspecties, maar ook met kennisinstituten zoals het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

1.3 Nieuwe taken

Bij nieuwe of gewijzigde wet- en regelgeving kan de ILT worden aangewezen als toezichthouder of vergunningverlener. Ook kunnen bestaande taken van de ILT dan worden aangepast of uitgebreid. Wanneer er (extra) financiële middelen voor deze taken ter beschikking zijn gesteld past de ILT haar inzet hierop aan. In de bijlage bij dit jaarplan is een overzicht van de nieuwe taken en uitbreidingen van bestaande taken in 2027 opgenomen.

1.4 Minder middelen, scherpere keuzes

Er is altijd beweging in de maatschappij en in de onderwerpen waarop wij toezicht houden. Die dynamiek vraagt dat de ILT oog heeft voor nieuwe risico's en aansluiting houdt bij de actualiteit. Hiervoor moet de ILT wendbaar zijn en scherpe keuzes maken bij de inzet van haar, per definitie beperkt beschikbare, capaciteit.

Daarbij komt dat de ILT, net als in 2025 en 2026 ook in 2027 een grote budgettaire opgave heeft. Het informatiegestuurd werken vraagt de komende jaren om stevige investeringen in onder andere ICT. Door de continue taakuitbreiding van de ILT is het nodig systemen aan te passen aan nieuwe wet- en regelgeving. Tegelijkertijd moeten we ons werk uitvoeren met minder middelen. Dit komt doordat er in 2024 een taakstelling tot bezuinigingen is opgelegd aan de Rijksoverheid, doordat voor sommige structurele taken van de ILT de tijdelijke financiering afloopt en doordat de ILT niet voldoende wordt gecompenseerd voor kostenstijgingen. Daarbovenop krijgt de Rijksoverheid, volgens het regeerakkoord van het kabinet Jetten, een nieuwe bezuiniging opgelegd. Het budget van de ILT zal door deze extra taakstelling de komende jaren flink afnemen, oplopend tot een daling van € 14,6 miljoen in 2031. Bovenop de taakstelling stijgen de kosten van leveranciers waardoor de krapte toeneemt. Ondanks de efficiencymaatregelen die de ILT heeft getroffen is dit niet voldoende om vanaf 2027 structureel binnen de begroting te blijven. Dit betekent dat we nog scherpere keuzes moeten maken over de inzet van onze mensen en middelen.

We kijken voortdurend waar we kunnen besparen op interne budgetten en hoe we anders en efficiënter kunnen werken. We verhogen de tarieven voor het afgeven van vergunningen tot kostendekkend niveau. En we streven naar betalen voor delen van het toezicht, zoals al gebeurt bij de Autoriteit woningcorporaties en in ons omringende landen in de luchtvaart. Door onze capaciteit in te zetten waar de risico's voor mens en milieu het grootst zijn houden we het maatschappelijk effect van ons werk zo groot mogelijk. Door lagere budgetten hebben we voor bepaalde taken veel minder of geen capaciteit. Bij onvoldoende financiering van bestaande taken is de ILT genoodzaakt de uitvoering daarvan stop te zetten, minder intensief uit te voeren, of alleen passief toezicht te houden (waakvlam). Nieuwe taken kunnen we alleen oppakken als daarvoor extra geld beschikbaar komt, of als er middelen vrijkomen door het wegvallen van bestaande taken.

Vanwege de financiële situatie zullen de ILT en het ministerie van IenW samen het takenpakket van de ILT onderzoeken. Daarbij kijken zij ook naar de manier waarop de ILT wordt gefinancierd. De belangrijkste vraag is hierbij of de ILT voldoende capaciteit heeft om haar werk op een basisniveau van kwaliteit te kunnen blijven doen.

In het jaarplan beschrijven we op hoofdlijnen welke keuzes we op basis van deze uitgangspunten maken bij de uitvoering van onze taken. Zo kunnen we sinds 2026 enkele taken minder intensief uitvoeren dan we zouden willen, om aan de opgelegde bezuinigingen te voldoen. Dit gaat onder andere om taken op het gebied van luchtvaart, cybersecurity en de toegankelijkheid van het personenvervoer. Voor 2027 kiezen we er, op basis van inschatting van de risico's, voor om minder in te zetten op de onderwerpen transport gevaarlijke stoffen, geluid rail en luchtvaart, taxitoezicht, drinkwater, hoogwaterveiligheid, eigen werken Rijkswaterstaat, legionella en de opsporing. Ook besparen we op onze bedrijfsvoering. In de volgende hoofdstukken beschrijven we voor elk van deze werkvelden wat de gevolgen voor ons werk zullen zijn.

1.5 Leeswijzer

De hoofdstukken 2 tot en met 5 beschrijven welke activiteiten de ILT uitvoert op milieu, infrastructuur, transport en wonen. Daarna bespreken we de organisatieontwikkelingen. Het jaarplan sluit af met een overzicht van de inzet van onze mensen en middelen.

2 Milieu



Activiteiten van bedrijven en overheden kunnen risico's opleveren voor gezondheid en milieu. De Omgevingswet verplicht hen om de nadelige gevolgen van hun activiteiten te voorkomen of beperken. Dit is de zorgplicht. Ook moeten zij maatregelen nemen bij dreigende of mogelijke risico's voor milieu of gezondheid. Dit is het voorzorgsbeginsel. De ILT spreekt bedrijven en overheden daarop aan en ziet er direct op toe dat zij hun maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen, ook als normen vanuit wet- en regelgeving niet toereikend zijn. We kijken, waar mogelijk samen met omgevingsdiensten, hoe we ervoor kunnen zorgen dat de organisaties waarop wij toezicht houden zelf actief aan de slag gaan met het voorzorgbeginsel en de zorgplicht uit de Omgevingswet.

Bedrijvenaanpak

De ILT gebruikt bij de uitvoering van haar taken een 'integrale bedrijvenaanpak'. Dit betekent dat we op basis van data en risicoanalyses bedrijven inspecteren waar de risico's het grootst zijn en waarvan wij denken dat we het meeste effect hebben voor de bescherming van mens en milieu. Het integrale karakter van de inspecties zorgt ervoor dat we effect kunnen hebben op alle punten waar de ILT toezicht op houdt. Hierdoor is het toezicht minder versnipperd. Ook kunnen we daardoor beter de oorzaken in kaart brengen van het niet genoeg beschermen van mens en milieu.

Onze toezichtstrategie richt zich op het versterken van het veiligheidsmanagement en de veiligheidscultuur binnen bedrijven. We kijken daarbij naar het hele veiligheidsmanagementsysteem van een bedrijf en voeren audits en fysieke inspecties uit om daarvan een beeld te krijgen. We identificeren gedrag dat risico's oplevert voor de veiligheid en stimuleren gedragsverandering binnen de organisaties.

We spreken bedrijven in bestuurlijke overleggen aan op hun verantwoordelijkheden en werken met hen samen om verbeteringen te realiseren en risicobeheersing te waarborgen. We houden toezicht op de naleving van regels en waar nodig handhaven we die. Een specifiek aandachtspunt in 2027 is het delen van risicoanalyses met de sector, om zo tot een gezamenlijk beeld van de grootste risico's te komen.

We trekken gezamenlijk op met andere toezichthouders, zoals de omgevingsdiensten en de Nederlandse Arbeidsinspectie, zodat we een maximaal rendement kunnen behalen met ons toezicht.



Voor het beschermen van mens en milieu is het van belang dat het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH-stelsel) milieu goed functioneert. De ILT draagt actief bij aan een beter VTH-stelsel milieu door te investeren in een goede samenwerking met verschillende toezichtpartners. Bijvoorbeeld door een betere informatie-uitwisseling, door het samen aanpakken van ketenproblemen of door de gezamenlijke bestrijding van milieucriminaliteit.

We dragen met ons toezicht op milieu (en andere werkvelden) bij aan de brede aanpak die het ministerie van IenW ontwikkelt voor de verbetering van de certificeringsstelsels. We zien er op toe dat de certificeringsstelsels op onze werkvelden goed functioneren. Zo signaleren we zo vroeg mogelijk de eventuele knelpunten in de werking van een stelsel, en in de uitvoering door de certificerende instellingen. We onderzoeken of de normen eenduidig zijn en of de taken, verantwoordelijkheden en rollen van betrokken partijen duidelijk zijn. En we zorgen voor een goede uitwisseling van informatie.

De ILT richt zich in de leefomgeving op 4 opgaves: circulaire economie, veilige en duurzame producten, zorgvuldig gebruik van chemische stoffen en schoon water en schone bodem. Deze opgaves zijn in een ketengerichte aanpak niet los van elkaar te zien. Zo hebben veilige en duurzame producten en circulaire economie een duidelijke samenhang. De opgaves circulaire economie en zorgvuldig gebruik van chemische stoffen hebben prioriteit.

Binnen het werkveld milieu zijn er toezichtstaken die ook raakvlakken hebben met de andere werkvelden van de ILT. Zo staan de uitstoot en geluidsoverlast door transportmiddelen in het hoofdstuk over transport en draagt het markttoezicht op verkeersproducten bij aan veilig en duurzaam vervoer.

2.1 Circulaire economie

In 2050 wil Nederland een circulaire samenleving zijn, waarin waardevolle materialen behouden blijven, grondstoffen zo veel mogelijk hergebruikt worden en de economie minder afhankelijk is van schaarse primaire grondstoffen.

Figuur 1. Circulaire economie



De huidige manier waarop stoffen en producten worden behandeld leidt tot aanzienlijke problemen. Bij het hergebruik van materialen komen vaak gevaarlijke stoffen vrij. Deze gevaarlijke stoffen kunnen bijvoorbeeld gaan lekken naar de bodem waardoor bodemverontreiniging ontstaat. Bovendien zorgt verkeerd hergebruik van materialen vaak voor ‘uitgesteld afval’, waarbij waardevolle stoffen verloren gaan. Dat draagt bij aan een wereldwijd stijgend grondstoffengebruik. Dit veroorzaakt een groot deel van de broeikasgasuitstoot, de luchtvervuiling en de afname van biodiversiteit. Een circulaire economie kan dus schade aan mens en milieu voorkomen. Door hierop in te zetten voorkomt de ILT dat deze problemen alleen maar groter worden.

Een circulaire economie wordt ook steeds belangrijker voor het concurrentievermogen van de Nederlandse en Europese industrie. Door het snel veranderende geopolitieke krachtenveld en het schaarser worden van grondstoffen is het beschikken over grondstoffen cruciaal. Een circulaire economie draagt bij aan strategische onafhankelijkheid, innovatie, ondernemerskansen, kostenbesparingen, vakmanschap en duurzame welvaart voor Nederland als innovatief en kennisintensief handelsland.



Het Nationaal Programma Circulaire Economie 2023–2030 (NPCE) streeft 4 doelen na: minder grondstoffengebruik, substitutie van grondstoffen, levensduurverlenging van producten en hoogwaardige verwerking van afval.

De ILT is belast met toezicht en handhaving op enkele centrale elementen van het beleid voor circulaire economie: handel in grondstoffen en producten, inzameling, hergebruik, recycling en de eventuele export in de afvalfase. We zien toe op de hele cyclus; van productontwerp tot recycling.

Ketenbenadering

De transitie naar een echte circulaire economie is alleen mogelijk door naar de hele levenscyclus van producten te kijken. Bij het ontwerp van producten moet rekening worden gehouden met een optimale levensduur, repareerbaarheid, demonteerbaarheid en geschiktheid voor recycling. Door goede afvalinzameling, hergebruik en recycling kunnen waardevolle materialen behouden blijven en worden grondstoffen zo veel mogelijk hergebruikt.

Deze ketenbenadering stelt regels aan circulair productontwerp en bevordert het vervangen van gevaarlijke stoffen door minder schadelijke alternatieven die hergebruik beter mogelijk maken. Ook zet deze benadering producenten aan tot inzameling en recycling van hun product in de afvalfase. Dit gebeurt met het instrument van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV).

Wat wil de ILT bereiken?

De ILT levert een bijdrage aan de doelen van het NPCE door de circulariteit van productieketens te bevorderen. Daarbij richten we ons de komende jaren steeds meer op de zaken die circulariteit verhinderen in de productketens van plastics, textiel, batterijen en afgedankte elektrische en elektronische apparatuur (AEEA). Daarvoor is het nodig om vergunningverlening, toezicht en handhaving in de hele keten op elkaar af te stemmen. In 2027 hebben met name plastics en textiel prioriteit.

De ILT wil bereiken dat afgedankte producten volgens de daarvoor geldende wettelijke normen worden ingezameld en zo hoogwaardig mogelijk worden gerecycled. En dat waardevolle grondstoffen en gerecyclede materialen veilig worden toegepast. Een specifiek aandachtspunt voor de ILT is het tegengaan van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) in producten. Het is van belang dat deze zo min mogelijk worden gebruikt bij de productie en bij hergebruik worden verwijderd.

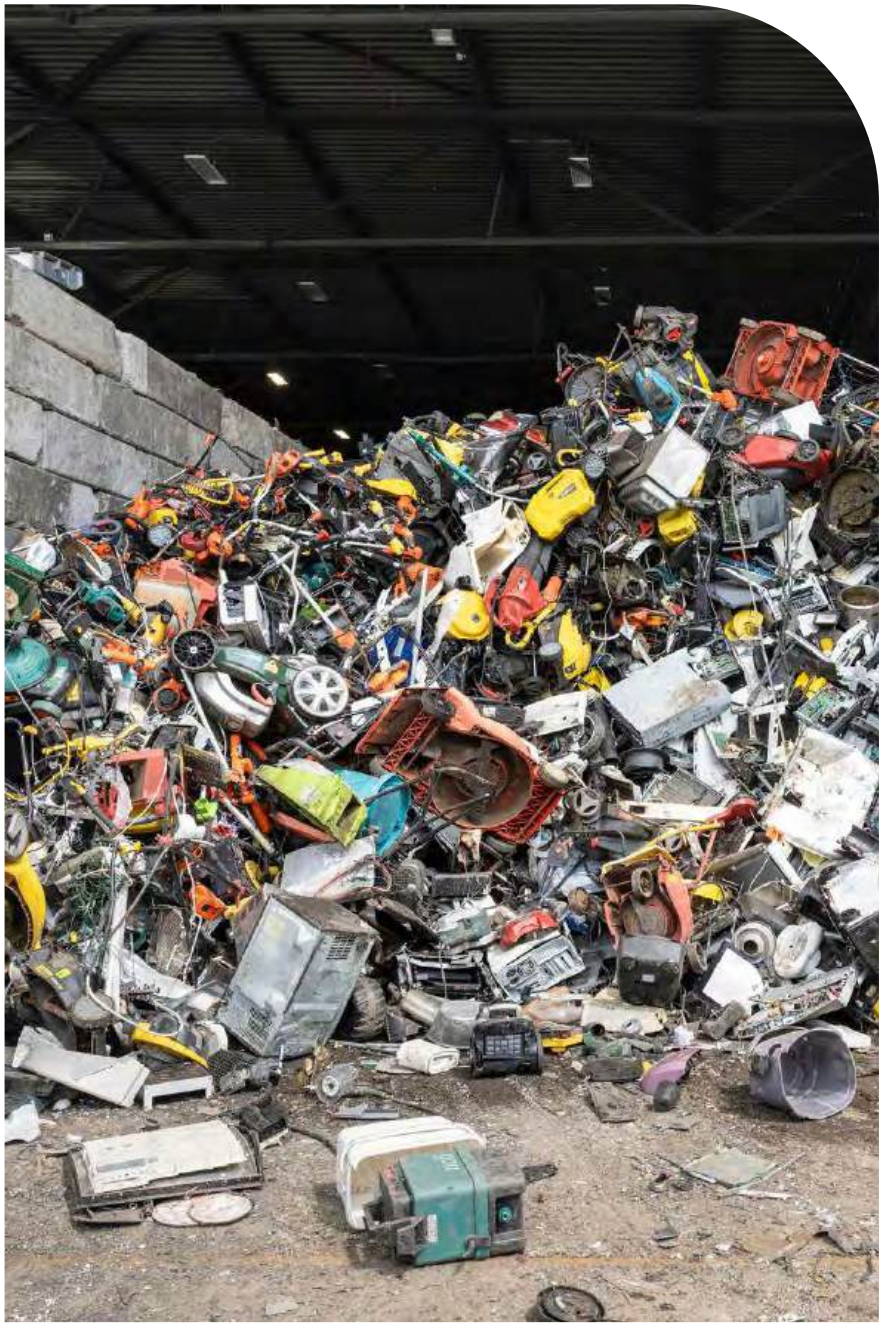
Daarnaast willen we voorkomen dat stoffen tijdens import, doorvoer en export van afval weglekken. En dat afvalstoffen onvoldoende worden gereinigd voor hergebruik of worden geëxporteerd naar kwetsbare landen met onvoldoende infrastructuur voor verwerking en toezicht.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

Het toezicht op de uitgebreide producenten verantwoordelijkheid (UPV) is een belangrijke prioriteit voor de ILT. Wij controleren of producenten zich houden aan de regels voor de inzameling en recycling van producten die vallen onder de UPV. Dat zijn bijvoorbeeld (statiegeld)verpakkingen, elektrische en elektronische apparatuur en textiel. We houden toezicht op producentencollectieven die de inzamel- en recyclingstructuur organiseren en wij rapporteren daarover aan de minister. Belangrijke aandachtspunten daarbij zijn naleving van de wettelijk verplichte inzamelpercentages en onderzoek naar de betrouwbaarheid van de gepubliceerde inzamelpercentages. Zo is de wettelijke doelstelling voor inzameling van plastic drankflessen en -blikjes 90%. En gelden voor producenten of importeurs van elektrische en elektronische apparatuur minimale inzamelpercentages van 65% of 85%. De ILT houdt ook toezicht op de naleving van het verbod op ‘single-use-plastics’ (wegwerpplastic).

Ook zien we erop toe dat verpakkingen van producten voldoen aan de essentiële eisen genoemd in het Besluit beheer verpakkingen 2014. Dit zijn bijvoorbeeld een zo laag mogelijk gewicht, goede recyclebaarheid en minimale impact op het milieu. We bereiden ons voor op de nieuwe Europese verpakkingsrichtlijn. Met een integrale aanpak van onze taken op afval, producten en de registratie, evaluatie, autorisatie en restrictie van chemische stoffen (REACH) spreken we producenten van verpakkingsmateriaal aan als zij stoffen en producten gebruiken die een goede hoogwaardige recycling moeilijk of onmogelijk maken. Ook toetsen we of reststoffen veilig als secundaire grond- of bouwstof worden toegepast. Daarbij hebben we specifieke aandacht voor het vermijden of verwijderen van ZZS uit de keten omdat die hoogwaardig hergebruik verhinderen.

Naast reguliere inspecties zal de ILT steeds vaker het instrument besturingstoezicht inzetten om bestuurders van bedrijven en instellingen bewust te maken van misstanden, en zo beter beleid en gedragsverandering in gang te zetten.



Door strengere EVOA regelgeving moeten bedrijven in hun EVOA-kennisgevingen aantonen dat afvalstoffen die zij exporteren naar landen buiten de EU in de ontvangende landen worden verwerkt op een manier die gelijkwaardig is aan de EU-normen. Hierop gaat de ILT scherp toetsen bij de beoordeling van aanvragen. Vanaf 21 mei 2026 moeten meer transporten van afvalstoffen worden gemeld in het nieuwe digitale Europese Digital Waste Shipment System, DIWASS. Vanaf 1 januari 2027 geldt dat voor alle internationale afvaltransporten. Vanaf 21 mei 2027 moeten alle verwerkers buiten de EU met een onafhankelijke audit aantonen dat zij afval uit de EU op een milieuhygiënisch verantwoorde wijze beheren, volgens de in de EVOA vastgelegde voorwaarden. Dankzij DIWASS heeft de ILT een betere informatiepositie, zowel nationaal als internationaal. Hierdoor krijgen we meer inzicht in de grootste risico's. Daardoor kunnen we de beleidsmakers beter adviseren, en kunnen we, samen met onze toezichtpartners, effectiever toezicht houden. Het verlenen van EVOA-vergunningen (afvaltransporten) wordt ook efficiënter doordat we steeds meer AI gebruiken bij het administratieve proces.

Wel betekenen de scherpe keuzes die we bij de inzet van mensen en middelen moeten maken dat we minder toezicht houden op vervoerders, inzamelaars, handelaars en bemiddelaars van registratieaanvragen. En dat we beperkt toezicht houden op afvalregistraties als bedoeld in het Besluit inzamelen afvalstoffen (BIA)/Regeling inzamelen afvalstoffen (RIA).

De ILT controleert de export van afval, in samenwerking met de Douane. Wij gebruiken hun risicoprofielen en data over bijvoorbeeld lekstromen op het gebied van AEEA. Het is belangrijk dat afval niet geëxporteerd wordt naar landen waar het niet hergebruikt kan worden, of naar landen die het afval storten met milieuverontreiniging tot gevolg. We besteden speciale aandacht aan de export van kunststofafval naar onder andere Zuidoost-Azië en Turkije. Dit ook vanwege het Europese verbod op de export van kunststofafval naar niet-OESO landen dat in november 2026 in gaat. Internationale samenwerking is cruciaal om onze doelen te bereiken, zeker gezien de globalisering en de huidige geopolitieke situatie. We werken in EU-verband samen in het European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law (IMPEL) en in VN-verband in het UNODC-project 'Wastenet'.

Om de recycling van AEEA te versterken zetten we in 2027 in op het signaleren en aanpakken van illegale verwerkers van AEEA, het aanpakken van ongewenste lekstromen van AEEA naar kwetsbare landen in met name Afrika en richten we ons op de lekstroom bij export voor hergebruik. Op het laatste punt is momenteel namelijk onvoldoende zicht.

Een specifieke taak van de ILT is het toezicht op de 'due diligence'-verplichtingen voor producenten en importeurs van batterijen en accu's uit de Verordening batterijen (EU2023/1542). Deze toezichttaak houdt verband met bestaande 'due diligence'-verplichtingen voor importeurs van goud, wolfraam, tin en tantaal op grond van de Verordening conflictmineralen (EU 2017/821), waarop de ILT ook toezichthouder is.

De ILT werkt samen met collega toezichthouders, lokale overheden, omgevingsdiensten en beleidsmakers om het toezicht in de hele keten van import, productie, afvalverwerking en de toepassing van gerecycleerde grondstoffen goed vorm te geven. Zo werken we met de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) en het Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken (DGLM) aan de toepassing van de Europese richtlijn hernieuwbare energie (RED III) bij de aanpak van minder goede of slechte kwaliteit stookolie voor zeeschepen. In de Strategische Milieukamer (SMK) werken we samen met de politie, de omgevingsdiensten, de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) en de Nederlandse Arbeidsinspectie. Zowel aan toezicht op afval (waaronder kunststofexport en textiel) en ZZS, als aan opsporing door de ILT-IOD. De partners in de SMK werken een gezamenlijke aanpak uit voor de ketens van de kunststof, blusschuim en stookolie. We verwachten dat de komende jaren de focus van beleid meer zal liggen op markttoezicht aan de grens en strategisch grondstoffenbeleid.

De herziene Richtlijn milieucriminaliteit (EU 2024/1203) maakt het mogelijk om strafrechtelijk op te treden tegen meer overtreders van de milieuwetgeving. We bereiden ons voor op de implementatie van de herziene Milieurichtlijn en het nieuwe Wetboek van Strafvordering dat ingaat in 2029.

De ILT geeft in 2027 prioriteit aan de aanpak van milieucriminaliteit, zoals fraude met biobrandstoffen. De nationale strategie voor de aanpak van milieucriminaliteit van de SMK is daarvoor mede bepalend. De ILT-IOD voert daartoe strafrechtelijke onderzoeken uit. Vanwege de beperkte financiële middelen zijn dat er in 2027, net zoals in 2026, wel minder (15 in plaats van 20). De ILT richt een BOA-coördinatiecentrum in, waarin de complexere zaken behandeld zullen worden.



2.2 Veilige en duurzame producten

Als producten niet voldoen aan (Europese) wet- en regelgeving kan dit burgers en het milieu in gevaar brengen en maatschappelijke schade veroorzaken. De afgelopen jaren is veel nieuwe regelgeving ingegaan. Zoals herziening van de Verordening ecodesign (duurzaam productontwerp), de Verordening bouwproducten (EU 2024/3110) (prestaties en duurzaamheideisen bouwproducten), de Verordening batterijen (EU2023/1542) en de Verordening artificiële intelligentie (EU 2024/1689). De ILT zal op al deze regelgeving toezicht gaan houden of blijven houden.

Er is een explosief groeiende stroom van producten van buiten de Europese Unie die via e-commerce rechtstreeks naar de Europese consument gaan. Vaak hebben de producenten van deze producten onvoldoende aandacht voor de Europese eisen aan veiligheid en duurzaamheid. Hierdoor kunnen consumenten en bedrijven binnen de EU er niet op vertrouwen dat deze producten voldoen aan de EU-wetgeving. Dit heeft ook effect op het gelijke speelveld tussen Europese en niet-Europese producenten en leidt tot vervuiling van onze leefomgeving.

Wat wil de ILT bereiken?

De ILT houdt toezicht op de naleving van de regels voor een aantal specifieke groepen van producten. Ons toezicht draagt eraan bij dat producten duurzaam en veilig zijn voor consumenten. Ook draagt het bij aan een gelijk speelveld voor bedrijven op de interne Europese markt. Producenten moeten weten dat zij beter af zijn als zij de regels naleven. Als het loont om de regels niet op te volgen, kan dit immers leiden tot meer producten op de markt die niet voldoen aan de regels en dat kan schadelijk zijn voor mens en milieu.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

We brengen met zogenaamde ‘verrekijkers’ actuele trends en ontwikkelingen in de markt en de maatschappij in beeld. We zien erop toe dat marktdeelnemers beschikken over de juiste documenten die de veiligheid en duurzaamheid aantonen van de producten die zij op de markt brengen en dat aan die producten een juist CE-keurmerk is gekoppeld. We onderzoeken hoe productstelsels werken en voeren fysieke controles uit op producten.

Voor de keuzes in ons toezicht sluiten we aan bij de in 2026 vastgestelde Nationale Markttoezichtstrategie, waarin de strategische doelen zijn bepaald voor het markttoezicht in Nederland voor de komende 4 jaar. Er zijn thema’s bepaald waar de 5 Nederlandse markttoezichthouders en de Douane zich voor in gaan zetten. Dit zijn e-commerce, samenwerken aan de grens, communicatie, data en digitalisering. Doordat de douane vanaf 2026 veel meer producten aan de grens gaat controleren, zal de ILT ook meer de toezichtstaken gaan krijgen. Dit betekent dat de ILT met extra middelen intensiever gaat samenwerken met de douane en de andere Nederlandse markttoezichthouders. We zetten extra in op innovatie, digitalisering en betere uitwisseling van data, waardoor het toezicht meer risicogestuurd wordt.

De ILT werkt aan een intensievere en effectievere Europese samenwerking. Voor informatie-uitwisseling, kennisondersteuning, gezamenlijke inspectieplannen en testfaciliteiten, maar ook voor opleidingen en personeelsuitwisselingen binnen Europa. Dit doen we samen met andere Nederlandse en Europese markttoezichthouders,

zoals in de Europees gefinancierde acties EEPLIANT4 en JACOP-2026 & 2027. Ook heeft de ILT een landelijk coördinerende rol voor het gebruik van ICSMS, het Europese registratiesysteem voor inspecties op producten.

Ook in 2027 houden we toezicht op de Wet explosieven civiel gebruik (Wecg) en de Wet precursoren voor explosieven (Wpe). Hoewel de Wecg in de basis om productveiligheid gaat zien we in de praktijk ook steeds meer de verschuiving naar security. Het gaat er om dat deze producten veilig zijn in gebruik maar ook zij worden gebruikt waarvoor ze bedoeld zijn. Een voorbeeld hiervan is kruit. In 2027 zullen we doorgaan met het controleren van wapenhandelaren om zoveel mogelijk te voorkomen dat kruit in verkeerde handen valt.

Aanslagen en dreigingen met explosieven nemen jaarlijks toe. Waar traditioneel de combinatie van vuurwerk en brandstof wordt gebruikt zien we ook een verschuiving naar het misbruik maken van precursoren voor bijvoorbeeld het maken van explosieven. Als ILT dragen we er met ons toezicht aan bij dat de precursoren alleen bij de mensen terecht komen die ze bijvoorbeeld voor bedrijfsmatige doeleinden nodig hebben. Daarnaast willen we voorkomen dat precursoren in handen komt van particulieren die hier niet over mogen beschikken. De online verkoop van precursoren is een grote markt en in 2027 zullen we doorgaan met het controleren van online marktplaatsen. Daarnaast zetten we ook ‘mystery shoppers’ in om te toetsen of de ondernemers zich aan de regels houden. Deze spelers zijn een belangrijke schakel om te voorkomen dat precursoren in verkeerde handen vallen. Voor ons toezicht is informatiedeling van cruciaal belang. We staan in nauw contact met onze ketenpartners zodat we trends en signalen vroegtijdig aan elkaar kunnen doorgeven.



2.3 Zorgvuldig gebruik van chemische stoffen

De ophoping van schadelijke chemische stoffen in het milieu leidt tot steeds grotere problemen voor mens en milieu. Kennisinstituten en maatschappelijke organisaties pleiten voor een actievere aanpak om schade aan de gezondheid en de leefomgeving te voorkomen. Een actueel onderwerp is bijvoorbeeld de schadelijkheid van zeer kleine (nano)deeltjes van chemische stoffen en vervuiling met moeilijk afbreekbare stoffen zoals per- en poly- en perfluorakylstoffen (PFAS).

Het toezicht op chemische stoffen is complex. De groep bedrijven waarop de ILT toeziet in het kader van de Europese REACH-regelgeving (EC 1907/2006) en andere stoffenverordeningen is groot, divers en wijzigt voortdurend. Dit komt doordat er nieuwe stoffen worden geregistreerd, andere mengsels van stoffen worden gemaakt en nieuwe beperkingen van kracht worden. Concreet betekent dit dat de ILT op steeds meer stoffen en bedrijven moet toezien. De ILT ziet vanuit REACH met name toe op de professionele toepassing van ZZS. Speciale aandacht vragen situaties waarin de burger op verschillende

manieren wordt blootgesteld aan zeer zorgwekkende stoffen, die individueel binnen de norm blijven maar bij elkaar opgeteld (te) hoog zijn. Een voorbeeld daarvan, en belangrijk aandachtspunt, is PFAS in producten, lozingen en emissies.

Ook ziet de ILT toe op het uitfaseren van de productie en handel van ozonlaagafbrekende stoffen (OAS) en gefluoreerde broeikasgassen (F-gassen). Het doel hiervan is de uitstoot van deze schadelijke stoffen sterk te verminderen omdat zij bijdragen aan de afbraak van de ozonlaag en de opwarming van de aarde.

De ILT ziet toe op de kwaliteit en samenstelling van brandstoffen, zoals benzine, diesel, gasolie en stookolie. Er zijn vooral veel klachten van reders over de kwaliteit van stookolie voor zeeschepen.

Wat wil de ILT bereiken?

De ILT wil dat bedrijven chemische stoffen op zorgvuldige wijze gebruiken om te voorkomen dat de productie en het gebruik ervan schade voor mens en milieu opleveren. Bedrijven moeten zich actief houden aan hun zorgplicht en aan het voorzorgbeginsel. Ook willen we bereiken dat bedrijven zeer zorgwekkende stoffen vervangen door minder schadelijke alternatieven.

Onze focus ligt op het terugdringen van de top-10 van de meest risicovolle (groepen van) stoffen, en van PFAS in het bijzonder. Met andere toezichthouders werken we aan een beter beeld van de problematiek en bepalen we hoe we binnen de keten van toezicht de aanpak van PFAS integraal kunnen vormgeven. Als deze aanpak succesvol is, willen we hem verbreden naar de andere (groepen van) stoffen uit de top-10.

De ILT is aangewezen als toezichthouder op de naleving van de REACH-verordening. Chemische stoffen die op de markt worden gebracht moeten zijn geregistreerd, moeten zijn voorzien van chemische veiligheidsinformatie voor gebruikers en mogen alleen worden gebruikt voor de toepassingen die zijn beschreven bij de registratie van de stof. De ILT heeft geconstateerd dat chroom-6 nog veel wordt toegepast in producten. Stoffen waarvoor een Europese restrictie geldt moeten vervangen worden door minder schadelijke alternatieven, of alleen worden gebruikt onder strikte voorwaarden.

In Nederland geldt daarnaast dat bedrijven de uitstoot van schadelijke stoffen zoveel mogelijk moeten beperken. Ook geldt voor specifiek aangewezen, vergunningplichtige bedrijven die ZZS uitstoten een verplichting om minimaal eens per 5 jaar een vermijdings- en reductieprogramma (VRP) op te stellen. Het VRP moet in de meeste gevallen worden ingediend bij en beoordeeld door de omgevingsdienst. De ILT werkt samen met andere vergunningverlenende en toezichthoudende instanties om de uitstoot van deze stoffen zo veel mogelijk te voorkomen.

Met ons toezicht willen we een sterke afname bereiken van de lucratieve, illegale handel in OAS en F-gassen. Nederlandse bedrijven mogen alleen handelen in F-gassen binnen het door de EU vastgestelde quotum. Daarnaast wil de ILT lekverliezen van F-gassen bij stationaire koelinstallaties beperken en het hergebruik bevorderen van OAS en F-gassen die in de afvalfase dreigen te belanden.

De ILT wil dat de kwaliteit van stookolie voor zeeschepen voldoet aan internationale wetgeving zodat de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen afneemt, de veiligheid van de scheepvaart geborgd is, de gezondheid van bemanning aan boord van deze schepen geen gevaar loopt en reders ontvangen wat zij besteld hebben.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

Voor ons toezicht op chemische stoffen is ons takenpakket uit de huidige REACH-wetgeving de basis en houden we rekening met nieuwe bepalingen en toekomstige wetsherzieningen. In 2027 hebben de nieuwe taken van de ILT en de samenwerking met andere toezichthouders in het kader van de nieuwe Europese Verordening microplastics (EU 2023/2055) prioriteit. De ILT zal in 2027 toezicht houden op het gebruik van chroom-6 en verder inzetten op zo min mogelijk gebruik van PFAS. Door de bezuinigingen is de ILT alleen in staat om reactief toezicht te houden op import en export van kwik en het gebruik illegale persistent organische stoffen. Ook kunnen we geen toezicht houden op de naleving van de Verordening CLP (EG 1272/2008) over de gevaarsindeling, etikettering en verpakking van stoffen.

In Europees verband wordt gewerkt aan een totaal verbod op PFAS. Hiervoor is een voorstel ingediend dat een zeer groot aantal PFAS verbiedt. Voor PFAS waarvoor geen alternatief bestaat geldt daarbij een overgangstermijn. Zodra dit voorstel is bekrachtigd gaan wij, samen met onze toezichtpartners, daarop controleren.

Met de omgevingsdiensten werkt de ILT aan een grotere bewustwording in de OAS- en F-gassen sector. Wij spreken bedrijven aan op hun eigen verantwoordelijkheid voor het terugdringen van uitstoot. Bij ons toezicht geven we prioriteit aan oude installaties die nog werken op koudemiddelen met een hoog 'global warming potential' en waaruit veel F-gassen lekken. Verder houden we toezicht op certificerende Instellingen en certificaathouders. Installatiebureaus die koelinstallaties installeren en onderhouden moeten de juiste certificering hebben (BRL-100 certificaat). Tegen bedrijven die niet gecertificeerd werken treden we op via het bestuursrecht of het strafrecht.

Ook houden wij toezicht op de handel in OAS en F-gassen. Daarbij ligt de focus op het tegengaan van de illegale import. Hiervoor werkt de ILT-IOD nationaal en internationaal samen met de landelijke politie, de Douane, Europol en EU-lidstaten. Sinds 2026 lopen er pilots op de onderwerpen middenspanningsschakelaars, automotive bedrijven en op het rechtstreeks aanspreken van certificerende instanties. Verder zal de ILT in 2027 inzetten op een betere informatiepositie, zoveel mogelijk centraal via Omgevingsdienst Nederland (ODNL). Ook controleren we of bedrijven goed omgaan met hun afgedankte broeikasgassen.

In 2026 wil de ILT een beleidsregel over stookolie publiceren om de huidige wetgeving toe te lichten en duidelijkere normen te stellen. Deze beleidsregel zal de effectiviteit van het toezicht en de handhaving op de kwaliteit van stookolie verbeteren. Daarnaast werken we in 2027 verder aan de versterking van de samenwerking met de andere toezichthouders in de havens. Hierbij stemmen we af en werken we samen met België, Luxemburg en Duitsland.

2.4 Schoon water en schone bodem

De kwaliteit van de leefomgeving staat onder druk. De lucht, de bodem en het grond- en oppervlaktewater raken verontreinigd doordat schadelijke stoffen worden geloosd of op andere manieren in de leefomgeving terecht komen. Voorbeelden hiervan zijn lozingen van chemische stoffen door de industrie en uitspoeling van mest en bestrijdingsmiddelen vanuit de land- en tuinbouw naar het grond- en oppervlaktewater. Illegale lozingen of onjuist gebruik van middelen verergeren het probleem en veroorzaken extra schade aan de leefomgeving.

Daarnaast worden de gevolgen van klimaatverandering steeds duidelijker, met name voor het grond- en oppervlaktewater. Zo ontstaat bij droogte in de zomer en het najaar schaarste aan zoet water en verslechtert de waterkwaliteit. Dit kan ook gevolgen hebben voor de winning van drinkwater.

Wat wil de ILT bereiken?

De ILT streeft naar een veilig circulair gebruik van grond- en bouwstoffen. Er is meer grip nodig op de uitstoot van afvalstoffen en probleemstoffen naar het grond- en oppervlaktewater. Daarvoor is het in de eerste plaats belangrijk dat vervuilende bedrijven hun maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen om de milieuwetgeving en de Omgevingswet na te leven en de oorzaken van watervervuiling aan te pakken. En dat het publiek-private stelsel Kwaliteitsborging in het bodembeheer (Kwalibo-stelsel) goed werkt.

De ILT wil ook meer en beter samenwerken met alle partijen die toezicht houden op waterkwaliteit en bodemregelgeving. Hierdoor kunnen we effectiever toezicht houden op de naleving van de bodemregelgeving en de circulaire toepassing van grond- en bouwstoffen en kunnen we de waterkwaliteit gezamenlijk verbeteren.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

De ILT houdt steeds meer proactief toezicht op voorzieningen voor bodembescherming, voert onderzoek uit naar meldingen en signalen over mogelijk illegaal handelen in de bodemketen en versterkt de samenwerking met andere toezichthouders in de bodemketen, zoals de omgevingsdiensten. In 2027 is het gebruik van onbekende bouwstoffen een aandachtspunt. Via onze wettelijke adviestaak bij de vergunningverlening aan grote bedrijven letten we ook op de lozing van ZZS naar het oppervlaktewater.

Voor lozingen en ontgrondingen die worden uitgevoerd door Rijkswaterstaat geven we vergunningen af die verplicht zijn op grond van het Besluit activiteiten leefomgeving. Ook registreren we lozingen en handelingen met grond of baggerspecie die bedrijven op grond van dit besluit moeten melden. Vervolgens controleren we of bedrijven bij de uitvoering van de werkzaamheden de regelgeving en vergunningsvoorschriften op juiste manier naleven. Ook houden we toezicht op werkzaamheden aan de eigen werken van Rijkswaterstaat en de naleving van de omgevingswet op de defensieterreinen.

De ILT ziet toe op certificerende instellingen en op bodemintermediairs. We voeren audits uit bij certificerende instellingen en we controleren of bedrijven en personen die werk uitvoeren op het gebied van bodem, grond- en bouwstoffen de juiste erkenning hebben en werken volgens de vastgelegde normen.

De ILT toetst thematisch of circulaire grond- en bouwstoffen duurzaam en milieuhygiënisch verantwoord worden toegepast. Denk daarbij aan immobilisaat, granulaat, bodemassen en staalslakken. Met de kennis en informatie die we hieruit ophalen geven we input bij de herijking van de bodemregelgeving. De ILT-IOD onderzoekt mogelijke misstanden in de bodemketen en schrijft signaalrapportages.

Door het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen met PFAS raken landbouwgronden, sloten, rivieren en grondwater vervuild met het schadelijke afbraakproduct TFA (trifluorazijnzuur). Samen met de NVWA, waterschappen, Rijkswaterstaat, de omgevingsdiensten en het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) nemen we maatregelen om het gebruik van deze gewasbeschermingsmiddelen significant terug te dringen.

De activiteiten waarmee we in 2026 zijn begonnen binnen het samenwerkingsverband Samen voor schoner water met de NVWA, de ODNL, de Unie van Waterschappen en Rijkswaterstaat zetten we in 2027 voort. Dit betekent dat we een aantal gebiedsgerichte pilots uitvoeren, dat we investeren in gezamenlijke kennis en dat we ervaringen delen.

Om de waterkwaliteit in de Nederlandse havens te beschermen controleert ILT of zeeschepen hun sanitaire afvalwater, dat niet aan de wettelijke normen voldoet, niet lozen in de Nederlandse havens en de toegangswateren naar die havens. Daarnaast zien we er op toe dat schepen hun overige afval aan wal laten verwerken en dit niet op zee dumpen of verbranden. De inspectie van zeeschepen doen we samen met de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam.

De ILT ziet toe op werkzaamheden aan de eigen werken van Rijkswaterstaat. Eigen werken zijn projecten zoals aanleg, onderhoud of sloop van oevers, bruggen, stuwen en sluizen van het Rijk, waarvoor Rijkswaterstaat de opdrachtgever is. Met ons toezicht willen we (milieu)risico's beheersen. De ILT beoordeelt als bevoegd gezag de projectbesluiten die door of namens Rijkswaterstaat worden opgesteld voor de wijziging of aanleg van een waterstaatswerk.

De ILT houdt toezicht op het ministerie van Defensie bij het beheer van en activiteiten op ruim 180 locaties van de luchtmacht, de marine, de landmacht en de marechaussee. Specifiek controleren wij de naleving van de omgevingsvergunning door Defensie. Daarbij geven we prioriteit aan locaties en activiteiten van Defensie die veel effect kunnen hebben op het milieu en de directe omgeving.

Deze toezichttaak wordt steeds belangrijker omdat de uitwerking van de Wet op de defensiegereedheid vraagt om een goed evenwicht tussen de behoefte van Defensie tot uitbreiding en de belangen van milieu en omwonenden. Hiervoor is het van belang dat de vergunningen van Defensie actueel zijn. In 2027 sturen we er op dat Defensie haar vergunningenbestand verder actualiseert en op tijd nieuwe vergunningen aanvraagt waar dat nodig is voor de uitbreiding van haar activiteiten. Bij de afhandeling van aanvragen kan vertraging ontstaan omdat de ILT geen extra mensen of middelen heeft voor de verwachte toename aan vergunningaanvragen van Defensie. Verder hebben we door de bezuinigingen geen ruimte om Aerosensing bij het toezicht op defensieterreinen in te zetten en stoppen we met geluidsadvisering over lawaai op schietterreinen van Defensie.

2.5 Een goed werkend VTH-stelsel milieu

Provincies en gemeenten verlenen vergunningen aan ondernemingen op het gebied van veiligheid, afval en uitstoot. Zij zien erop toe dat ondernemingen zich houden aan de in de vergunningen gestelde eisen. De provincies zijn verplicht de ILT om advies te vragen voor zij een vergunning verlenen. De provincies nemen de adviezen van de ILT doorgaans over. Soms wil de provincie het advies van de ILT niet overnemen. In dat geval kan de ILT direct in beroep gaan. Dat gebeurt een enkele keer per jaar. De ILT is overigens niet verplicht een advies te geven. We geven prioriteit aan adviezen over de vergunningverlening aan de grootste vervuilende industrieën.

De ILT streeft naar een goed werkend VTH-stelsel milieu. Wij willen dat de provincies, gemeenten en omgevingsdiensten in Nederland en in Caribisch Nederland hun taken van vergunningverlening, toezicht en handhaving goed uitvoeren en daarmee bijdragen aan een gezonde leefomgeving.

De ILT is onderdeel van het stelsel en werkt op veel onderwerpen samen met de omgevingsdiensten. Zo hebben we samen met de relevante VTH-partners een overkoepelende en innovatieve aanpak ontwikkeld om bij tien grote bedrijven de overlast door geluid en trillingen en de blootstelling van omwonenden aan schadelijke stoffen te verminderen.

Als provincies hun milieutaken onvoldoende uitvoeren kunnen we interbestuurlijk toezicht inzetten. In Caribisch Nederland houdt de ILT interbestuurlijk toezicht op de eilandbesturen. De ILT onderzoekt hoe de VTH stelsels in het milieudomein werken. Op basis van deze VTH onderzoeken krijgen we een beeld van de complexiteit van de stelsels en benoemen we obstakels die een effectieve werking van de stelsels in de weg staan.



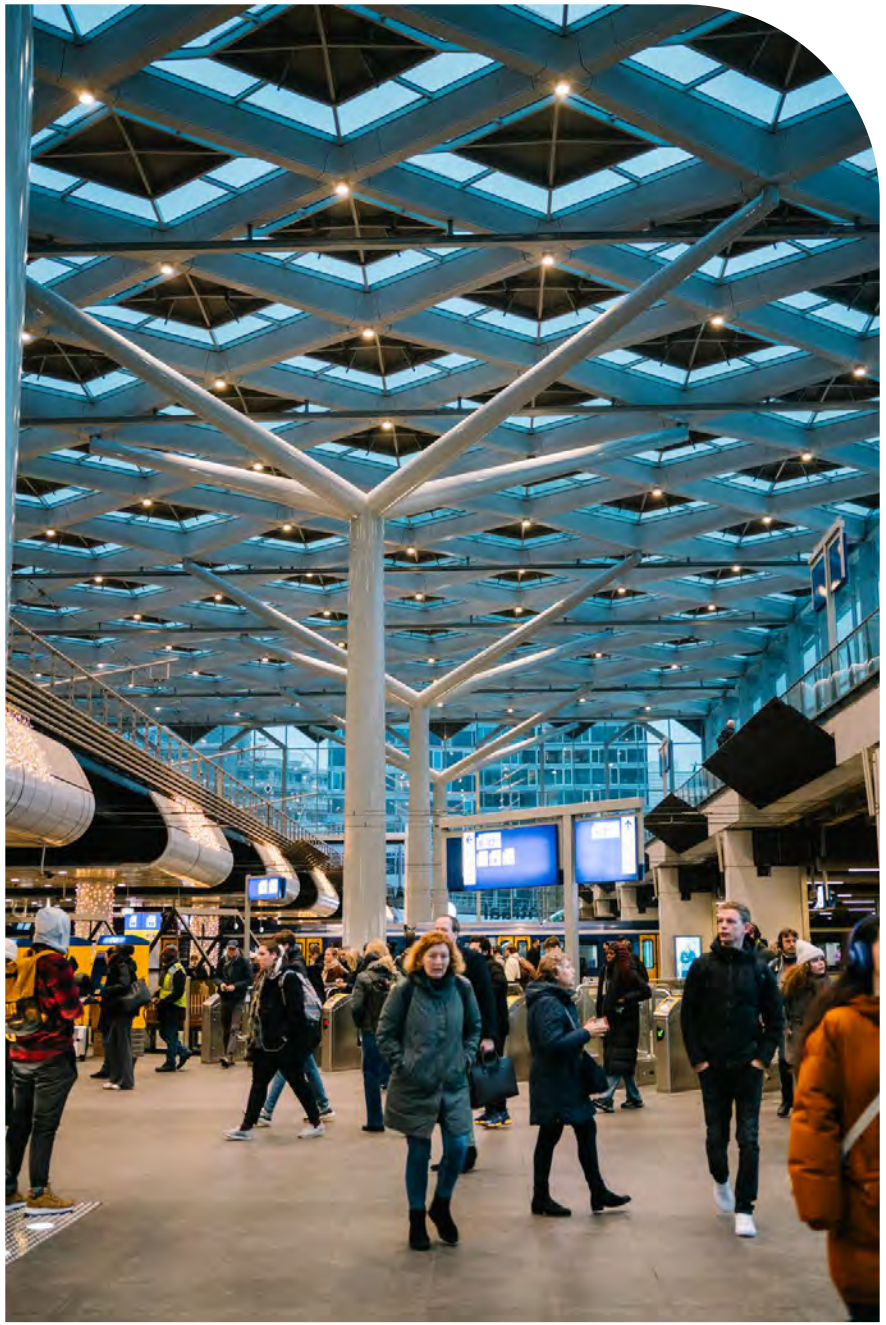
3 Infrastructuur



Onder ‘infrastructuur’ verstaan we de voorzieningen die nodig zijn om de Nederlandse samenleving te kunnen bevoorraden en beschermen. Denk hierbij aan voldoende en schoon drinkwater en bescherming tegen hoogwater, maar ook aan de infrastructuur van wegen, spoorwegen, lucht- en zeehavens en buisleidingen. Deze infrastructuur wordt beheerd door vooral publieke dienstverleners en is van kritiek belang voor een weerbare samenleving.

Burgers vinden het vanzelfsprekend dat de infrastructuur goed functioneert. Maar infrastructurele werken zijn onderdeel van grote en vaak ingewikkelde systemen waarin veel onderdelen met elkaar samenhangen. De risico’s voor de continuïteit van de dienstverlening nemen toe door extremer weer, geopolitieke ontwikkelingen en ontwikkelingen in onze omgeving, maar ook door gebrek aan mensen en middelen voor het onderhoud van de infrastructuur.

Voor een weerbare samenleving is een goed werkende infrastructuur belangrijk. De ILT houdt daarom toezicht op de veiligheid en continuïteit van de publieke infrastructuur. Dit toezicht heeft raakvlakken met het toezicht op de andere werkvelden van de ILT, zoals milieu, wonen en transport.



3.1 Cybersecurity en fysieke veiligheid

De ILT houdt toezicht op zo’n 1800 organisaties die gelden als kritiek, essentieel of belangrijk in de sectoren vervoer, drinkwatervoorziening, afvalwater, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, meteorologie en chemie. De ILT controleert of zij zich aan de Cyberbeveiligingswet (Cbw) en de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten (Wwke) houden. Het doel van deze wetten is om de veiligheid van kritieke infrastructuur en de continuïteit van de levering van essentiële diensten zoveel mogelijk te borgen. De Cbw richt zich daarbij op digitale dreigingen, de Wwke op fysieke dreigingen. Daarnaast is de ILT sinds 16 oktober 2025 verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van regels voor informatiebeveiliging in de burgerluchtvaart. Deze regels zijn vastgelegd in de Europese Part-IS verordeningen en gaan ook gelden voor de ILT zelf.

De risico's voor de (digitale) veiligheid van de vitale infrastructuur veranderen snel. Dit komt door technologische ontwikkelingen, nieuwe manieren waarop kwaadwillenden werken en veranderingen in het wereldwijde dreigingsbeeld. De ILT houdt binnen haar werkvelden toezicht op de naleving van een groeiend aantal Europese en nationale wetten op het gebied van cybersecurity en fysieke veiligheid. Het aantal ondertoezichtstaanden is in 2026 toegenomen van 46 naar 1850.

Wat wil de ILT bereiken?

Wij willen dat ons toezicht bijdraagt aan een betere (digitale) weerbaarheid van vitale sectoren en infrastructuur. Dit draagt bij aan de leveringszekerheid van de diensten van kritieke, essentiële en belangrijke bedrijven. Deze bedrijven hebben hiervoor een zorgplicht: zij moeten (cyber)incidenten zoveel mogelijk voorkomen of beperken, en passende maatregelen nemen om hun netwerk- en informatiesystemen te beveiligen en de continuïteit van hun diensten te beschermen. Daarnaast hebben zij een meldplicht en moeten zij incidenten met (mogelijk) ernstige gevolgen op tijd melden.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

In 2027 intensiveert de ILT haar inspecties bij kritieke, essentiële en belangrijke organisaties. We gaan vooral langs bij de locaties met de hoogste risico's. Waar nodig geven we aan welke tekortkomingen en verbeterpunten we vinden in weerbaarheidsplannen en in het management van netwerk- en informatiesystemen. We controleren of aanbevelingen worden opgevolgd en tekortkomingen worden opgelost. In 2025 en 2026 keken we bij ons toezicht vooral naar de opzet en het bestaan van risicobeheersing. In 2027 richten we ons ook op de implementatie en op de naleving van de Cbw en de Wwke.

We werken samen met de toezichthouders op (cyber)security van vitale processen in andere sectoren. Binnen het samenwerkingsverband Samenwerkend Toezicht Digitale Weerbaarheid wisselen we informatie uit met onder andere de NVWA, de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming, de Autoriteit Persoonsgegevens, De Nederlandsche Bank, de Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd, de Inspectie Justitie en Veiligheid en de Rijksinspectie Digitale Infrastructuur. Alle toezichthouders werken samen aan een uniforme manier van toezicht houden. Dit zorgt voor continuïteit van het toezicht en voor minder druk voor de bedrijven die we controleren. We delen kennis en ervaring met andere toezichthouders en met de bedrijven die onder toezicht staan. Door het delen van kennis krijgen we een beter inzicht in de beheersmaatregelen die deze bedrijven nemen.

De ILT publiceert samen met andere toezichthouders het Toezichtbeeld Cbw en Wwke. Hierin geven we een beeld van de digitale en fysieke weerbaarheid van kritieke, essentiële en belangrijke entiteiten in vitale sectoren, de belangrijkste risico's en de aandachtspunten voor overheid, sectoren en organisaties.

Tenslotte controleren we met interbestuurlijk toezicht of gemeenten met internationale zeehavens de risico's op 'moedwillige verstoring' in beeld hebben gebracht en daartegen passende maatregelen hebben getroffen.

3.2 Goed en veilig drinkwater

Goed, voldoende en veilig drinkwater is belangrijk voor volksgezondheid, welzijn en welvaart. Problemen met de levering van de drinkwatervoorziening komen zelden voor, maar kunnen een grote impact op de samenleving hebben. De laatste jaren zien we vaker problemen ontstaan waardoor bijvoorbeeld regionaal geadviseerd wordt het water eerst te koken. Mogelijke oorzaken zijn vervuiling van bestaande bronnen, droogte of juist wateroverlast door klimaatverandering, en veroudering van de drinkwaterinfrastructuur. Het is noodzakelijk dat drinkwaterbedrijven hierop voorbereid zijn.

Wat wil de ILT bereiken?

Het toezicht van de ILT richt zich in de eerste plaats op de continuïteit en kwaliteit van de drinkwatervoorziening in Nederland en Caribisch Nederland. We dragen er aan bij dat drinkwaterbedrijven de levering van drinkwater tot 2030 en daarna hebben zeker gesteld. Een specifiek aandachtspunt is de levering van drinkwater aan de nieuwe bouwlocaties die het kabinet gaat aanwijzen. Daarnaast willen we met ons toezicht legionellabesmettingen voorkomen op prioritaire locaties. Prioritaire locaties zijn locaties waar (ook) personen verblijven die een hoger risico lopen op ziekte door een legionellabesmetting. Dit zijn bijvoorbeeld zorginstellingen, zwembaden, sauna's en hotels.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

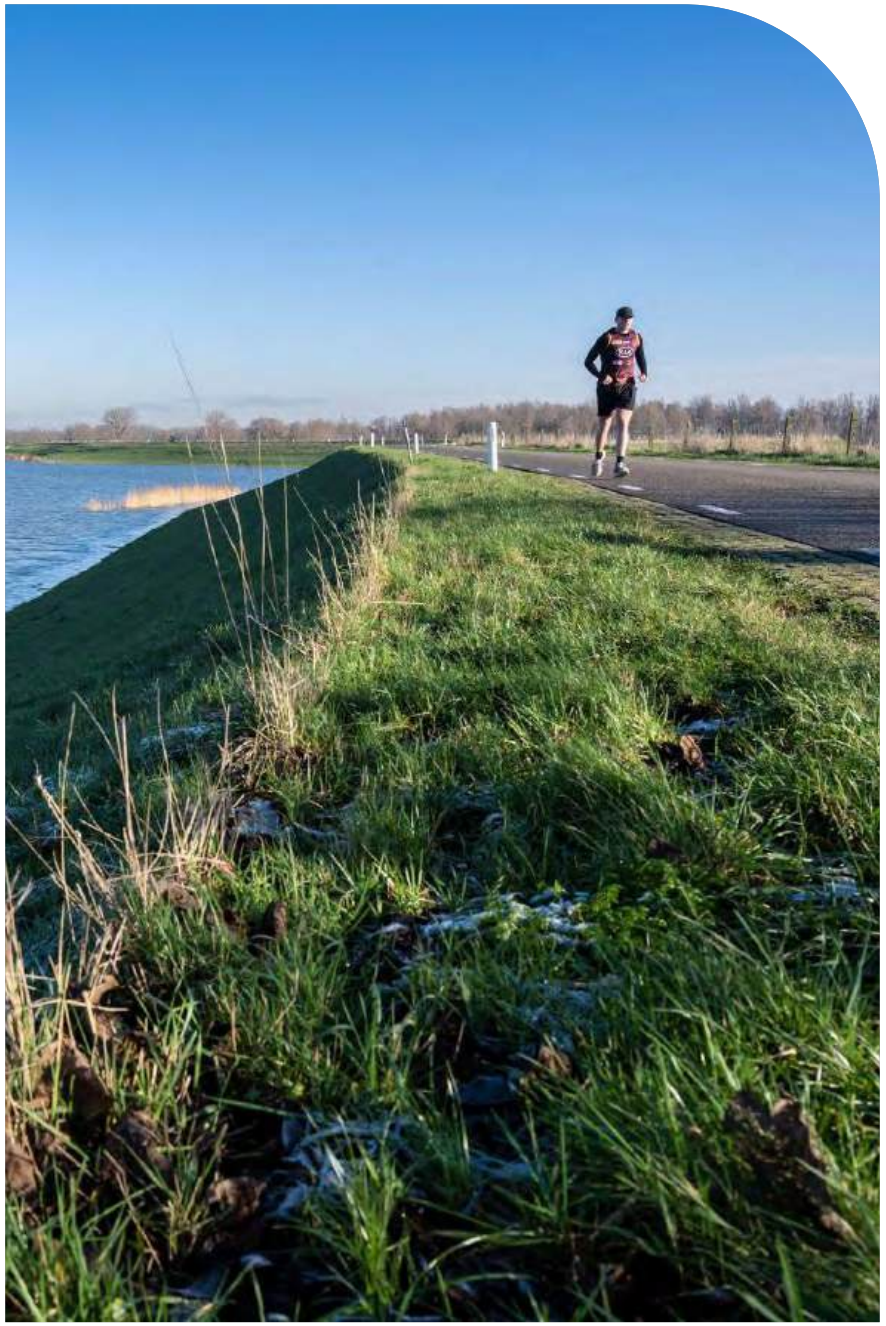
De ILT houdt toezicht op de 10 drinkwaterbedrijven in Nederland en op de collectieve watervoorzieningen, de zogenaamde ‘eigen winningen’.

Door de noodzakelijke bezuinigingen willen we stoppen met de prestatievergelijking van drinkwaterbedrijven en zullen we op andere wijze invulling geven aan wettelijke verplichtingen zoals de afhandeling van meldingen, de bedrijfsaudits en de jaarlijkse drinkwaterrapportage. Het toezicht van de ILT richt zich meer op het bestuur van de drinkwaterbedrijven. We kijken of de plannen van de drinkwaterbedrijven voor de continuïteit en kwaliteit van drinkwaterleverantie concreet en uitvoerbaar zijn. Daarbij letten we vooral op hoeveel moeite de drinkwaterbedrijven door de toenemende vervuiling hebben om voldoende drinkwater van goede kwaliteit te leveren. Als wij vermoeden dat ze dit structureel niet onder controle hebben, en niet effectief reageren op tekortkomingen, kunnen we een bedrijfsaudit inzetten.

Provincies en andere bestuursorganen hebben een zorgplicht voor de duurzame bescherming van de openbare drinkwatervoorziening. Wij spreken hen aan op hun zorgplicht (zoals het aanwijzen en beschermen van gebieden om de huidige en toekomstige drinkwatervoorziening veilig te stellen en het op juiste wijze afgeven van vergunningen voor de winning van grondwater of oppervlaktewater) en hun rol om, indien nodig, drinkwaterbedrijven financieel bij te staan.

Om legionellabesmettingen te voorkomen voeren we inspecties uit bij prioritaire instellingen, onder andere bij die instellingen waar de 10 drinkwaterbedrijven tekortkomingen hebben geconstateerd. Als we zien dat er teveel aan legionella in de drinkwaterinstallatie voorkomt, controleren we of de instelling de juiste maatregelen heeft getroffen. Door de bezuinigingen kunnen we meldingen van legionellabesmettingen minder snel verwerken en geven we beperkter opvolging aan overschrijding van normen.

In Caribisch Nederland inspecteren we of de drinkwater- en elektriciteitsvoorzieningen voldoen aan de wettelijke verplichtingen. Ons toezicht is daar gericht op de kwaliteit en continuïteit van de drinkwatervoorziening op de eilanden. Het toezicht op de elektriciteitsvoorzieningen richt zich op de continuïteit van de stroomvoorziening door de leverancier.



3.3 Hoogwaterveiligheid

Klimaatverandering zorgt voor een stijgende zeespiegel en meer waterafvoer door de rivieren. Nederland moet aan het werk om haar inwoners, economische activiteiten en natuur in de nabije toekomst goed te beschermen tegen overstromingen.

Op 1 januari 2050 moeten alle primaire waterkeringen voldoen aan de waterveiligheidsnormen in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Als keringen nog niet aan de veiligheidsnormen van het Bkl voldoen, moeten de beheerders laten zien dat zij op tijd voldoende maatregelen nemen.

Rijkswaterstaat en de waterschappen beheren de primaire waterkeringen. Zij moeten er samen voor zorgen dat de hoogwaterveiligheid op orde is. De ILT houdt toezicht op het beheer van de primaire waterkeringen.

Wat wil de ILT bereiken?

Het doel van het toezicht is het bewaken en versterken van het stelsel hoogwaterveiligheid en de taak van de waterkeringbeheerders daarin: het voorkomen van overstromingen. In onze Toezichtstrategie hoogwaterveiligheid richten we ons op een goede invulling van de zorgplicht door de beheerders van de primaire waterkeringen. Zij moeten tijdig aan de veiligheidsnormen voldoen.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

We voeren het risicogericht toezicht op het beheer van de primaire waterkeringen verder door. De noodzaak om scherpe keuzes te maken betekent dat de ILT voor hoogwaterveiligheid meer risicogericht zal omgaan met de controle op de wettelijke beoordelingen en de zorgplicht van primaire keringen. Voor de zorgplicht letten we daarbij vooral op de aansturing van en de uitvoering door de beherende organisatie. Bij relevante afwijkingen in het beheer voeren we (thematische) inspecties en audits uit. We controleren extra op de veiligheidsbeoordelingen van de meest risicovolle waterkeringen. Ook hebben we aandacht voor de digitale en fysieke weerbaarheid van de keringen en de beheerders.

Daarnaast zetten we meer in op reflecteren en monitoren en rapporteren hierover periodiek aan de minister. In deze nieuwe aanpak stellen we om de 3 jaar een monitoringsrapportage op, waarin over de veiligheidsbeoordelingen gerapporteerd wordt na een volledige beoordelingsronde van 12 jaar.

3.4 Buisleidingen

Nederland heeft een infrastructuur van buisleidingen waardoor gassen en vloeibare stoffen worden vervoerd zoals aardgas, waterstof, kerosine, olie, olieproducten, ethyleen of propyleen. Deze stoffen worden veel gebruikt door de industrie, als grondstof voor producten en als brandstof voor de energievoorziening. De leidingen liggen op terreinen van exploitanten en door het hele land. Door de energietransitie stijgt het gebruik van alternatieve brandstoffen, die onder meer door buisleidingen vervoerd worden. Ook afgevangen CO_2 gaat per buisleiding naar de opslag. Hierdoor verandert de doorvoer van stoffen door buisleidingen qua samenstelling, volume en verhouding. Dit maakt aanpassing van de bestaande infrastructuur noodzakelijk.

De ILT houdt toezicht op exploitanten van buisleidingen en controleert of zij voldoen aan de eisen, met name die voor de veiligheid van mens en milieu. Volgens de Omgevingswet moeten exploitanten nieuwe aanleg en wijzingen van buisleidingen melden aan de ILT. De ILT publiceert de meldingen in de Staatscourant en houdt toezicht op de leidingen en de borging van de externe veiligheid. Een aantal leidingen valt ook onder de Mijnbouwwet. In die gevallen heeft Staatstoezicht op de Mijnen ook een wettelijke taak als toezichthouder.

Wat wil de ILT bereiken?

De ILT wil dat gevaarlijke stoffen op een veilige manier worden vervoerd door buisleidingen. Niet alleen nieuwe leidingen moeten voldoen aan de eisen, maar ook bestaande aardgasleidingen die vanwege de energietransitie worden aangepast voor het vervoer van andere stoffen, zoals waterstof.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

In het toezicht richten we ons op de borging van veiligheidsrisico's bij de aanleg van nieuwe buisleidingen en op het veilig hergebruik van bestaande leidingen. Bij de aanleg van nieuwe leidingen kunnen risico's bijvoorbeeld ontstaan doordat nieuwe materialen worden gebruikt om de leidingen te maken, of doordat nieuwe stoffen door de leidingen worden vervoerd. We onderzoeken ook welke risico's kunnen ontstaan bij het buiten gebruik stellen van buisleidingen en passen ons toezicht hierop aan. Leidingen die niet meer gebruikt worden moeten op de juiste manier beheerd of verwijderd worden om te zorgen dat zij geen gevaar voor de omgeving opleveren. Risico's zijn bijvoorbeeld het inzakken van de bodem of lekkage waardoor bodemverontreiniging ontstaat.

Bij het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen via buisleidingen zijn inspecteurs van de ILT vaker 'in het veld' aanwezig bij de aanleg, inspectie en reparaties van leidingen. Ook willen we betrokken zijn bij de ontwerpfase van de buisleidingen. Dit helpt om risico's en effecten eerder te signaleren. In 2027 voeren we audits uit bij exploitanten met hoog en midden-risico. Met deze audits beoordelen we of de veiligheidsbeheerssystemen ervoor zorgen dat de leidingen voldoende veilig zijn. Een deel van deze audits wordt uitgevoerd om de veiligheid te beoordelen bij exploitanten die leidingen aanleggen of in gebruik nemen voor het vervoer van waterstof of CO_2. Dit is belangrijk met het oog op de energietransitie. Ook geven we advies aan het ministerie van IenW, de NEN-commissie en brancheverenigingen over de veiligheid van het transport van nieuwe energiedragers door buisleidingen.

4 Transport



De ILT houdt toezicht op de transportsector om te zorgen voor een veilig en duurzaam vervoer van personen en goederen. Over de weg, het water en het spoor, door de lucht en onder de grond.

Transportondernemingen hebben de eigen verantwoordelijkheid om het veiligheidsniveau hoog te houden en (nieuwe) risico's te beheersen. Daarbij worden ze geholpen door veel (internationale) regulering en toezicht. Over het algemeen is de beheersing van de veiligheidsrisico's goed georganiseerd in de transportsector. Zoals eerder aangegeven moet de ILT scherpe keuzes maken. Dit leidt tot relatief minder toezicht op het vervoer over de weg, water, spoor en door de lucht. De specifieke taken die we niet meer kunnen voeren staan per domein verder beschreven.

We spannen ons in om het toezicht op de transportsector met minder inzet efficiënter te organiseren. In een apart programma onderzoeken we bijvoorbeeld hoe we vergunningverlening en toezicht beter op elkaar kunnen afstemmen op het gebied van luchtvaart, rail en maritiem. Door meer gebruik te maken van elkaars kennis en informatie kunnen we efficiënter werken en tegelijkertijd goede kwaliteit leveren. We maken de tarieven voor vergunningverlening kostendekkend. In 2027 willen we voor alle tarieven de onderbouwing van het kostenniveau rond hebben. Waar mogelijk introduceren we ook tarieven voor onderdelen van het toezicht.

Voor een veilig vervoer houdt de ILT onder meer toezicht op de technische staat van transportmiddelen, de kwalificatie van personeel, de naleving van ladingsvoorschriften en rij- en rusttijden. Hiermee willen we maatschappelijke schade voorkomen, zoals ongevallen en schade aan infrastructuur, gezondheid of leefomgeving. Daarnaast willen we met ons toezicht bijdragen aan duurzamer vervoer. Bij het vervoer over de weg, over het water en door de lucht worden schadelijke stoffen uitgestoten. Deze uitstoot veroorzaakt schade aan de gezondheid van burgers en aan het milieu. Bij luchtvaart, spoor en wegvervoer wordt de omgeving ook blootgesteld aan andere schadelijke emissies, zoals geluid. Deze negatieve milieu- en gezondheidseffecten willen wij samen met de sector verminderen.

Voor ons toezicht op transport stellen we risicoanalyses en marktbeelden op voor luchtvaart en het wegvervoer. Daarbij maken we gebruik van de kennis van de sector. In 2027 willen we met de sector werken aan gezamenlijke risicoanalyses.

Als ILT bieden we, waar mogelijk, ruimte aan innovaties, zoals het gebruik van schonere brandstoffen of energiebesparende voortstuwingssystemen in de scheepvaart en luchtvaart. Daarbij toetsen we of deze technieken voldoen aan de nationale en internationale veiligheids- en milieunormen. We experimenteren zelf ook met innovatie, zoals het gebruik van AI om vergunningverlening en toezicht efficiënter en effectiever te maken. Hieronder bespreken we de belangrijkste doelen



en activiteiten van de transportsectoren waar de ILT toezicht op houdt. Deze doelen en activiteiten overlappen of hebben samenhang met die op de werkvelden milieu en infrastructuur (hoofdstuk 2 en 3).

4.1 Door de lucht

Luchtvaart heeft een belangrijke maatschappelijke en economische functie. Tegelijkertijd heeft de luchtvaart ook ongewenste effecten. Wij willen met ons toezicht die ongewenste effecten zo veel mogelijk te beperken. De ILT-Luchtvaartautoriteit houdt toezicht op de veiligheid en duurzaamheid van de commerciële, kleine en onbemande luchtvaart en de civiele luchthavens in Nederland. Door geluidsoverlast en door de uitstoot van schadelijke stoffen brengt vliegen een grote milieubelasting met zich mee. De belangen van reizigers kunnen botsen met die van bewoners in de omgeving van luchthavens, die gezond, veilig en rustig willen leven en wonen. Ook medewerkers op luchthavens moeten veilig en gezond kunnen werken. Daarnaast is er aandacht voor passagiersrechten en voor de fysieke en digitale toegankelijkheid van het reizen per vliegtuig voor passagiers met een beperking.

Er zijn ook technologische innovaties, zoals elektrisch vliegen in de kleine luchtvaart en het gebruik van alternatieve brandstoffen zoals biokerosine en waterstof. Deze energietransitie heeft ook impact op de veiligheid van het vliegverkeer en de luchthavens, bijvoorbeeld door de plaatsing van zonnepanelen en de aanleg van windmolenparken. Tot slot groeien ook het belang en de omvang van de onbemande luchtvaart (drones), waardoor het risico toeneemt op een botsing of ongeval in de lucht.

Wat wil de ILT-Luchtvaartautoriteit bereiken?

De luchtvaartsector is één van de veiligste transportsectoren ter wereld. Tegelijkertijd laten de Staat van de Luchtvaart 2025 en 2026 zien dat de veiligheid van de luchtvaart voortdurend aandacht vraagt. Het nationale veiligheidsdoel, zoals opgenomen in het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP), is het blijven verbeteren van de luchtvaartveiligheid. Dit kan door het (onder)kennen van de grootste nationale risico's en door deze te beheersen tot een acceptabel niveau. Door het houden van toezicht wil de ILT-Luchtvaartautoriteit het huidige veiligheidsniveau behouden en waar mogelijk verbeteren. De ILT-Luchtvaartautoriteit is een betrokken luchtvaartautoriteit in Europa en wil compliant zijn met nationale en Europese (EASA) regelgeving en de internationale (ICAO) standaarden. De ILT-Luchtvaartautoriteit wordt hierop getoetst en geeft prioriteit aan aanbevelingen van ICAO en EASA audits zoals de inzet van EASA-toolbox.

De ILT-Luchtvaartautoriteit wil het veiligheidsmanagement en de veiligheidscultuur in de sector blijvend versterken. De luchtvaartautoriteit verwacht dat ondertoezichtstaanden zonder onze tussenkomst veiligheidsrisico's beheersen en waar mogelijk verminderen. Ook moeten gemaakte afspraken over het reduceren van schadelijke stoffen en geluidshinder, zoals het Luchthavenverkeerbesluit en Regeling milieu-informatie (RMI) voor Schiphol, worden nageleefd en handhaafbaar worden.

De ILT-Luchtvaartautoriteit werkt samen met onze partners aan het NLVP. Het NLVP beschrijft hoe de veiligheid is geborgd in de samenhang tussen beleid (DGLM), toezicht en de luchtvaartorganisaties. Het toezicht van de luchtvaartautoriteit op de naleving van internationale wet- en regelgeving draagt daaraan bij.

Wat gaat de ILT-Luchtvaartautoriteit daarvoor doen?

De ILT-Luchtvaartautoriteit houdt zicht op ontwikkelingen in de luchtvaartsector en zorgt dat toelating, toezicht en handhaving in de luchtvaart op elkaar zijn afgestemd. Zij geeft brevetten af aan piloten, onderhoudstechnici, luchtverkeersleiders, zweefvliegers en dronepiloten. Ook geeft zij certificaten af aan examinatoren in de luchtvaart.

Naast de wettelijk voorgeschreven inspecties voert de ILT-Luchtvaartautoriteit inspecties uit op basis van risicoanalyses en veiligheidsinformatie zoals trendanalyses, inspectieresultaten en (internationale) onderzoeken. Vanaf 2025 deelt de ILT-Luchtvaartautoriteit haar risicoanalyses ook met de sector. In 2026 zijn de analyses samen met de sector doorontwikkeld zodat er steeds meer een gedeeld beeld ontstaat van waar de grootste risico's liggen. In 2027 wil de ILT-Luchtvaartautoriteit op basis van die risicoanalyses afspraken maken met de sector over hoe zij (aantoonbaar) die risico's gaan beheersen.

De ILT-Luchtvaartautoriteit houdt toezicht op de naleving van de milieuregels en externe veiligheid door Schiphol Airport en op de naleving van de milieuregels door de grote regionale luchthavens. Daarover stelt zij elk jaar een rapportage op per luchthaven. Zo gelden er geluidsgrenswaarden en regels voor het gebruik van de luchthavens. De ILT-Luchtvaartautoriteit controleert of de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen zich hieraan houden. Voor Schiphol blijft de aanwijzing van de minister aan de ILT-

Luchtvaartautoriteit om anticiperend te handhaven tot nader order van kracht. DGLM werkt aan een algehele wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) waarbij het anticiperend handhaven wordt beëindigd. Ook publiceert de ILT-Luchtvaartautoriteit de Staat van de luchtvaart. De Staat van de luchtvaart beschrijft de relevante feiten en ontwikkelingen van veiligheid en de duurzaamheid op en rond Schiphol en andere luchthavens (mede op basis van eigen inspecties), reflecteert daarop en signaleert. Zoals de luchtvaartautoriteit ook in de Staat van de Luchtvaart 2025 heeft aangegeven biedt dit huidige gedoogstelsel onvoldoende lokale bescherming. De ILT-Luchtvaarautoriteit ziet dat dit ten kostte gaat van het vertrouwen van de burger en hoopt dat zij in 2027 ook voor geluidsoverlast haar rol weer in kan vullen.

De ILT-Luchtvaartautoriteit voert inspecties en audits uit om zicht te krijgen op de werking van de gebruikte veiligheidsmanagementsystemen. De resultaten van dit toezicht worden openbaar gemaakt. Ook werkt de ILT-Luchtvaartautoriteit bij diverse inspecties samen met toezichthouders uit andere landen. Het streven is dat eind 2027 het volwassenheidsniveau van de veiligheidsmanagementsystemen van 95% van de luchtvaartbedrijven is vastgesteld. In 2024 en 2025 heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit deze systemen beoordeeld bij onderhouds- en productiebedrijven. Die beoordeling vormt de basis voor het toezicht op de introductie van informatiebeveiliging volgens de Verordeningen (EU) 2023/203 en 2022/1645 (Part-IS) binnen de luchtvaart vanaf 2025 en op de verdere doorontwikkeling van deze systemen in 2027.

Uit risicoanalyses blijkt dat vluchtvoorbereiding een bepalende factor is bij veel overtredingen en bijna-ongelukken in de kleine luchtvaart. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft zich in 2025 gericht op de vluchtvoorbereiding van piloten in de kleine luchtvaart. In 2026 onderzoekt zij of de vluchtvoorbereiding verbeterd is en in 2027 gaan we door met de thematische inspecties op de groene velden.

De luchtvaartautoriteit zal ook in 2027 extra aandacht hebben voor (groot) onderhoud op vliegvelden en het ‘management of change’ proces dat daarbij wordt gevolgd. Want tijdelijke aanpassingen in de infrastructuur blijken extra risico’s met zich mee te brengen voor vervoer door de lucht.



Verder wil de ILT-Luchtvaartautoriteit het toezicht op luchtvaartveiligheid en op onbemande luchtvaart (drones) doorontwikkelen. De luchtvaartautoriteit wil proportioneel inzetten op risiconiveau en de afstemming tussen vergunningverlening en toezicht verbeteren. Ook neemt de ILT-Luchtvaartautoriteit deel aan internationale samenwerkingsverbanden van luchtvaartautoriteiten en beleidsmakers om te komen tot een gezamenlijke visie op en aanpak van het toezicht. Een voorbeeld daarvan is de invoering van risicogebaseerd toezicht op de onbemande luchtvaart.

De ILT-Luchtvaartautoriteit ondersteunt duurzame ontwikkelingen in de luchtvaart. Daarbij hoort het faciliteren van het testen en experimenteren met technologische innovaties. Denk daarbij aan onbemande luchtvaart, elektrisch vliegen, vliegen op waterstof of mengvormen daarvan. De luchtvaartautoriteit geeft bijvoorbeeld signalen af en ondersteunt beleidsmakers wanneer de wettelijke kaders innovaties nog niet goed mogelijk maken. Ook werkt zij aan het faciliteren en voorbereiden van demonstratievluchten op waterstof. Experimenteren is van belang om de veiligheid en duurzaamheid van nieuwe vormen van vervoer te ondersteunen. Een voorbeeld hiervan is het vervoer van goederen met drones.

Op Schiphol en op luchthavens van nationale betekenis controleert de ILT-Luchtvaartautoriteit op een minimaal gebruik van de auxiliary power unit (APU). De APU is een hulpmotor die vliegtuigen gebruiken voor onder meer elektriciteit bij stilstaan en opstarten. Deze motoren geven geluidsoverlast en zijn slecht voor de luchtkwaliteit op de platforms. De ILT-Luchtvaartautoriteit houdt actief toezicht op het aanbod en de beschikbaarheid van vervangende voorzieningen voor de APU op Schiphol Airport zodat het gebruik van deze APU's tot een minimum wordt beperkt.

Zoals in paragraaf 1.4 toegelicht moet de ILT scherpe keuzes maken over de inzet van mensen en middelen. In de luchtvaart geeft de ILT-Luchtvaartautoriteit de voorkeur aan het veranderen van de vorm in plaats van stoppen met toezicht. Dit betekent dat zij:

- Bij het toezicht op vliegtuig-onderhoudsorganisaties en NL geregistreerde vliegtuigen in het buitenland geen controles in het buitenland uitvoert, maar de naleving met risicoanalyse, management of change en beheersmaatregelen bevordert en EASA de effectiviteit van dit toezicht laat zien.
- Geen controles uitvoert op de naleving van de nationale SAR wet- en regelgeving, vanwege onvoldoende capaciteit. De ILT-Luchtvaartautoriteit blijft toezicht houden op de AOC van SAR Operator.
- Het toezicht op nationaal gereguleerde luchtvaartactiviteiten op waakvlam-niveau uitvoert. Dit is nodig om ruimte kunnen maken voor het oplossen van bevindingen uit de EASA en ICAO audits en de toepassing van EASA Toolbox bij het toezicht op luchtvaartmaatschappijen.
- Minder toezicht houdt op zelfstandige grondwerktuigkundigen (GWK) voor recreatieve luchtvaart.
- Minder burgervragen afhandelt over bijvoorbeeld geluidshinder door Schiphol.

4.2 Over de weg

Het vervoer over de weg moet veilig zijn voor de passagiers, de chauffeurs en de andere weggebruikers. Daarvoor is het belangrijk dat chauffeurs bekwaam, uitgerust en betrouwbaar zijn en dat voertuigen in een goede technische staat verkeren. Overtreding van de regels voor rij- en rusttijden, belading of cabotage (binnenlands vervoer door een buitenlands bedrijf) leidt tot onveiligheid, schade aan het wegennet en oneerlijke concurrentie tussen transporteurs.

Wat wil de ILT bereiken?

De ILT wil dat de regels voor personen- en goedervervoer over de weg beter worden nageleefd. Dit zorgt voor veiliger wegvervoer en draagt bij aan een eerlijke concurrentie tussen ondernemers in het wegtransport, in het busvervoer en op de taximarkt.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

De ILT richt zich bij haar toezicht op het wegvervoer op het aanpakken van de meest risicovolle ondernemingen. Daarbij gebruiken we digitale instrumenten, zoals kentekenherkenning en het uitlezen van tachografen op afstand. Hierdoor krijgen we overtreders scherper in beeld en kunnen we onze capaciteit voor toezicht en handhaving beter inzetten. Voertuigen die internationaal rijden en die zwaarder zijn dan 2.500 kilo moeten hun tachograaf vervangen door een nieuwe, 2e generatie, slimme tachograaf die automatisch de grenspassage registreert. In de toekomst kan deze tachograaf nog meer gegevens registreren en daardoor het toezicht nog efficiënter maken. Tot slot werken we samen met de RDW en de politie in de Manipulatie Expert Groep om tachograafmanipulatie te voorkomen.

Ook het toezicht op arbeids- en rusttijden in het personenvervoer gebeurt steeds meer digitaal. Sinds 1 juli 2025 kunnen taxichauffeurs hun gegevens van het taxivervoer automatisch en direct aan de ILT doorgeven via de Centrale Database Taxivervoer (CDT). Dit maakt het toezicht op onder andere ritgegevens en arbeids- en rusttijden gemakkelijker en stimuleert gelijkheid in de markt. Per juni 2026 rijden 4736 chauffeurs met de CDT, op een totaal van 59.094 taxichauffeurs die in het bezit zijn van een chauffeurskaart (Taximonitor 2025). 7 ICT-dienstverleners zijn inmiddels goedgekeurd. Naar verwachting zullen binnenkort grotere aantallen chauffeurs overgaan. Tot 2028 geldt er een overgangsperiode waarin het gebruik van de Variant-boordcomputer in de taxibranche ook nog toegestaan is als registratiemiddel.

Bij het toezicht op taxi's blijft de ILT letten op fraude met chauffeurskaarten. Tijdens reguliere controles pakken we zogenaamde snorders aan. Maar door de noodzakelijke bezuinigingen is er geen capaciteit voor de thematische acties op illegaal taxivervoer.

Bij het toezicht op goederen- en busvervoer kan de ILT het in Europees verband afgesproken minimumaantal controles (3% van het aantal chauffeursdagen) uitvoeren. Als in toekomstige regelgeving het percentage aan aantal chauffeursdagen op 4% wordt gesteld verwachten we dat, door de beperkte capaciteit, het hogere minimumaantal controles niet meer haalbaar is.

Op 1 juli 2026 is de Wet vrachtwagenheffing ingegaan. Binnen- en buitenlands vrachtverkeer betaalt een kilometerheffing voor het gebruik van bijna alle Nederlandse snelwegen. Dit draagt bij aan het schoner en efficiënter maken van het goederenvervoer over de weg. Het toezicht op de vrachtwagenheffing houdt de ILT samen met de RDW, waarbij de ILT de handhaving verzorgt. Wanneer de heffing niet is betaald, int de ILT de boetes langs de weg. Een groot deel van de opbrengsten van vrachtwagenheffing gaat naar subsidies voor verduurzaming. Bijvoorbeeld voor het kopen van elektrische vrachtwagens en laadpalen. In 2027 staat een evaluatie gepland. Dan wordt bepaald of het nodig is om het toezicht uit te breiden met controle op de aanwezigheid en het juiste gebruik van de verplichte boordapparatuur in vrachtwagens. Sinds december 2024 heeft de ILT een vergelijkbare rol bij de tolheffing bij de A24 (Blankenburgverbinding). Bij de evaluatie wordt daarom gekeken hoe beide taken gecombineerd kunnen worden.

Ook werkt de ILT, samen met nationale en internationale toezichthouders, aan afstemming van het toezicht en gelijke toepassing van de Europese regels binnen de EU-landen. Zo zorgen we voor een eerlijker en veiliger wegtransport en voor betere arbeidsomstandigheden voor chauffeurs. Ook dragen we bij aan kennisontwikkeling in EU-werkgroepen, zijn we lid van de Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement (CORTE) wat ons in verbinding stelt met Europese stakeholders in het wegtransport, nemen we deel aan internationale controle-acties en zijn we actief lid van de Euro Controle Route European Grouping of Territorial Cooperation (ECR-EGTC).



Tenslotte betekenen de scherpe keuzes die de ILT moet maken over de inzet van mensen en middelen dat we bij het toezicht op het wegvervoer meldingen over passagiersrechten bus niet langer behandelen. Dat we meldingen over het onbevoegd geven van rijonderricht niet langer behandelen en ook niet doorgeven aan de politieregio's. En dat we ook verzoeken van het IBKI tot het opleggen van een last onder dwangsom bij het niet terugsturen van een ongeldig verklaard Wet Rijonderricht Motorvoertuigen (WRM)-certificaat tijdens de looptijd niet meer behandelen.

4.3 Over het water

De ILT houdt toezicht op veilig en duurzaam personen- en goedervervoer over zee en binnenwateren. Veilig en duurzaam betekent dat we ons richten op het beschermen van bemanning en passagiers, op het voorkomen van schade aan schepen en infrastructuur en op het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen. Het is een breed werkveld, met onderwerpen als internationale koopvaardij, historische zeilschepen, visserij, binnenvaart en watertaxi's.

Wat wil de ILT bereiken?

Wij willen dat de regels voor veilige en duurzame scheepvaart beter worden nageleefd, zowel op zee als op de binnenwateren. Door ons toezicht en certificering werken we aan de versterking van het veiligheidsmanagement en de veiligheidscultuur in de sector. Ook willen we dat de bedrijven in de scheepvaartsector hun uitstoot van schadelijke stoffen actief blijven verminderen.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

De ILT verwerkt meldingen over incidenten en ongevallen. Daarnaast geven we vergunningen af, waaronder de maritieme liability-certificaten.

Door een tekort aan capaciteit geven we, waar dat verantwoord is, vergunningen af op basis van 'eigen beoordelingen' door de aanvragers. In 2027 onderzoeken we hoe de kwaliteit van de eigen beoordelingen kan verbeteren.

De ILT wil de digitale uitgifte van certificaten voor de koopvaardij optimaliseren. Daarvoor is in 2026 onder andere een proef gestart met het afgeven van digitale vaarbevoegdheidsbewijzen. Daarbij stelt de certificerende instantie (Kiwa) een persoonsgebonden digitaal certificaat beschikbaar via een app. Inspecteurs kunnen dit certificaat controleren met een app op hun telefoon. Met deze methode loopt Nederland vooruit op internationale richtlijnen. In 2027 willen we, samen met het ministerie en Kiwa, deze proef verder uitbreiden.

De ILT voert in 2027 inspecties uit op zeeschepen en binnenvaartschepen. We controleren buitenlandse schepen in Nederlandse havens op basis van internationale en Europese richtlijnen. Dit is de 'havenstaatcontrole'. De havenstaatcontrole richt zich op veiligheid, milieu, arbeidsomstandigheden en naleving van internationale maritieme wetgeving.

Als lid van de Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU) moeten we jaarlijks een minimumaantal inspecties uitvoeren, onze 'fair share'. Welke schepen dit zijn wordt bepaald op basis van een risicoanalyse door Paris MoU.

In 2027 gaan we onze 'fair share' van de in het Paris MoU afgesproken reguliere controles waarschijnlijk niet halen. Dat komt deels door nieuwe taken als het toezicht op de schaduwvloot en deels doordat de inspectiecapaciteit afneemt door gewijzigde ARBO-regels. Daarnaast houden we via remote surveys toezicht op de naleving van de Maritime Labor Convention.

Nederlandse schepen controleren we vanwege het 'vlaggenstaattoezicht'. Hierbij kijken we naar de naleving van de regelgeving voor de veiligheid van het schip, het milieu, de arbeidsomstandigheden en de bemanning. Deze controle is van belang om de schepen in het Nederlandse vlagregister veilig en duurzaam te houden. Hiermee blijft het Nederlandse vlagregister toonaangevend.

Om schadelijke emissies terug te dringen controleert de ILT het zwavelgehalte in brandstoffen voor schepen en mobiele machines. Bij het toezicht op zeeschepen zetten we in op het verbeteren van de kwaliteit van stookolie. Wij en onze internationale toezichtpartners zien dat de werkelijke uitstoot van stikstofoxide (NOx) van scheepsmotoren op zee hoger is dan in fabriekstesten. Er is internationaal overeenstemming dat de huidige internationale regelgeving hierop moet worden aangepast. De ILT denkt mee over de vormgeving hiervan.

In bepaalde regio's is piraterij een probleem voor de zeescheepvaart. De ILT verleent vergunningen aan en houdt toezicht op organisaties die koopvaardijschepen beschermen, op basis van de Wet ter Bescherming Koopvaardij.

In 2027 willen we ons AI risicomodel voor de binnenvaart doorontwikkelen zodat onze toezichtspartners dit ook kunnen gebruiken. Zo krijgen we een gezamenlijk beeld van de belangrijkste risico's. We werken aan het structureel verbeteren van de werking van het binnenvaartstelsel om situaties te voorkomen waardoor de veiligheid van schepen in het geding komt.

We vergroten de effectiviteit van het toezicht. We maken bijvoorbeeld gebruik van een elektronisch plaatsbepalingssysteem voor schepen en drones en 'snuffelpalen' om varend ontgassen door schepen te meten. Ook heeft de ILT een AI-model ontwikkeld

dat, met gebruik van satellietdata, uitstoot van schepen op open zee kan vaststellen. Dit model stelt ons de komende jaren in staat om op basis van feiten het gesprek te openen voor strengere wetgeving op internationaal niveau.

Samen met het ministerie van IenW vormt de ILT de Nederlandse Maritieme Autoriteit (NLMA). De NLMA wil dat de Nederlandse vlag blijft staan voor hoogwaardige kwaliteit en dat Nederland internationaal een voortrekker wordt in de dienstverlening en innovatieve ontwikkelingen voor de zeevaart. De NLMA geeft met een duidelijke visie en een eigen jaarwerkplan een impuls aan het op orde brengen en verbeteren van de wet- en regelgeving, het innoveren van de nautische sector en de dienstverlening aan de zeevaart. In 2027 blijft de focus liggen op ontwikkelingen zoals alternatieve brandstoffen en autonoom varen. Tot slot draagt de NLMA bij aan de samenwerking binnen de overheid en aan de samenwerking tussen de overheid en de maritieme sector.

Europese landen werken aan de nieuwe European Hull Database voor binnenvaartschepen. Daarmee is er 1 centrale digitale database met alle binnenschipcertificaten voor Europese binnenvaartschepen. De ILT verwacht in 2027 de Nederlandse implementatie ervan af te ronden.



4.4 Over het spoor

De veiligheid op het Nederlandse spoor is relatief hoog. Dat is ook nodig. Ons spoorsysteem wordt druk gebruikt en we zijn weerbaar om ook in crisissituaties te blijven functioneren (zie ook hoofdstuk 3.1 Cybersecurity en fysieke veiligheid). De modernisering van de spoorwetgeving en de invoering van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) brengen veranderingen met zich mee voor onze manier van werken. Ook maakt de nieuwe wet- en regelgeving het voor de ILT mogelijk om, naast de fysieke inspecties, meer stelsel- en systeemtoezicht te houden.

Wat wil de ILT bereiken?

De ILT wil dat slachtoffers en schade op en door het spoor zo veel mogelijk worden voorkomen. Wij willen dat stakeholders in de spoorketen de wet- en regelgeving naleven en de veiligheidsrisico's beheersen. Dat zijn bijvoorbeeld de spoorbedrijven, de infrastructuurbeheerders en personen die op en langs het spoor werken. Het veiligheidsmanagement van en de veiligheidscultuur bij spoorbedrijven is daarom een belangrijk aandachtspunt van ons toezicht. Zo moeten spoorbedrijven zelf het veiligheids- en risicomanagement organiseren en dit vastleggen in hun veiligheidsbeheersysteem.

Daarnaast willen we dat reizen per trein fysiek en digitaal toegankelijk is en dat geluidsnormen rond de hoofdspoorwegen worden nageleefd.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

De verantwoordelijkheid voor de veiligheid en duurzaamheid van het spoor ligt bij de infrastructuur- en vervoersbedrijven. Daarom zet de ILT steeds meer in op systeemtoezicht. Door middel van audits bij ondertoezichtstaanden krijgen we inzicht in de veiligheidsmanagementsystemen en de veiligheidscultuur van de bedrijven. Onze fysieke inspecties gebruiken we daarbij als reality checks op de audits. Als we binnen of tussen organisaties gedragspatronen zien die nadelig kunnen zijn voor de veiligheid of de naleving van de voorschriften, bespreken we dat met de ondertoezichtstaanden. Door middel van bestuurlijke gesprekken proberen we dan de gedragsverandering in het bedrijf zelf te laten plaatsvinden. Daarnaast hebben we bij ons toezicht op de veiligheid extra aandacht voor een betere samenwerking in de spoorbranche. In 2027 willen we, in

navolging van de ILT -Luchtvaartautoriteit, onze risicoanalyses gaan delen met de sector om toe te werken naar een gezamenlijk beeld van de grootste risico's. Een toenemend risico is de staat van onderhoud van het spoor.

Voor een betere digitale en fysieke toegankelijkheid van het spoor doen we inspecties bij de infrabeheerder, spoorwegbedrijven en belangenorganisaties. Waar nodig voeren we bestuurlijk overleg om verbeteringen te realiseren. Dit draagt bij aan een veilig en toegankelijk spoor voor alle reizigers. Door het actief publiceren van toezichtresultaten en relevante signalen zet de ILT zich in voor consumentenbescherming en het vergroten van het (publieks)vertrouwen.

De spoorsector maakt de omslag naar het Europese beveiligingssysteem ERTMS. ERTMS verbetert het veiligheidsniveau, de interoperabiliteit (internationale treinreizen), en de betrouwbaarheid. Dit kan de capaciteit van het spoor vergroten en de snelheid op het spoor verhogen. Daarnaast komt er meer data vanuit ERTMS beschikbaar, wat onze risicoanalyses mogelijk kan verbeteren. De ILT is goed aangesloten op deze ontwikkelingen en onderzoekt in 2027 wat de toegevoegde waarde ervan kan zijn voor ons toezicht en onze vergunningverlening.

Bij het toezicht op de naleving van geluidsnormen richten we ons op hoofdspoorwegen en houden we ons bezig met de impact van spoortrillingen. Zoals we in paragraaf 1.4 toegelicht hebben moet de ILT scherpe keuzes maken over de inzet van mensen en middelen. Bij het toezicht op geluidshinder op het spoor geven we geen invulling aan het extra toezicht op de Verordening TSI geluid (EU 1304/2014) en kunnen we minder inzetten op het ontwikkelen van innovatief toezicht.

4.5 Vervoer van gevaarlijke stoffen

In Nederland worden gevaarlijke stoffen vervoerd via spoor, binnenvaart, zeevaart, wegverkeer, luchtvaart en buisleidingen. Er worden steeds meer gevaarlijke stoffen vervoerd. De energietransitie en de overgang naar een circulaire economie zorgen voor nieuwe transportstromen van gevaarlijke stoffen. Ook wordt het vervoer ervan steeds internationaler. Dit zorgt voor een diversiteit aan marktpartijen en voor een internationalisering van de wet- en regelgeving. Daarnaast is er een groeiend maatschappelijk bewustzijn van de risico's voor mens en milieu als gevaarlijke stoffen vrijkomen tijdens transport of overslag. Zie voor vervoer van gevaarlijke stoffen via buisleidingen ook paragraaf 3.4 Buisleidingen.

Wat wil de ILT bereiken?

De ILT streeft ernaar dat de sector de risico's beheerst van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wij houden toezicht op de hele keten, van productie tot (afval)verwerking.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

De ILT controleert bij de meest complexe risicobedrijven (zoals Seveso-inrichtingen en ARIE-bedrijven) of zij zich houden aan de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Deze bedrijven verwerken grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Zij hebben vaak veel vervoersstromen met veel verschillende vervoerders waardoor ze een grote invloed hebben op het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook geldt dat als er bij deze bedrijven iets mis gaat, de gevolgen voor de gezondheid en veiligheid groot zijn. Speciale aandacht voor deze bedrijven is daarom noodzakelijk.

In 2027 zet de ILT in op een verdere ontwikkeling naar data- en risicogestuurd inspecteren. Dit betekent dat we vooral letten op de branches waar we het meeste effect verwachten. We kiezen hierbij ook voor een bredere en meer branchegerichte aanpak. In dit kader worden ook de ARIE-bedrijven betrokken, zodat we meer inzicht krijgen in welke bedrijven gevaarlijke stoffen vervoeren. Deze verbreding draagt bij aan een completer beeld van de keten, de risico's en de relevante ontwikkelingen binnen de verschillende branches.

Om deze verschuiving in focus goed vorm te geven, is het van belang om de samenwerking met andere diensten verder te versterken. Dat doen wij onder meer door actief aan te sluiten bij Regionale Management Overleggen van de omgevingsdiensten, de Nederlandse Arbeidsinspectie en de veiligheidsregio's. Het doel is daarbij niet om vaker gezamenlijk te inspecteren, maar wel het bevorderen van kennisdeling, het beter benutten van elkaars expertise en het vergroten van de onderlinge vindbaarheid en afstemming.

Om voldoende aandacht te geven aan deze risicobedrijven gebruiken we een risicomodel waarmee we de bedrijven rangschikken op hoe vaak we ze inspecteren. Dit kan variëren van jaarlijks tot eens in de 3 tot 4 jaar. Daarnaast blijven we in 2027 (signaal)inspecties doen samen met de andere vervoersmodaliteiten (lucht-, zee-, binnenvaart-, spoor- en wegvervoer). Vanwege de noodzaak tot bezuinigingen beperken we ons daarbij tot wettelijke taken, voeren we minimale weg- en bedrijfsinspecties uit en handelen in voorkomende gevallen incidenten af.

De ILT werkt aan innovatieve vormen van toezicht op nieuwe risico's in de transportketen. Zo doen we pilots met geïntegreerd, gebiedsgericht toezicht rond de mainports Rotterdam en Amsterdam. Daarbij controleren we meerdere goederenstromen op specifieke plekken. Ook werken we aan een beter inzicht in de gevolgen en mogelijke risico's van het toenemende transport van ammoniak. Ammoniak is een efficiënte manier om waterstof te vervoeren. Door de energietransitie zal de vraag naar duurzame brandstoffen zoals waterstof toenemen. Hiervoor controleren we treinwagons op hun geschiktheid om ammoniak te vervoeren. Daarnaast informeren we de maatschappij en de burgers over (nieuwe) mogelijke risico's bij het transport van gevaarlijke stoffen. Daarvoor verzamelen we informatie over de lading, de locatie en de beweging van gevaarlijke stoffen met behulp van drones, cameraopstellingen, 'internetscraping', snuffelpalen en kennis van inspecteurs.

Samenwerking met nationale en internationale partners is van groot belang bij het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zo werkt de ILT samen met de Douane in het PRISMA-programma. Daarvoor stellen we risicoprofielen op van het vervoer van verschillende soorten van gevaarlijke stoffen en doen we (gezamenlijk) inspecties van ladingen die met zeeschepen het land binnenkomen. Voor de luchtvaart is eenzelfde soort programma in ontwikkeling. Andere handhavingspartners in Nederland zijn onder meer de politie, omgevingsdiensten, en andere rijksinspecties. Ook is de samenwerking met maritieme autoriteiten en burgerluchtvaartautoriteiten in andere landen belangrijk, omdat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, over het spoor en per schip zich niet beperkt tot onze landsgrenzen.



5 Wonen



De belangrijkste uitdagingen in de woningsector in Nederland zijn de beschikbaarheid en de betaalbaarheid van woningen. Er is een groeiende vraag naar sociale huurwoningen, terwijl het marktaandeel hiervan afneemt. Dit probleem wordt verergerd door een toenemend tekort aan corporatiewoningen, vooral als de private huursector blijft krimpen.

5.1 Goed en betaalbaar wonen

Woningcorporaties richten zich op het bouwen, beheren en verhuren van kwalitatief goede woonruimte tegen een betaalbare huurprijs. Zij zorgen ervoor dat mensen met een lager inkomen goed en betaalbaar kunnen wonen. Corporaties staan voor de uitdaging dat zij onvoldoende bouwlocaties hebben om aan de vraag te voldoen en dat de toekomstige behoefte aan sociale huurwoningen onduidelijk is.

Daarnaast spelen financiële uitdagingen een grote rol. De stijgende onderhoudskosten en rente drukken de financiële positie van de corporaties. In 2020 werd er al een tekort van € 30,7 miljard tot 2035 vastgesteld. En ondanks maatregelen zoals de afschaffing van de verhuurderheffing blijft de situatie gespannen door de stijgende kosten. Zoals de Aw aangeeft in de jaarlijkse Staat van de Corporatiesector vraagt dit om stevige, structurele maatregelen om een nieuwe balans te vinden tussen maatschappelijke opgaven en beschikbare middelen.

Er lijkt enige vooruitgang te zijn in de nieuwbouwproductie: corporaties hebben in 2025 25.000 nieuwe woonruimten toegevoegd. Deze groei is echter nog onvoldoende om de doelstelling van het kabinet te halen om vanaf 2029 30.000 woningen per jaar te bouwen, en om de daling van het percentage corporatiewoningen in de totale woningvoorraad tegen te gaan. Om de ambities op het gebied van nieuwbouw en verduurzaming te realiseren zijn er dringend meer investeringen en meer bouwlocaties nodig.

De gemeenten bepalen in hun gemeentelijke woonvisie de lokale behoefte aan nieuwbouw van sociale huurwoningen. Zij maken daarover afspraken met de woningcorporaties. De regionalisering van het woningbouwvraagstuk maakt dat de regionale omstandigheden en netwerken steeds belangrijker zijn.

De Autoriteit woningcorporaties (Aw), onderdeel van de ILT, ziet erop toe dat woningcorporaties hun kerntaak goed uitvoeren en dat het stelsel van woningcorporaties in zijn geheel bijdraagt aan de maatschappelijke opgave.



Wat wil de Aw bereiken?

Met haar toezicht wil de Aw eraan bijdragen dat het stelsel, de governance (het besturen) en de financiële situatie van de woningcorporaties ondersteunend zijn aan het belang van de volkshuisvesting en de grote maatschappelijke opgave van de sector. Een specifiek doel daarbij is het regionaal functioneren van het corporatiestelsel en de rol van de individuele corporaties daarin.

Wat gaat de Aw daarvoor doen?

De Aw houdt risicogericht toezicht op de woningcorporaties in Nederland. Om de werking van het corporatiestelsel te beoordelen bekijkt de Aw jaarlijks het functioneren van het stelsel en doet aanbevelingen om het beleid, of de uitvoering daarvan, aan te passen waar dat nodig is. Elk jaar brengt de Aw onderzoeksrapporten uit, zoals de Staat van de corporatiesector, waarin zij haar bevindingen over de sector publiceert. Waar nodig signaleert en handhaaft de Aw.

Bij de (her)benoeming van bestuurders en commissarissen toetst de Aw de geschiktheid en betrouwbaarheid van de kandidaat. Het afgeven van zienswijzen op de geschiktheid en betrouwbaarheid gaat meer risicogericht plaatsvinden. Bij herbenoemingen van leden van de Raad van Commissarissen wordt de uitvraag bij de toetsing verkort.

Daarnaast verstrekt de Aw toestemmingen en ontheffingen bij volkshuisvestelijke aanvragen, zoals statuten, fusies en verbindingen en de aankoop en verkoop van vastgoed. Verder onderzoekt de Aw meldingen over mogelijke integriteitsschendingen. Als er mogelijk sprake is van fraude wordt de ILT-IOD ingezet.

De Aw bepaalt haar prioriteiten op basis van waar zich de grootste risico's bevinden in relatie tot het volkshuisvestelijk belang en de grote maatschappelijke opgave van de sector. De focus van het toezicht ligt op de governance van woningcorporaties. De uitwerking van dit toezicht is beschreven in het gezamenlijk beoordelingskader van de Aw en het Waarborgfonds Sociale Woningbouw. Dit toezicht gaat uit van de principes van goed toezicht ('principle based') en is meer kwalitatief van aard. Dit geeft de Aw ruimte om maatwerk te hanteren bij het onderzoeken van de governance.

In 2027 doet de Aw bij ongeveer 180 van de ongeveer 265 corporaties een regulier governance-onderzoek. Als daarvoor aanleiding bestaat wordt een verdiepend onderzoek uitgevoerd. Daarnaast vindt in 2027 een thematisch toezichtproject plaats bij een beperkte groep corporaties. De keuze voor het thema is afhankelijk van de actuele risico's en hangt samen met de kennis- en onderzoeksagenda van de Aw. Het onderzoek is bedoeld voor preventief toezicht en kennisdeling met de sector, maar de uitkomsten ervan kunnen ook leiden tot interventies.

Of in Nederland voldoende woningen gebouwd kunnen worden, hangt deels samen met de realisatie van andere maatschappelijke opgaven, waarbij de ILT toeziet op de bescherming van het publieke belang. Denk daarbij aan drinkwaterzekerheid en hoogwaterveiligheid, maar ook geluid, trillingen en gebruik van veilige en duurzame (bouw)producten. In 2027 onderzoekt de ILT waar mogelijke knelpunten ontstaan bij de realisatie van deze opgaven. Daarbij betrekt zij zo nodig ook woningbouwcorporaties en andere stakeholders in de sector.

6 Organisatie



Om onze ambities op gebied van efficiëntie, effectiviteit en opgavegericht werken waar te maken is een sterke, toekomstbestendige organisatie nodig, die met betrokken en deskundige mensen, in nauw contact met onze omgeving, bouwt aan een veilige, duurzame leefomgeving en transport. Voor de ontwikkeling van onze organisatie hebben we 6 opgaven gedefinieerd.

We willen:

- Beter gebruik maken van ICT, data en moderne technologie zoals AI
- Onze manier van sturen, leiderschap en gedrag in lijn brengen met onze ambitie
- Onze relatie met beleidsmakers versterken
- Ons kader voor het maken van keuzes doorontwikkelen
- Kennisbehoud, kennisdeling en kennisontwikkeling beter borgen
- De zichtbaarheid en transparantie van onze organisatie vergroten

Door deze ontwikkelopgaven in samenhang op te pakken ontstaat een flexibele en wendbare organisatie die beter kan inspelen op veranderingen in technologie en in sectoren waarop wij toezicht houden. Deze aanpak versterkt de interne en externe samenwerking, draagt bij aan het opgavegericht werken en helpt de samenleving bij het beschermen van mens en milieu. Hierna werken we deze samenhang uit voor de domeinen ICT, medewerkers en kennis.

6.1 ICT, data en techniek

ICT-voorzieningen en betrouwbare data en informatie zijn de basis voor een effectieve en efficiënte organisatie. Met goede digitale ondersteuning voor collega's en burgers kunnen we ondanks de bezuinigingen ons maatschappelijk effect vergroten. Het verder ontwikkelen van innovatieve technologieën samen met partners is daar onderdeel van. Aan de basis hiervan staat de verdere standaardisering van onze processen.

Wat wil de ILT bereiken?

De ILT wil proactiever toezicht houden en problemen niet alleen oplossen, maar ook voorkomen. We zorgen ervoor dat we zowel onze inspecteurs als de burger beter ondersteunen, bijvoorbeeld met producten of diensten waarbij ze zelf meer inzicht krijgen of analyses kunnen doen. Om dat te bereiken werken we aan het vernieuwen van onze informatievoorziening (het geheel van IT-systemen, applicaties, processen en datastromen, kortweg het IV landschap). Hiermee werken we bovendien achterstallig onderhoud weg en wordt onze ICT efficiënter en toekomstbestendiger. Daarbij staan onafhankelijkheid, herbruikbaarheid, veiligheid en vervangbaarheid centraal. Nieuwe technologieën, zoals de AI oplossing ChatILT, worden verder geïntegreerd in ons werk. Het verantwoord gebruik van dit soort technologieën staat daarbij hoog in het vaandel.



Wat gaat de ILT daarvoor doen?

De ontwikkeling van onze ICT en datakwaliteit kent 5 speerpunten:

a) Investeren in modernisering

De ILT investeert IV budget voor modernisering, standaardisering, opschoning en innovatie. Dit wordt ingezet voor de volgende acties:

- Het uitzetten of vervangen van verouderde ICT
- Het versterken van datakwaliteit, data-integratie en datadeling
- Het verkennen en toepassen van nieuwe technologieën
- Samenwerking over disciplines heen

b) Werken onder architectuur

De ILT bouwt aan een IV landschap dat bestaat uit onderhoudbare en herbruikbare bouwblokken. Deze weg zijn we in 2025 al ingeslagen en bouwen we verder uit in 2027. Dit vergroot uniformiteit, maakt uitwisseling van data eenvoudiger en verkleint de onderhoudslast. Waar mogelijk kiezen we voor hergebruik van bestaande publieke oplossingen. Als dat niet past, kopen we beproefde applicaties in of bouwen we zelf wanneer het onze kernapplicaties betreft. De ILT werkt onder architectuur en volgt daarin de rijksbrede standaarden.

Door hergebruik voorop te zetten, leggen we bovendien meer contacten met collega-instanties. Daarmee versterken we de samenwerking binnen de publieke sector.

c) Verbeteren van datakwaliteit en datadeling

Het verbeteren van datakwaliteit, de integratie van alle beschikbare data en het delen van data met derden zijn essentieel. Via het ILT-dataplatform krijgt de ILT centrale toegang tot relevante data, met verbeterde beveiliging en naleving van de Archiefwet. Binnen applicaties werken we toe naar een betere scheiding tussen logica en gegevens, zodat gegevens eenvoudiger beschikbaar, herbruikbaar en overdraagbaar worden. Daarnaast ontwikkelen we kernregisters voor onze belangrijkste gegevens. Daarmee verkleinen we de afhankelijkheid van afzonderlijke applicaties en versterken we onze datasoevereiniteit. Inspecteurs kunnen hierdoor zelfstandig analyses uitvoeren, zonder afhankelijk te zijn van analisten of software-engineers. De ILT gebruikt het Federatief Datastelsel voor een veilige en betrouwbare uitwisseling van gegevens, zoals op rijksniveau is beschreven in de Nederlandse Digitaliseringsstrategie.



d) Inzetten van nieuwe technologieën

De ontwikkeling van nieuwe oplossingen en technieken creëert meerwaarde voor de vergunningverlening, het toezicht en de opsporing. We investeren in digitale vaardigheden, lerende processen en geavanceerde technologie, zoals generatieve AI, post quantumcryptografie, hyperspectrale camera's en autonome systemen zoals drones. AI en beeldherkenning worden ingezet om analyses te versnellen en complexere risicomodellen te ondersteunen. Na 3 pilots in 2026, onder andere rond goederenvervoer en schadeherkenning op het spoor, worden de succesvolle pilots in 2027 uitgebreid.

e) Samenwerken aan innovatie

Binnen de ILT realiseren we innovatie samen, over de disciplines heen. De afdelingen binnen de informatieketen werken agile en plannen samen met afdelingen die zich bezig houden met vergunningverlening, toezicht en opsporing. De inspecteurs in het veld bepalen de inzet van capaciteit. De informatieketen geeft aan wat daarbij (on)mogelijk is. We verleggen de focus van taakgericht naar opgavegericht werken, met de burger als centraal uitgangspunt.

6.2 Medewerkers zijn het kapitaal van de ILT

Wendbare en toekomstbestendige medewerkers zijn essentieel voor de ILT. Ook in 2027 richt de ILT zich daarom op een flexibele, veerkrachtige en toekomstgerichte werkomgeving, waarin talentontwikkeling, vakmanschap en een inclusieve en veilige cultuur centraal staan.

Wat wil de ILT bereiken?

We willen dat medewerkers voorbereid zijn op technologische en maatschappelijke uitdagingen en dat wij voor hen een aantrekkelijke en relevante werkgever blijven.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

Daarbij ondersteunen we de medewerkers op de volgende speerpunten:

a) Talentontwikkeling en vakmanschap

De ILT ontwikkelt een nieuwe aanpak om de talenten van medewerkers te blijven ontwikkelen. Het Strategisch Personeelsplan beschrijft hoe medewerkers beter kunnen worden toegerust en welke opleidingspaden daarbij horen. De strategische HR thema's vanuit de Meerjarenstrategie 2026–2029 werken we in 2027 verder uit. We werken hieraan binnen de mogelijkheden van de bezuinigingen en ontwikkelingen. Het betreft:

1. Flexibele, schaalbare en competente inzetbaarheid: van medewerkers, nu en in de toekomst.
2. Talent- en ontwikkelgerichte inzetbaarheid: de ILT gelooft in continu leren en ontwikkelen.
3. Sociale, veilige en gezonde inzetbaarheid: een prettige, veilige en gezonde werkplek is de basis voor succes.

In 2027 investeren we in vakmanschap, in AI geletterdheid en in cyberweerbaarheid van inspecteurs. In vakgroepen werken we aan de doorontwikkeling van de medewerkers. De profielen uit het Kwaliteitsraamwerk Informatievoorziening vormen de basis. Deze aanpak ondersteunt de overgang van een taakgerichte naar een opgavegerichte organisatie. Een belangrijk onderdeel hiervan is datagedreven werken: inzicht in toekomstige competenties – zoals AI expertise – is nodig om op tijd te kunnen anticiperen.

Digitale geletterdheid wordt steeds belangrijker. Medewerkers moeten AI kunnen begrijpen, beoordelen en kritisch bevragen en weten aan welke wettelijke kaders het gebruik van informatie en AI is gebonden. Daarom investeren we structureel in digitale vaardigheden en bewustwording op gebied van cybersecurity en privacy. We passen onze functieprofielen hierop aan. Leidinggevenden worden getraind in datagedreven werken, ethische vraagstukken rond AI en het aansturen van teams die bestaan uit mensen met verschillende competenties.

b) Samenwerking en leiderschap

De ILT bevordert een cultuur van doorlopend leren en verbeteren, waarin medewerkers worden aangemoedigd nieuwe ideeën te ontwikkelen en toe te passen. We leren van onze ervaringen, ook als deze minder positief zijn.

De ILT stimuleert samenwerking over afdelingen heen. Agile werkmethoden worden in 2027 breder uitgerold om flexibiliteit en efficiëntie te vergroten. Leiderschap wordt versterkt. We willen dat managers medewerkers ruimte (blijven) bieden voor initiatief en eigenaarschap en hen daarbij ondersteunen door duidelijke keuzes te maken over wat wel en niet wordt opgepakt.

De ILT zet daarnaast in op duurzame inzetbaarheid, talentmanagement en een positieve 'employee journey', om medewerkers te behouden en door te laten groeien. Leidinggevenden krijgen handvatten om verwachtingen rond leren en ontwikkelen beter te managen. Door stijgende werkdruk en ziekteverzuim blijft aandacht voor welzijn en sociale veiligheid noodzakelijk. Open gesprekken tussen medewerkers en leidinggevenden, ondersteund door verzuimtrainingen en opleidingen sociale veiligheid, moeten deze druk verlagen.

c) Weerbaarheid en innovatiebereidheid

Door snelle technologische ontwikkelingen investeert de ILT in trainingen en tools op het gebied van AI, simulaties en risicomanagement. De ambitie is dat minimaal 80% van de medewerkers de voor hen bestemde trainingen volgt. Ook worden scenario oefeningen uitgevoerd om medewerkers voor te bereiden op digitale ontwrichtingen, zoals deepfakes of quantumdreigingen. We meten het effect van deze programma's. Daarvoor kijken we naar de snelheid waarmee medewerkers reageren op deze situaties en de competentiegroei door deze gerichte opleidingen.

d) Inclusieve en veilige organisatiecultuur

De ILT wil een veilige, inclusieve en toegankelijke organisatie zijn met divers samengestelde teams, waar alle werknemers gelijkwaardig en volwaardig behandeld worden, vrij van racisme, discriminatie en andere ongewenste omgangsvormen. Hiervoor is sociale veiligheid nodig, diversiteit, gelijkwaardigheid en inclusie. En de aanpak en het voorkomen van racisme, discriminatie en publieksagressie. Deze opgave wordt, als onderdeel van de prioritaire focus 'Goed werkgeverschap' in de sturings- en verantwoordingsprocessen opgenomen.

6.3 Kennis

De ILT is een kennisintensieve organisatie. Over sommige onderwerpen is zeer specialistische kennis nodig om de taken als gezaghebbende inspectie uit te kunnen voeren. Het is belangrijk om deze kennis vast te leggen en te behouden voor de organisatie, ook bij personele wisselingen. Tegelijk verandert de wereld voortdurend, en is er kennis nodig om klaar te staan voor nieuwe ontwikkelingen en risico's, en om nieuwe inzichten op te nemen in ons toezicht.

Wat wil de ILT bereiken?

In 2027 werkt de ILT verder aan een stevige kennisbasis. Dit gebeurt door interne en externe kennisdeling, samenwerking met toonaangevende kennisinstituten en gerichte scholing. Zo ontwikkelt de ILT zich verder als lerende organisatie. De mogelijkheden van informatietechnologie nemen toe en ondersteunen het toezicht steeds beter. Zo versterkt betere datakwaliteit de informatiebasis, en draagt de zorgvuldige toepassing van AI bij aan een effectievere en efficiëntere werkwijze.



Door deze ontwikkelingen verschuiven rollen: informatieanalisten worden meer ontwikkelaars, inspecteurs ontwikkelen zich richting data-analisten, en data-analisten richting (prompt)engineers. De taakstelling tot bezuiniging stimuleert bovendien om nieuwe werkwijzen te verkennen, zoals het inzetten van gedragskundige kennis en systeemtoezicht. Dat vraagt naast vakinhoudelijke expertise ook om nieuwe competenties.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

We ontwikkelen instrumenten om kennis breder te delen binnen de organisatie. In 2027 staat de verdere ontwikkeling van een overkoepelende kennisstrategie centraal, gericht op de volgende speerpunten:

a) Versterken van kennis en data-analyse

De ILT investeert strategisch in het verzamelen en toegankelijk maken van informatie over nieuwe maatschappelijke risico's. Deze informatie stellen we actief beschikbaar aan inspecteurs. Door strategische risico-inzichten te koppelen aan operationele toezichtkennis kunnen we gerichter en effectiever optreden. Voorbeelden zijn:

- De ILT-omgevingsmonitor
- De informatiebladen van de ILT brede risicoanalyse (IBRA) als centrale kennisbron
- De ontwikkeling van een afdelings- en programmaoverstijgende structuur voor de verspreiding van strategie en kennis binnen de gehele ILT

Daarnaast loopt er, in samenwerking met universiteiten, een meerjarig onderzoeksprogramma voor verantwoorde AI-toepassing. Visuele simulaties helpen om effecten van beleidskeuzes te testen, wat bijdraagt aan betere prioritering in toezicht en vergunningverlening. Effectmetingen maken resultaten van kennisinitiatieven zichtbaar en stimuleren een cultuur van continue verbetering.

b) Kennisdeling binnen en buiten de organisatie

Intern wordt kennisdeling gestimuleerd via interdisciplinaire teams en strategische netwerken. Een voorbeeld is ons Kenniscentrum Luchtvaart. Via het meerjaren personeelsplan en de strategische personeelsplannen sturen we op de ontwikkeling van medewerkers. Extern richten we ons op samenwerking in netwerken en projecten met andere toezichthouders. In de ontwikkeling van standaarden voor gegevensuitwisseling neemt de ILT een actieve regierol op zich. Met deze gezamenlijke aanpak vergroten we het maatschappelijk effect van ons toezicht.

Maatschappelijke opgaves hebben meer en meer een brede impact op de organisatie. Ook regelgeving is steeds vaker integraal van aard. We ontwikkelen instrumenten om steeds meer kennis te delen over de grenzen van individuele taken en afdelingen heen.

Samenwerken met externe kennisinstituten en partners blijft van groot belang. We versterken onze relatie met andere kennisleveranciers en kunnen zo onze inzichten en methodieken verder ontwikkelen en toepassen in ons toezicht. Ontwikkelingen zoals de opkomst van een circulaire economie, digitalisering en slimme mobiliteit vragen om nieuwe kennis bij zowel sectorpartijen als toezichthouders. Daarnaast adviseren we vanuit onze kennis en ervaring het beleid bij nieuwe of gewijzigde taken.

Kennisdeling met andere (rijks)inspecties gebeurt onder meer binnen de Inspectieraad. We delen inzichten en ontwikkelen gezamenlijk antwoorden op complexe toezichtvraagstukken. We streven in 2027 naar continuering van de al langlopende samenwerking met kennisinstituten zoals het RIVM, PBL en universiteiten, aangevuld met nieuwe partnerschappen. Een betere samenwerking met kennisinstellingen draagt bij aan een onderbouwde toezichtstrategie en effectievere inzet van de ILT en leidt tot grotere bekendheid van de ILT bij studenten en andere potentiële nieuwe medewerkers. Anderzijds geeft de samenwerking kennisinstellingen waardevolle praktijkvoorbeelden voor het toezicht en inzicht in de bestaande en toekomstige kennisvragen van de ILT.

Er wordt bijvoorbeeld gewerkt aan technisch-wetenschappelijke innovatie met het ICAI AI4Oversight-lab, dat bijdraagt aan normen voor eerlijkheid en betrouwbaarheid in risicomodellen. Daarnaast versterkt de ILT haar interne kennisnetwerken met initiatieven zoals Inspectieview en Mozaïek. Terwijl Inspectieview de centrale toegang tot data faciliteert, maakt Mozaïek multidisciplinaire analyses mogelijk om inspecteurs te voorzien van relevante risicogegevens. Tot slot versterken we de samenwerking tussen afdelingen als ICT realisatie en Data & Analyse. Onder de verzamelnaam Krachtig Toezicht staan 27 casussen beschreven waarmee we aan de slag gaan.

Openbare maatschappelijke rapportages en gezamenlijke pilots met partners dragen bij aan het verbeteren van transparantie en de maatschappelijke impact van toezicht. We gebruiken bijvoorbeeld satellietdata om emissiepatronen op zee te analyseren en fraudebeelden sneller te herkennen. Hier komt ook de inzet van AI en beeldherkenning aan te pas.

Een belangrijk aandachtspunt is het leren tijdens het werk, waarbij digitale vaardigheden gecombineerd worden met actuele werkpraktijken. Door training te integreren in dagelijkse processen, versterken we het leervermogen van medewerkers, terwijl wordt voldaan aan de primaire taken zoals toezichtacties.

De ILT onderstreept dat kennisdeling niet beperkt blijft tot intern gebruik. Samenwerking met andere inspecties en wetenschappelijke netwerken wordt uitgebreid door kennisuitwisseling via dataplatformen en gezamenlijke projecten. Dit versnelt niet alleen innovatie, maar bevordert ook het proactieve toezicht doordat we bestaande inzichten van andere partijen kunnen benutten.

7 Mensen en middelen



7.1 ILT begroting 2027

Financiering van de ILT

De begroting van de ILT is opgenomen in de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hoofdstuk XII) artikel 24 van de Rijksbegroting.

Ontwerpbegroting (× € 1.000)	**2027**
Personele uitgaven	€ 224.568
Materiële uitgaven	€ 26.983
Uitgaven ILT	€ 251.551
Ontvangsten ILT	€ 17.275

De begroting van de ILT bedraagt in 2027 € 251,6 miljoen. Hiervan heeft ongeveer € 203,3 miljoen betrekking op ambtelijk personeel. Daarnaast zal er nog een structureel bedrag van € 8,9 miljoen aan de begroting toegevoegd worden voor de invoering van het toezicht op de vrachtwagenheffing.

Taakstelling

In het coalitieakkoord heeft kabinet Jetten een taakstelling tot bezuiniging opgenomen voor de vernieuwing van de rijksdienst. Deze taakstelling komt boven op de eerdere taakstelling vanuit kabinet Schoof, oplopend tot 2,5% in 2029 en verder. De taakstelling bestaat uit 2 delen: efficiëntie (€ 400 miljoen) en 'Slagvaardige overheid' (€ 1 miljard). Voor de ILT betekent deze nieuwe taakstelling een bezuiniging, oplopend tot € 14,6 miljoen in 2030. Dit zal gevolgen hebben voor de inzet van de ILT, zoals langere aanvraagtijden voor vergunningen en een selectievere inzet van handhaving en toezicht. Hoewel we proberen de gevolgen te beperken heeft dit gevolgen voor de risico's op de terreinen waarop we actief zijn.

Bovenop de taakstelling stijgen de kosten van leveranciers waardoor de budgettaire krapte toeneemt. Daarnaast zijn extra investeringen nodig om de ICT van de ILT toekomstbestendig te houden. Ondanks de efficiencymaatregelen die de ILT al heeft genomen is dit niet voldoende om vanaf 2027 structureel binnen de begroting te blijven. Daarvoor zal de ILT extra bezuinigingsmaatregelen moeten nemen. Dit betekent dat we nog scherpere keuzes moeten maken over de inzet van mensen en middelen om te borgen dat de ILT structureel wel binnen de begroting blijft.

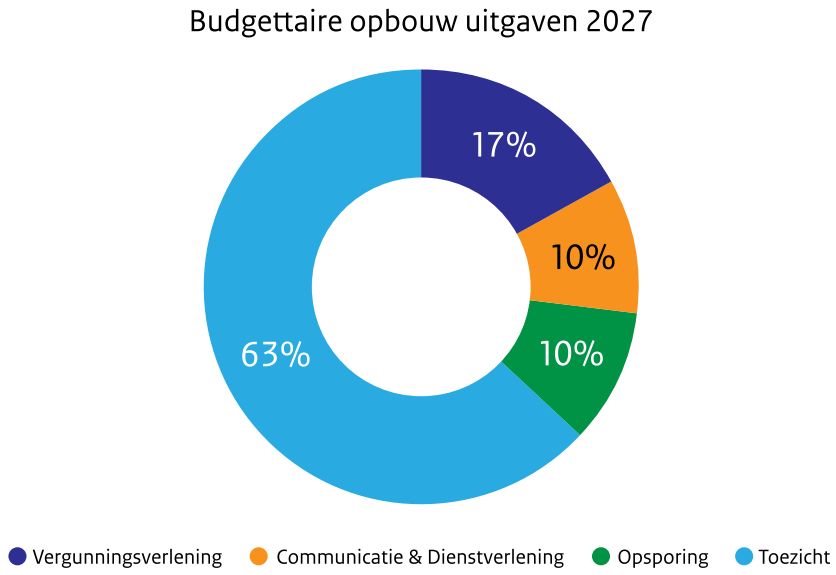
Dit leidt ertoe dat onze inzet op specifieke toezichtstaken sterk zal worden teruggebracht. Op een aantal onderwerpen kunnen we ons zonder aanvullende middelen niet langer inzetten of zullen we alleen passief toezicht houden. Hierdoor is er minder zicht op de veiligheid binnen transportsectoren en ontstaan er meer risico's voor de leefomgeving.

Bij het bepalen van de onderwerpen hebben we afgewogen waar de risico's minder groot zijn (in beeld gebracht met de ILT-brede risicoanalyse), hoe het nalevingsniveau binnen de sector is en welk maatschappelijk belang er met inspectie-inzet wordt gediend. Dit vanuit het principe dat we ons blijven richten op die onderwerpen waar we het grootste maatschappelijk effect hebben en de maatschappelijk schade het meest kunnen beperken.

In bijlage 1 zijn overzichten opgenomen met de nieuwe wettelijke taken van de ILT waarvoor op basis van uitvoeringstoetsen al dan niet structurele financiële dekking is ontvangen. De ILT zal de nieuwe taken waarvoor geen financiële dekking is ontvangen in principe niet uitvoeren.

Verdeling van middelen

In de begroting zijn de middelen verdeeld over de taken Toezicht, Opsporing, Vergunningverlening en Communicatie en Dienstverlening. Onderstaande afbeelding geeft de verdeling van de beschikbare middelen weer. Dit betreft een ingeschatte toerekening van de uitgaven voor de bedrijfsvoering aan de 4 taken van de ILT naar rato van het aantal fte.



7.2 Personele capaciteit

Met de toename van het aantal nieuwe taken is ook de ILT-organisatie in de afgelopen jaren gegroeid. Op basis van de huidige financieringsafspraken heeft de ILT een formatie van 1.689 fte in 2027.

Formatie ILT in fte	**2027**
ILT exclusief Autoriteit woningcorporaties	1.689

Een deel van het personeel huren we extern in. Dit willen we verder beperken, om te voldoen aan de zogenoemde ‘Roemer-norm’, die stelt dat maximaal 10% van de personeelskosten mag wordt besteed aan externe inhuur. Daarom hebben wij ingezet op minder inhuren van mensen en in plaats daarvan deze mensen, waar mogelijk, in dienst te nemen. Dit zal in 2027 wordt voortgezet. Vooral bij ICT vraagt het beperken van de externe inhuur een flinke inspanning en zijn hier in het afgelopen jaar al goede stappen gezet. Dat kan onze ambities op het gebied van ICT vertragen.

7.3 Indicatoren en doelstellingen

Op verzoek van de rapporteurs van de Tweede Kamer maakt IenW de begroting informatiever door meetbare doelen op te nemen, waarover verantwoording wordt afgelegd. Hiertoe worden doelen, middelen en resultaten aan elkaar gekoppeld. De volgende doelstellingen zijn meegenomen in de begroting van de ILT, onder hoofdstuk HXII, artikel 24. Een uitgebreide beschrijving is te vinden in de Rijksbegroting.

Doelen	**Streefwaarde**	**Wanneer?**
Meer inzet op milieu, met handhaving van effectiviteit op transport, maar met een efficiëntere inzet van middelen in 2029	10% efficiëncy op transport t.o.v. 2024	2029
Een efficiënt, effectief en zakelijk vergunningsverleningsproces met transparantie voor de aanvrager	7	2029
Klanten zijn tevreden met de dienstverlening:		
Telefonisch	7,5	2027
Schriftelijk	8	2027

7.4 Duurzame bedrijfsvoering

De Rijksoverheid werkt aan een duurzame bedrijfsvoering. Het doel dat de bedrijfsvoering in 2030 klimaatneutraal is wordt onder meer bereikt door de uitstoot van de zakelijke mobiliteit te verminderen. Een belangrijk bedrijfsmiddel voor de ILT is het wagenpark.

In 2027 onderzoekt de ILT waar de decentrale bedrijfsvoering verduurzaamd kan worden. Hierbij zal er gekeken worden naar het effect van andere manieren van inspecteren. Wij volgen de aanpak van het kerndepartement (IenW) en dragen daar actief aan bij door het uitvoeren van de richtlijnen voor de bedrijfsvoering. Dit doen we op het gebied van vervoer, huisvesting, facilitair inkopen en recycling van arbeidsmiddelen. Daarnaast passen we het MVOI-ambitie-web (maatschappelijk verantwoord inkopen) toe op onze Europese aanbestedingen en – waar mogelijk – ook bij overige (meervoudig onderhandse) aanbestedingen.



8 Bijlagen



8.1 Financiële dekking nieuwe wettelijke taken

Ook in 2027 krijgt de ILT er weer een aantal nieuwe wettelijke taken bij. Deze nieuwe taken leiden tot hogere uitgaven voor de ILT. Als gevolg van de financiële situatie bij de Rijksoverheid is het niet meer vanzelfsprekend dat de ILT een financiële bijdrage ontvangt voor de personele en materiële uitgaven om deze nieuwe wetten uit te voeren. Het onderstaande overzicht laat zien voor welke nieuwe wettelijke taken de ILT financiële dekking ontvangt en voor welke voorlopig niet. Voor de nieuwe taken waarvoor de ILT geen (structurele) financiële dekking ontvangt geldt het uitgangspunt dat deze nieuwe taken vooralsnog niet uitgevoerd zullen worden. In totaal gaat het om een toename van circa 70 fte.

Nieuwe (wettelijke) taken vanaf 2027 voorzien van dekking	**Bedrag** (× 1.000)
Uitvoeringswet kritieke grondstoffenverordening (CRMA)	
Toezicht aan de grens	
Regeling erkende instanties vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht	
Uitbreiding capaciteit Medisch Luchtvaart	
EASA – waterstof elektrisch vliegen	
HULL Database (EHDB)	
Luchtvaartwet BES – actualisatie luchtvaartnavigatiedienstverlening	
EMPIC	
FUEL EU Maritime	
Aanduiding windturbines en windparken op Nederlandse vasteland	
U-Space	
Bemande luchtvaartuigen die verticaal kunnen opstijgen en landen	
Luchthavenbesluit Groningen en Rotterdam	
Windenergie op zee	
Verhogen van luchtvaartveiligheid op het gebied van grondafhandeling	
	€ 8.868

Nieuwe (wettelijke) taken vooralsnog zonder dekking	**Bedrag** (× 1.000)
Wijziging regeling energie vervoer ter implementatie van RED-III	
Richtlijn milieucriminaliteit	
AEAA – Wijziging Besluit Afgedankte elektrische en elektronische apparaten	
Verordening batterijen	
	€ 5.412

Nieuwe (wettelijke) taken in voorbereiding en vooralsnog zonder dekking	**Bedrag** (× 1.000)
EASA NPA (NPA 2024-06, 2024-108 en 2025-02)	
Regeling onbemande luchtvaartuigen in de CTR's	
Invoering van een bewijs van bevoegdheid voor autogyropiloot (GPL)	
Vlagregister (Regeling Nationaliteit Zeeschepen)	
LVB Schiphol en RMI-Schiphol	
E-nose installaties voor. varend ontgassen	
Circulair materialenplan (CMP)	
Kiwa luchtvaarttaken	
	€ 4.913
Totaal (mogelijk) ongedekt	**€ 10.325**



Colofon

Het Jaarplan 2027 is een uitgave van:

Inspectie Leefomgeving en Transport
Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
T 088 – 489 00 00 (ma t/m vrij 8.30 – 17.00 uur)

https://www.ilent.nl

September 2026