



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20017
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2025/34145

Bijlage(n)
4

Datum 16 september 2025
Betreft ILT Meerjarenstrategie 2026-2029 en ILT Jaarplan 2026

Geachte voorzitter,

Bijgaand bied ik u, mede namens de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en de Staatssecretaris van Openbaar Vervoer en Milieu, de Meerjarenstrategie 2026-2029 en het Jaarplan 2026 van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) aan. Beide stukken worden gelijktijdig aan de voorzitter van de Tweede Kamer aangeboden.

De ILT werkt als onafhankelijke Rijksinspectie aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen. Ze doet dat door toezicht en handhaving, opsporing en vergunningverlening op een groot aantal onderwerpen.

ILT Meerjarenstrategie 2026-2029

De Meerjarenstrategie beschrijft de hoofdonderwerpen en lange termijn doelstellingen waaraan de ILT de komende jaren werkt. Het bevat de strategische agenda van de ILT voor de komende jaren gericht op het beschermen van mens en milieu.

ILT Jaarplan 2026

In het Jaarplan concretiseert de ILT de inzet en doelstellingen voor het komende jaar. Zo biedt het Jaarplan inzicht in de beschikbare capaciteit en middelen en de hoofdlijnen van de keuzes gericht op het aanpakken van de grootste risico's. Tevens vermeldt het Jaarplan welke nieuwe taken de ILT zal oppakken.

Het ILT Jaarplan bevat ook het jaarwerkplan van de Autoriteit woningcorporaties zoals bedoeld in artikel 61a van de Woningwet zoals dat door de autoriteit is vastgesteld en door de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening is goedgekeurd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

ing. R. (Robert) Tieman



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



Meerjarenstrategie 2026-2029

Inhoud

Voorwoord

1. De werkwijze van de ILT

- Missie en Rol
- De ILT werkt risicogericht
- Minder middelen, scherpere keuzes
- Trends en ontwikkelingen
- De ILT werkt samen
- De ILT staat in dienst van de maatschappij

2. Transport

- De maatschappelijke opgave van veilig en groen transport
- Efficiënter werken in de toezichtketen
- Veilig, innovatief vervoer
- Duurzaam vervoer: minder emissies en geluidshinder
- Eerlijk vervoer: aandacht voor naleving en een gelijk speelveld voor ondernemingen

3. Infrastructuur

- Naar een toekomstbestendige infrastructuur
- Veilige primaire waterkeringen
- (Digitale) veiligheid van vitale infrastructuur
- Aandacht voor de veiligheid bij het ontwerpen van infrastructuur

3	4. Milieu	18
	Meer aandacht voor milieu	19
4	We werken aan de transities	19
5	Samenwerken en versterken van het toezichtstelsel	21
8	5. Wonen	22
8	Goed en betaalbaar wonen	23
9	Een regionaal perspectief op de opgaven van woningcorporaties	23
10	Wonen is meer dan woningbouw	24
11	6. De ILT is klaar voor de toekomst	25
12	Wendbaar, deskundig en betrokken	26
12	Goede ICT-voorzieningen en dataverwerking	26
13	Met de kennis op orde	27
14	De ILT onderbouwt haar inzet	27
14	De ILT laat haar werk zien	28
15		
16		
17		
17		
17		

Voorwoord

Wij zetten onze elke dag in voor veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen. Vergunningverlening, toezicht en handhaving in het hart van grote maatschappelijke opgaven. Denk aan veilig vervoer van gevaarlijke stoffen, minder geluidshinder door de luchtvaart, voldoende betaalbare sociale huurwoningen en betere waterkwaliteit. We signaleren milieurisico's, zoals risico's door staalslakken en werken ook aan digitale weerbaarheid: we dragen er aan bij dat belangrijke organisaties hun beveiliging op niveau hebben en houden.

Met deze meerjarenstrategie laten we zien wat onze agenda is voor de komende jaren. Hoe we als ILT impactvol en toekomstgericht ons werk doen. Tegelijkertijd zijn we wendbaar om snel te kunnen reageren op maatschappelijke veranderingen en nieuwe risico's. Naast onze vergunningverlenende taak richten we ons toezicht en handhaving op de grootste risico's voor mens en milieu, daar waar ons handelen écht verschil maakt. En als het nodig is gaan we bij een vermoeden van strafbare feiten over tot opsporing.

Van bedrijven verwachten wij dat zij hun maatschappelijke verantwoordelijkheid serieus nemen en hun zorgplicht actief invullen. Dit betekent dat bedrijven, naast de focus op de veiligheid van hun eigen processen, ook hun bijdrage aan een gezonde leefomgeving voor de samenleving als geheel erkennen en daarnaar handelen. We kijken dan ook steeds nadrukkelijker naar de manier waarop bedrijven eigenaarschap laten zien en omgaan met maatschappelijke risico's. Als bedrijven tekortschieten in hun verantwoordelijkheid of de wet overtreden, treden we op.

We moeten het de komende jaren doen met flink minder budget. Dit komt door een aantal taakstellingen, het aflopen van tijdelijke financiering en hoge kosten voor noodzakelijke investeringen in ICT. We moeten daarom nóg scherper kiezen waar we ons wel en niet op richten. Ons toezicht zal daardoor niet overal even intensief zijn. Tegen de politiek zeggen we nu expliciet: als de financiering voor een taak wegvalt, dan kunnen we die taak niet meer uitvoeren. Nieuwe taken kunnen we zonder financiering niet oppakken. Ook zullen de tarieven voor vergunningen kostendekkend worden.

Een scherpe, toekomstgerichte keuze is dat we ons meer gaan richten op milieu en daarvoor genoodzaakt zijn relatief minder capaciteit vrij te maken voor transport. De effecten van schadelijke stoffen zoals PFAS en broeikasgassen zijn vaak niet met het blote oog te zien, maar hun impact is groot – op onze gezondheid en onze leefomgeving. Terwijl het transportdomein over het algemeen de veiligheidsrisico's goed en professioneel heeft georganiseerd.

Goede keuzes kunnen we alleen maken als we samenwerken in het toezicht. We hebben onze omgeving hard nodig om risico's tijdig te signaleren en effectief te handelen. We versterken daarom de samenwerking met onze belangrijkste partners. Met de Inspectieraad maken we ons sterk voor onafhankelijk toezicht. De wet op de Rijksinspecties is in de maak en moet zorgen voor een betere borging van de onafhankelijkheid van inspecties.

We blijven investeren in onze eigen organisatie. We verbeteren onze informatievoorziening, benutten technologische mogelijkheden en bouwen aan kennis en leiderschap. Zo blijven we als ILT groeien en leveren we zichtbaar en betekenisvol toezicht.

Wij zijn de ILT: wij beschermen mens en milieu.

Mattheus Wassenaar
Inspecteur-generaal ILT

De werkwijze van de ILT



Missie en Rol

‘De ILT beschermt mens en milieu’. Dat is de missie van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Wij werken dagelijks aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen. De ILT is een toezichthouder met impact.

In een tijd waarin het transport toeneemt, het milieu onder druk staat en de innovaties razendsnel gaan, is leven in een schone, veilige en gezonde omgeving lang niet altijd vanzelfsprekend. Onze werkvelden zijn verschillend van aard en hebben elk andere risico's voor veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid. Ook verschillen de wettelijke kaders en de uitvoering van het toezicht. Bedrijven zijn er zelf verantwoordelijk voor om zich aan de regels te houden en maatschappelijke schade en risico's te beperken. De ILT verwacht van bedrijven dat zij aantoonbaar invulling geven aan die verantwoordelijkheid en daar transparant over zijn. Hoe we ons opstellen verschilt daardoor per sector. Wanneer een sector zijn eigen verantwoordelijkheid goed oppakt en de risico's beheerst, stellen we ons terughoudender op dan wanneer dat niet zo is.

Dat vraagt om een daadkrachtige ILT, die werkt aan maatschappelijke opgaven over alle werkvelden heen. Een ILT die klantgericht en efficiënt diensten en vergunningen verleent. Die effectief toezicht houdt, die stuurt op gedragsverandering en die bij schade en risico's partijen

aanspreekt op hun eigen verantwoordelijkheid. En een ILT die handhaaft wanneer aanspreken alleen niet voldoende is en die bij een vermoeden van strafbare feiten overgaat tot opsporing. Maar de ILT gaat verder dan dat. Met onze kennis en ervaring ondersteunen we de ontwikkeling van beleid. We denken actief mee over de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van voorstellen voor regelgeving. Ook geven we signalen af over de uitwerking van beleid in de praktijk. Deze signalen delen we actief met politiek en samenleving, zodat ze opgepakt worden.

‘De ILT beschermt mens en milieu’

Dit alles doen we als een deskundige en maatschappelijk betrokken inspectie, die in programmering van inspectiewerk en in oordeelsvorming onafhankelijk is van sector en politiek. Daarbij strekt ons werkterrein zich uit over verschillende ministeries, zoals Infrastructuur en Waterstaat, Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en Klimaat en Groene Groei.



Onderwerpen van de ILT

Legenda

■ Leefomgeving
■ Transport

Sanctienaleving

Overheidsinstanties en Omgevingswet

Autoriteit
woningcorporaties

Inlichtingen- en
Opsporingsdienst

Cybersecurity

Afval en
Circulaire Economie

Drinkwater



Rail

Goederenvervoer
over de weg

Luchtvaart

Markttoezicht
op Producten

Scheepvaart

Taxi

Bus

Defensie

Bodem

Vuurwerk en
explosieven

Transport gevaarlijke stoffen

Stoffen en producten



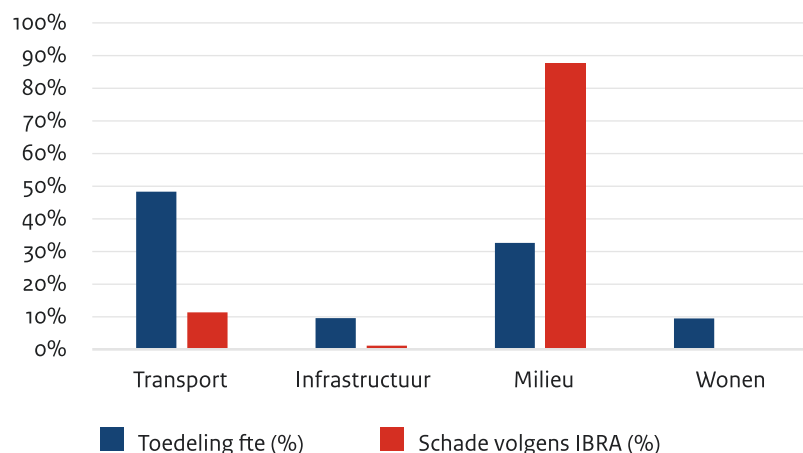
De ILT werkt risicogericht

De ILT werkt aan een veelheid van onderwerpen, maar heeft een beperkte hoeveelheid middelen. We maken daarom risicogericht keuzes bij de inzet van mensen en middelen. Hierbij maken we een afweging tussen maatschappelijke risico's, wettelijke verplichtingen en politieke en maatschappelijke wensen. De risico's brengen we in beeld met de [ILT-brede risicoanalyse \(IBRA\)](#), de basis van ons handelen. Belangrijk in die afweging is ook hoe de ILT zo effectief mogelijk risico's kan voorkomen en schade kan beperken.

We willen daar zijn waar we mogelijkheden zien om risico's daadwerkelijk aan te pakken. We moeten wendbaar zijn om te kunnen reageren op veranderingen in onze omgeving en op nieuwe risico's. Wat we zien in ons werk delen we met de politiek, de samenleving en onze toezichtpartners.

De komende 4 jaar zetten we relatief meer in op milieu en minder op transport. We zien 'Durf te kiezen' gaat ongetwijfeld nog wat vragen opleveren echter duidelijk een trendbreuk. Prima.

Figuur 1: Relatieve verdeling van maatschappelijke schade-omvang en de inzet van capaciteit over de ILT-werkvelde



ILT-brede Risicoanalyse (IBRA)

De IBRA geeft de jaarlijkse maatschappelijke schade aan van 'ongewenste gebeurtenissen', om daarmee maatschappelijke risico's in beeld te brengen. Om dit zo objectief mogelijk in te schatten berekent de ILT de schade aan fysieke veiligheid, gezondheid, milieu en economie zo veel mogelijk in euro's. Een ongewenste gebeurtenis is een incident met een direct negatief effect op de maatschappij, mens of milieu dat ontstaat doordat normen uit wet- en regelgeving niet worden nageleefd.

Top 10 IBRA-onderwerpen met ongewenste gebeurtenissen.

Maatschappelijke schade in miljoen € per jaar

1. Afval	3989
2. Bodem en grondwater kwaliteit	962
3. Reach en biociden	850
4. Onveilig goederenvervoer weg	523
5. Duurzame producten	210
6. Legionella	196
7. Uitstoot ozonlaag afbrekende stoffen en F-gassen	177
8. Ongeval taxivervoer	106
9. Ongeval busvervoer	98
10. Infrastructuur weg	90

Een bijzondere vorm van een ongewenste gebeurtenis is de buitengewone gebeurtenis. Dat is een onwaarschijnlijke gebeurtenis met mogelijk rampzalige gevolgen.

Top 5 IBRA-onderwerpen met buitengewone gebeurtenissen.

Maatschappelijke schade in miljoen €

Hoogwaterveiligheid	149.000
Cybersecurity: drinkwater	9.500
Genetisch gemodificeerde organismen	9.300
Cybersecurity: luchtvaart	5.000
Cybersecurity: scheepvaart	5.000

Minder middelen, scherpere keuzes

De ILT heeft de komende jaren een grote budgettaire opgave. Om het informatiegestuurd werken te versterken zijn er stevige investeringen nodig, in onder andere ICT. Tegelijkertijd zullen we in de periode 2025-2029 door een aantal taakstellingen ons werk moeten uitvoeren met minder middelen. Daarnaast loopt voor sommige structurele taken de tijdelijke financiering af en wordt de ILT niet volledig gecompenseerd voor kostenstijgingen.

Het is daarom noodzakelijk dat we de komende jaren scherper dan voorheen kiezen waar we onze capaciteit en middelen wel én niet op inzetten. De ILT houdt daarbij de volgende lijn aan: als voor bestaande taken de financiering wegvalt wordt de uitvoering stopgezet. Nieuwe taken zal de ILT alleen oppakken als daarvoor extra geld beschikbaar komt, of als we minder kunnen inzetten op bestaande taken. Naar verwachting zal de komende jaren op een aantal terreinen sprake zijn van nieuwe taken, zoals circulaire economie, weerbaarheid en luchtvaart. We blijven kijken naar mogelijkheden om efficiënter te werken.

Verder laten we de tarieven voor vergunningen stijgen tot ze de kosten dekken. En onderzoeken we in de mogelijkheid voor het betalen voor het toezicht, zoals al gebeurt bij de Autoriteit woningcorporaties en in ons omringende landen.

Een resterende besparingsopgave zal impact hebben op alle werkvelden van de ILT. Binnen de werkvelden transport, infrastructuur, milieu en wonen worden de concrete opgaven opgevangen door risicogericht prioriteiten te stellen, waardoor uiteindelijk de ILT minder effectief zal zijn en maatschappelijke schade groter kan worden. In het ILT Jaarplan vertaalt de ILT deze uitgangspunten jaarlijks naar concretere keuzes in de uitvoering. Om aan de taakstelling voor Rijksoverheid te voldoen voert de ILT enkele taken minder intensief uit dan eerder de ambitie was. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om taken op het gebied van de luchtvaart, cybersecurity en de toegankelijkheid van het personenvervoer.

Trends en ontwikkelingen

Een aantal grote maatschappelijke ontwikkelingen hebben de komende jaren gevolgen voor het werkterrein van de ILT. De belangrijkste daarvan zijn de volgende 4:

- Vanuit de samenleving groeit de roep om meer aandacht voor een schone en gezonde leefomgeving. De druk op het milieu neemt toe, de risico's worden grootschaliger en complexer. Vaak zijn er geen directe risico's, maar gaat het om schade die over een langere termijn ontstaat.
- Geopolitieke ontwikkelingen zoals de veranderende Europese veiligheidssituatie en het gewijzigde Amerikaanse handelsbeleid leiden tot meer onzekerheid. Dit kan doorwerken in de internationale samenwerking, in binnenlandse verhoudingen en in ons werk.
- De samenleving digitaliseert, van artificiële intelligentie (AI) tot geautomatiseerde besturing van voertuigen. Digitalisering geeft toegang tot informatie en innovaties die het toezicht kunnen helpen en ondersteunen. Maar automatisering en digitale informatiestromen hebben hun eigen toezicht en verplichtingen nodig. Toenemende digitale aanvallen op systemen en netwerken in ons land vergroten de fysieke veiligheidsrisico's. Deze risico's, en de geopolitieke spanningen, benadrukken het belang van goede cybersecurity en de weerbaarheid van de samenleving wanneer er iets mis gaat. De ILT houdt toezicht op de aanbieders van essentiële diensten als drinkwaterbedrijven en versterkt door middel van besturingstoezicht de eigen verantwoordelijkheid van deze aanbieders.
- Het vertrouwen in de overheid is de afgelopen jaren gedaald. Het is een taak van de hele overheid om dit vertrouwen te herstellen. Een onafhankelijke inspectie die effectief is, dienstbaar is aan de samenleving en verantwoording aflegt aan de maatschappij, draagt hieraan bij. Bijvoorbeeld door actievere openbaarmaking. Een nieuwe 'Kaderwet Rijksinspecties' moet ervoor zorgen dat de onafhankelijkheid van inspecties nog beter is geborgd. Dat betekent onafhankelijk kunnen optreden in concrete situaties in de praktijk en onafhankelijk kunnen bepalen welke onderwerpen prioriteit krijgen.

De ILT monitort de maatschappelijke ontwikkelingen zodat zij in staat is om haar strategie en uitvoering op tijd bij te sturen wanneer dat nodig is.

De ILT werkt samen

Met elkaar bereiken we meer voor de veiligheid en duurzaamheid in Nederland. Door samen te werken met stakeholders en hun kennis en inzet bij het toezicht te betrekken hebben we beter zicht op factoren die tot maatschappelijke risico's leiden en kunnen we deze risico's eerder signaleren. Stakeholders kunnen medetoezichthouders zijn, sectorpartijen en kennisinstellingen, maar bijvoorbeeld ook verzekeraars of financiers, die over veel kennis en informatie beschikken en vanwege hun dienstverlening belang hebben bij veiligheid en duurzaamheid in de transportsector. Samen met sectorpartijen willen we bereiken dat bedrijven meer hun verantwoordelijkheid nemen en risico's voorkomen. Ook de stakeholders zien kansen om samen meer te bereiken en willen hieraan graag meewerken.

In certificeringsstelsels waarin het ministerie van IenW een rol heeft dragen we bij aan een brede aanpak om de publiek-private samenwerking te verbeteren. We richten ons toezicht op de werking van het stelsel en de zogenaamde conformiteit beoordeelende instellingen (CBI's). Daarbij letten we vooral op duidelijke normstelling, rollen, taken en verantwoordelijkheden van partijen en op informatie-uitwisseling. Ook verbeteren we onze eigen vergunningverlenende en toezichthoudende rol, bijvoorbeeld door het op tijd signaleren van knelpunten in het stelsel. En door het toezicht meer informatiegestuurd en risicogericht in te zetten.



Toezicht op certificeringsstelsels

De ILT houdt toezicht op 40 certificeringsstelsels. Binnen die stelsels zien we toe op de certificaathouders, maar ook op de private instellingen die de certificaten afgeven, de CBI's, vooral in de werkelden Transport en Milieu. Binnen een certificeringsstelsel beoordelen de CBI's of producten, vakbekwaamheid, processen of laboratoria voldoen aan eisen voor de veiligheid en duurzaamheid. Hiervoor geven zij wettelijk verplichte certificaten af. Certificering is bijvoorbeeld verplicht voor ondernemingen in de taxibranche, binnenvaartschepen of onderhoudsbedrijven voor koelinstallaties.

In de uitvoering van toezicht, handhaving en opsporing werkt de ILT actief samen met Nederlandse en buitenlandse toezichthouders en opsporingsinstanties. We delen zorgvuldig kennis en informatie om een compleet beeld te krijgen en om risico's tijdig te kunnen signaleren. Bij het markttoezicht op producten werkt de ILT intensief samen met andere nationale en Europese markttoezichthouders. Behalve het uitwisselen van informatie en kennis stellen we gezamenlijke inspectieplannen op en hebben we gezamenlijke testfaciliteiten. De Nederlandse markttoezichthouders hebben hun ambities voor de samenwerking opgenomen in de Nationale Markttoezichtstrategie 2026-2028.

Binnen de Inspectieraad werkt de ILT samen met andere rijksinspecties aan het beheersen van risico's, het beschermen van maatschappelijke belangen en het versterken van vertrouwen. Onder de titel 'Nederland sterker met goed toezicht' heeft de Inspectieraad een [Meerjarenperspectief 2025-2029](#) opgesteld met 4 thema's die voor onze strategie en de verbetering van ons werk leidend zijn:

1. Versterken maatschappelijke oriëntatie: met onze ogen en oren in de samenleving, signaleren we maatschappelijke risico's. We brengen die actief onder de aandacht bij politiek en samenleving. Daarmee leveren we een bijdrage aan een beter bestuur.
2. Maatschappelijke responsiviteit: we versterken onze relatie met burgers en bedrijven, waardoor we actief signalen uit de samenleving ophalen en door laten werken in ons werk
3. Goed toezicht: versterken van de onafhankelijkheid, kwaliteitsborging en de maatschappelijke effectiviteit van ons werk.
4. Versterking van de samenwerking tussen inspecties en met uitvoerders en beleidsmakers.

Met buitenlandse inspectie- en opsporingsautoriteiten werken we samen aan uitvoerbaar internationaal beleid over toezicht en normeringen. We delen kennis en 'best practices' en zoeken proactief samenwerking om te komen tot een consistente toepassing van Europese regels en toezicht binnen Europa.

Met de ministeries en in internationale overleggen werken we samen aan toekomstbestendige regelgeving die innovaties mogelijk maakt, het toezicht goed regelt en de veiligheid borgt. Daarom proberen wij, waar mogelijk, aan te sluiten in de voorfase van de totstandkoming van nationale en internationale regelgeving en beleid, zodat het perspectief van toezicht en handhaving een goede plek kan krijgen in de afwegingen. Met toetsen op handhaafbaarheid, uitvoering en fraudegevoeligheid toetsen we de werking van beleidsvoorstellen. Ook doen we verslag van de uitwerking van beleid als invulling van onze reflectieve functie.

De ILT staat in dienst van de maatschappij

Als inspectie staan we in dienst van de maatschappij. Voor het maatschappelijk vertrouwen in de ILT is het belangrijk dat we goed werk leveren. Over de keuzes bij de inzet van onze capaciteit leggen we verantwoording af aan de politiek, de stakeholders en de maatschappij. Die keuzes kunnen we alleen goed maken als we actief contact houden met onze stakeholders en ons bewust zijn van de context en omgeving waarin we werken. Een goede informatiepositie op al onze werkterreinen is belangrijk om de keuzes te onderbouwen én verantwoording af te leggen. Op een manier die begrijpelijk is en aansluit bij het perspectief van de burger.

We zijn open en benaderbaar voor de buitenwereld. Burgers kunnen met vragen of meldingen bij ons terecht, telefonisch en digitaal op onze website via het ILT-loket. Om onze dienst- en vergunningverlening verder te verbeteren zijn tot 2030 extra middelen beschikbaar gesteld, onder de titel Werken aan Uitvoering (WaU). Daardoor worden aanvragen van vergunningen eenvoudiger en sneller afgehandeld en krijgen aanvragers en andere stakeholders beter en proactief informatie over de status van hun aanvragen en over afgegeven beschikkingen. Bedrijven en burgers krijgen digitaal en telefonisch sneller en beter antwoord, onder meer door toepassing van AI. De informatie op onze website wordt toegankelijker en begrijpelijker en sluit beter aan op behoeften van vergunning-aanvragers en andere stakeholders.

In de volgende hoofdstukken lichten we de ambities toe op de 4 werkvelden van de ILT: transport, infrastructuur, milieu en wonen.



2 Transport



De maatschappelijke opgave van veilig en groen transport

De transportsector heeft een belangrijke maatschappelijke en economische functie. Tegelijkertijd heeft transport ook ongewenste effecten. De ILT ziet daarom toe op het veilig, duurzaam en eerlijk vervoer van personen en goederen over de weg, het water, het spoor en door de lucht.

Transportbedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor het behoud van het veiligheidsniveau en de beheersing van nieuwe risico's. De transportsector heeft de beheersing van de veiligheidsrisico's over het algemeen goed georganiseerd. Daarbij wordt de sector geholpen door veel (internationale) regulering en toezicht.

In de transportsector zijn de komende jaren veel nieuwe ontwikkelingen die invloed hebben op de veiligheid en de duurzaamheid van het vervoer. Transitie maken het transport duurzamer. Zoals de elektrificatie van vooral het personenvervoer over de weg en de toepassing van waterstof als brandstof voor vrachtwagens en vliegtuigen. En schonere brandstoffen zoals biobrandstoffen in de binnenvaart. Ook digitalisering heeft invloed op de transportsector. Bijvoorbeeld door een steeds verdergaande toepassing van AI in de logistieke systemen en de digitale (autonome) besturing van voertuigen. Door nieuwe energiedragers als ammoniak

voor het vervoer van waterstof gaan transportstromen toenemen en veranderen. Vervoer over water en door buisleidingen krijgen daarbij geleidelijk een steeds grotere rol. Deze ontwikkelingen bieden kansen, maar leveren ook risico's op. Nieuwe brandstoffen en energiedragers leiden bijvoorbeeld tot groener vervoer, maar zijn tegelijkertijd gevaarlijker bij op- en overslag, transport en gebruik.

De transportsector moet steeds meer geluidshinder en emissies voorkomen, omdat die schadelijk zijn voor de gezondheid van mens en milieu. Milieueisen worden strenger. Burgers protesteren steeds vaker tegen de hinder die zij ervaren.

Efficiënter werken in de toezichtketen

Bij transport gaan we vaak over de gehele toezichtketen. We verlenen vergunningen, houden toezichtinspecties en gaan waar nodig over tot handhaving en opsporing. Dit doen we op een manier die past bij informatiegestuurd en risicogericht werken. De ontwikkeling van data-ecosystemen in transport en logistiek gaan hiervoor kansen bieden. Denk aan EU-programma's als de Electronic Freight Transport Information (eFTI) waarbij informatie digitaal, sneller en uniform door transportbedrijven aangeleverd kan worden bij de ILT. Of aan de ontwikkeling van European Digital Identity (EUDI Wallet) waarbij digitale ID's en certificaten kunnen worden



beheerd volgens de eIDAS 2.0 verordening. We vragen op nationaal en Europees niveau aandacht voor aanpassing van regelgeving om dit mogelijk te maken.

We willen onze werkwijze in deze toezichtketen slimmer en efficiënter organiseren door digitalisering en het gebruik van AI. Zo leggen we de data over ondertoezichtstaanden geautomatiseerd vast in 1 systeem. Dit bespaart administratief handwerk en zorgt dat we beter zicht hebben op vergunningaanvragers en vergunningsvoorwaarden. Hierdoor kunnen we vergunningverlening actiever inzetten als 1e stap van de toezichtketen.

Met digitale en administratieve inspecties op stelsel- en systeemniveau richten we ons op de verbetering van de certificeringsstelsels en onze interventies op directieniveau.

In de luchtvaartsector houden we via de ILT-Luchtvaartautoriteit zicht op ontwikkelingen en zorgen we ervoor dat toelating, toezicht en handhaving in de luchtvaart op elkaar zijn afgestemd. Door deze integrale aanpak dragen we beter bij aan de veiligheid en duurzaamheid van de luchtvaart en de kwaliteit van de leefomgeving in de buurt van de luchthavens. In de scheepvaartsector werken we aan de oprichting van de Nederlandse Maritieme Autoriteit (NLMA). Het doel hiervan is dat Nederland internationaal een voor-trekker is in de dienstverlening voor de zeevaart en dat de Nederlandse vlag blijft staan voor kwaliteit. De NLMA wordt het gezaghebbende aanspreekpunt en de regievoerder voor alle aangelegenheden voor de zeevaart.

Veilig, innovatief vervoer

Het toezicht op de transportsector heeft tot doel om de veiligheid op een hoog niveau te houden. Voor het behoud en de versterking van de veiligheid zetten we allereerst in op de borging van een sterk veiligheidsmanagement en sterke veiligheidscultuur bij transportondernemingen in alle sectoren. In de luchtvaart is de veiligheid voor een groot deel internationaal gereguleerd. De ILT heeft hier, in samenwerking met andere partijen, een belangrijke toezichthoudende rol. Voor de scheepvaart richten we ons op het verhogen van de veiligheid in de binnenvaart, ook naar aanleiding van geconstateerde tekortkomingen zoals bij de bruine vloot. Naast inspecties van zichtbare veiligheidsaspecten zal de ILT technische controles uitvoeren, vooral bij risicovolle schepen of scheepstypes. We werken verder aan een goed functionerend certificeringsstelsel in de scheepvaart. Zo worden 'reality checks' na afgifte van een certificaat standaard onderdeel van onze audits van de erkende certificerende instanties (CBI's).



Met ons toezicht dragen we er aan bij dat transportondernemingen veilig en duurzaam innovaties kunnen toepassen, die nodig zijn voor de energietransitie. We hebben aandacht voor de beheersing van nieuwe risico's die aan deze ontwikkelingen verbonden zijn. Zoals de risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen als waterstof en ammoniak over de weg en het spoor. Hier versterken we onze informatiepositie door een betere registratie en analyse van signalen en meldingen van ongevallen bij overslag en transport. En waar mogelijk dragen we in onze vergunningverlening en in ons toezicht bij aan regulering, waarbinnen transportondernemingen innovaties verantwoord kunnen toepassen. We maken afspraken met beleid over de benodigde test- en experimenteer-ruimte voor technologische innovaties, zoals het gebruik van waterstof als brandstof in de luchtvaart.

Een succesvolle digitalisering in de transportsector vraagt om beheersing van de daaraan verbonden veiligheidsrisico's (cybersecurity). De Europese regelgeving over de toepassing van AI (de EU AI Act) is al deels van kracht en treedt vanaf medio 2026 volledig in werking. Op grond hiervan hebben we een toezichtrol in de veilige toepassing van AI, waaronder autonome besturing bij transport.

Duurzaam vervoer: minder emissies en geluidshinder

De komende jaren wil de ILT een bijdrage blijven leveren aan de verduurzaming van transport. We houden toezicht op de kwaliteit van brandstoffen in het wegvervoer, de luchtvaart en de scheepvaart. We bevorderen het gebruik van schonere motoren en schonere brandstoffen om de uitstoot te verminderen van stoffen die schadelijk zijn voor het milieu en de gezondheid. Ook zetten we in op de beperking van geluidshinder.

In de luchtvaart richt de ILT-Luchtvaartautoriteit zich op naleving van uitstoot- en geluidsnormen en het gebruik van hulpmotoren door vliegtuigen (APU).

We zien dat de zeevaart de wet- en regelgeving over het zwavelgehalte van brandstoffen goed naleeft. De aandacht verschuift daar naar andere schadelijke stoffen, in het bijzonder stikstof, CO₂ en fijnstof. Het toezicht op de brandstofketen voor zeeschepen is er onder andere op gericht om te voorkomen dat ongewenste stoffen uit bijvoorbeeld de chemische industrie met stookolie worden gemengd.

In de binnenvaart blijft het toezicht vooral gericht op het tegengaan van varend ontgassen.

Bij de verduurzaming van het vervoer over het spoor vraagt de hinder door geluid en trillingen de komende jaren steeds meer aandacht. Gedurende de overgangsperiode waarin verschuiving van de bevoegdheden voor emplacementen onder de Omgevingswet plaatsvindt, werkt de ILT samen bij met name de klachtenafhandeling en het toezicht en de handhaving.

Eerlijk vervoer: aandacht voor naleving en een gelijk speelveld voor ondernemingen

Overtreding van de regels voor arbeids- en rusttijden, belading of cabotage (binnenlands vervoer door een buitenlands bedrijf) zorgt binnen het vervoer over de weg voor onveiligheid, schade aan het wegennet en oneerlijke concurrentie tussen transporteurs. Ons toezicht draagt bij aan veiligheid en eerlijke concurrentie bij het vervoer van goederen met vrachtwagens en van personen over de weg met taxi's en bussen. En ook met onze handhavende taken bij de inning van de vrachtwagenheffing gaan we oneerlijke concurrentie in het wegtransport tegen.



3 Infrastructuur



Naar een toekomst-bestendige infrastructuur

Onder het werkveld infrastructuur verstaat de ILT de voorzieningen die nodig zijn om de Nederlandse samenleving te bevoorraden en te beschermen. Het omvat de zorg voor de verbindingen waarlangs het transport door, van en naar Nederland plaatsvindt (over de weg, het spoor, het water, de lucht en door buisleidingen). Maar ook de digitale en fysieke veiligheid van de bedrijven die deze verbindingen in stand moeten houden (de zogenaamde essentiële en belangrijke entiteiten), zoals drinkwater-, luchtvaart-, haven- en railbedrijven. Ook de zorg voor de primaire waterkeringen door Rijkswaterstaat en de waterschappen valt onder het werkveld infrastructuur.

De fysieke infrastructuur van Nederland wordt beschouwd als een van de beste ter wereld. Het beheer en onderhoud is vaak in handen van publieke dienstverleners. Onze ambitie is dat deze organisaties (bedrijven en overheid) steeds meer zelf hun verantwoordelijkheid nemen voor de veiligheid en de continuïteit van de infrastructuur. Om dat te bereiken zetten we steeds vaker besturingstoezicht in.



Besturingstoezicht

Met besturingstoezicht richt het toezicht van de ILT zich op de besturing van een organisatie. Met dit middel beoordelen wij de aansturing van de organisatie en de beheersing van risico's, alsmede het nemen van verantwoordelijkheid voor de publieke taak van de organisatie. Waar nodig oefenen wij invloed uit op de bestuurslagen en de besturing van een organisatie om zo de gewenste naleving te bevorderen. We maken hierbij onder meer gebruik van de Nederlandse corporate governance code (ook wel code-Tabaksblat, later code-Frijns en code-Van Manen genoemd), die vanaf 2018 in de wet is verankerd. Per onderwerp geven we hieraan de komende jaren verder invulling.



Veilige primaire waterkeringen

We gaan er van uit dat primaire waterkeringen goed functioneren. Grootschalige gebeurtenissen die ontwrichtend werken voor (een deel van) de samenleving, met veel materiële en gezondheidsschade, komen nauwelijks voor. Tegelijkertijd zijn de gevolgen van dergelijke gebeurtenissen enorm, zoals te zien was bij de watersnoodramp van 1953 en de regionale overstromingen van 1995 en 2021.

Maar de fysieke infrastructuur staat onder druk. Door de klimaatverandering stijgt de zeespiegel. En extreme buien zorgen voor grotere waterafvoer via de rivieren. Hierdoor neemt het risico op overstromingen toe. De ILT-brede risicoanalyse (IBRA) van de ILT laat zien dat de gevolgen van een dergelijke buitengewone gebeurtenis enorm kunnen zijn: de mogelijke maatschappelijke schade wordt geschat op maximaal 10.000 doden, 2,3 miljoen getroffen en een materiële schade die kan oplopen tot € 121 miljard. Ook het vertrouwen in de overheid zal dan dalen.

Nederland moet haar inwoners en economische activiteiten hier voor de nabije toekomst goed tegen zien te beschermen. Alle primaire waterkeringen die Rijkswaterstaat en de waterschappen beheren, moeten daarom in 2050 voldoen aan nieuwe veiligheidsnormen. De ILT ziet erop toe dat ze daarvoor voldoende maatregelen nemen.

(Digitale) veiligheid van vitale infrastructuur

Door geopolitieke ontwikkelingen nemen bedreigingen van de fysieke en de digitale infrastructuur toe (terrorisme en cyberterrorisme). Deze dreiging is ook reëel voor Nederland, als internationaal knooppunt voor luchtvaart-, spoor- en waterverbindingen en vanwege de grote bevolkingsdichtheid. Technologische innovaties door digitalisering en AI vormen naast kansen ook nieuwe bedreigingen voor de infrastructuur. De ILT ziet erop toe dat essentiële en belangrijke entiteiten in de sectoren drinkwater, lucht-, spoor-, wegvervoer en vervoer over water (inclusief havens) hun digitale weerbaarheid op een voldoende niveau brengen en houden. Het aantal bedrijven dat onder ons toezicht valt, groeit door de veranderende wetgeving de komende jaren fors.



Naast digitale veiligheid zijn er ook steeds meer risico's voor de beschikbaarheid van schoon drinkwater. De ILT ziet erop toe dat de drinkwaterbedrijven hun verplichtingen op dit punt nakomen. Daarnaast levert klimaatverandering risico's op voor de drinkwaterinfrastructuur. Zo wordt het water in leidingen steeds warmer, wat de groei van legionella bevordert. Deze risico's vergen specifieke maatregelen van de drinkwatersector en van het toezicht daarop door de ILT.

Aandacht voor de veiligheid bij het ontwerpen van infrastructuur

Door de energietransitie neemt het gebruik van alternatieve brandstoffen in het transport en de industrie toe. Denk aan ammoniak, waterstof en synthetische en biobrandstoffen. Dit leidt tot nieuwe inzichten in de ordening van de huidige infrastructuur. Daardoor zijn aanpassingen noodzakelijk voor de benodigde keten van productie, op- en overslag, en transport. Deze aanpassingen hangen nauw samen met vraagstukken op het gebied van woningbouw (zie hoofdstuk 5 Wonen). We willen onze kennis over autonoom transport, energietransitie en de woningsector actief inbrengen bij het herontwerp van de fysieke infrastructuur.

4 Milieu



Meer aandacht voor milieu

De druk op het milieu neemt toe. Vaak gaat het om grootschalige en complexe risico's en om schade voor de gezondheid en de leefomgeving die niet direct zichtbaar is. Denk bijvoorbeeld aan PFAS, bestrijdingsmiddelen en water- en luchtverontreiniging, die niet met het blote oog te zien is. In de loop der jaren worden deze risico's en schade steeds duidelijker. In de samenleving nemen zorgen over de effecten van verontreinigingen op de gezondheid toe. Burgers en organisaties ondernemen steeds meer zelf actie. Zij vragen ook de overheid om meer te doen aan de bescherming van mens en milieu. Dit doen zij steeds vaker via de juridische weg.

Verschillende overheden en diensten houden toezicht op milieu. Complexe maatschappelijke milieuproblemen houden echter geen rekening met deze verdeling van bevoegdheden. Daarvoor is een toezichtaanpak nodig op de hele productieketen. Van producten die voldoen aan de eisen van veiligheid en duurzaamheid tot het beperken van onnodige vervuiling bij de productie, een juiste verwerking in de afvalfase en hoogwaardig hergebruik van circulaire grondstoffen.

We werken aan milieuproblemen

Er zijn komende jaren grote maatschappelijke opgaven die het milieu raken. Denk aan de transitie naar een circulaire economie, het verminderen van de blootstelling van burgers aan chemische stoffen en het verbeteren van de waterkwaliteit als bron voor drinkwater. De ILT-brede risicoanalyse (IBRA) van de ILT laat zien dat op deze onderwerpen grote maatschappelijke schade bestaat.

De ILT wil zo effectief en zichtbaar mogelijk bijdragen aan de afname van de risico's binnen deze maatschappelijke opgaven. Waar problemen meerdere onderwerpen raken waar wij toezicht op houden zetten we onze bevoegdheden op deze onderwerpen op samenhangende wijze in. Het geautomatiseerd en gestructureerd vastleggen van data uit vergunningverlening en toezicht in 1 systeem helpt ons om een beter zicht te krijgen op problemen in productieketens en effectiever in te grijpen.

Circulaire economie

We geven prioriteit aan de beleidsambitie om te komen tot een circulaire samenleving met zo min mogelijk afval en zoveel mogelijk hergebruik van grondstoffen. Circulariteit is alleen mogelijk als de hele productieketen dit als uitgangspunt neemt. Europese regelgeving bevat daarom, naast de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV) voor specifieke producten, in toenemende mate 'Due Diligence'-verplichtingen voor



ketenverantwoordelijkheid van producenten. Bij ons toezicht kijken we in samenhang naar circulair productontwerp ('ecodesign'), afvalinzameling, de recycling daarvan en de export van afgedankte producten naar kwetsbare landen in Afrika en Azië. Ook kijken we naar het verantwoord omgaan met de reststoffen die hierbij onvermijdbaar overblijven. De ILT geeft in haar uitvoering prioriteit aan kunststof, elektronica, textiel, accu's en batterijen. Daarbij werken we zoveel mogelijk samen met toezichtpartners als NVWA, omgevingsdiensten en de Douane.

In een veilige circulaire economie worden de risico's van schadelijke stoffen zo veel mogelijk tegengegaan bij de productie van producten en zijn de risico's van deze stoffen in (hergebruikte) materialen te verwaarlozen. Kunnen producten door de aanwezigheid van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) niet hoogwaardig worden hergebruikt? Dan besteden we er extra aandacht aan dat producenten deze stoffen door minder gevaarlijke stoffen vervangen en ze verwijderen uit recyclebare grondstoffen. Ook kijken we of reststoffen circulair worden ingezet zonder risico's voor mens en milieu. Denk daarbij aan staalslakken, bodemassen van verbrandingsinstallaties en het toepassen van afval als vulmiddel van beton. Zo dragen we met ons toezicht bij aan het nationaal programma Circulaire Economie (NPCE).

Marktoezicht op producten

Voor een circulaire economie moeten producten voor de consument veilig en duurzaam zijn en goed te recylen zijn. Ook moeten producenten die niet investeren in de Europese eisen van veiligheid en duurzaamheid geen oneerlijk kostenvoordeel krijgen. Een 'gelijk speelveld' op de Europese markt is belangrijk. De markt moet haar verantwoordelijkheid nemen om conforme, veilige en duurzame producten te leveren. We verleggen de focus in ons toezicht van individuele producten naar de werking van de gehele (product-)keten. Een voorbeeld is het toezicht op de Verordening Marktoezicht en de Europese Batterijenverordening. We volgen daarbij de Europese ontwikkelingen van het digitale productpaspoort. Het toezicht richt zich daarmee meer op het functioneren van de markt en het stelsel van private en publieke partijen. Ook de veiligheid en duurzaamheid van producten die via internetwebsites worden verkocht (e-commerce) zijn voor ons een belangrijk speerpunt.

Verminderen blootstelling aan schadelijke chemische stoffen

De samenleving wordt zich steeds meer bewust van de risico's van hoge blootstelling aan schadelijke chemische stoffen voor de volksgezondheid en de biodiversiteit. Ook kennisinstituten waarschuwen daarvoor. Om deze risico's terug te dringen is een stevige aanpak nodig.



Vervuilende bedrijven moeten hier hun maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen. Door in hun bedrijfsvoering voldoende aandacht te hebben voor het voorzorgbeginsel, de zorgplicht en hun plicht om de uitstoot van ZZS-en te minimaliseren. In samenwerking met omgevingsdiensten en waterkwaliteitsbeheerders spreekt de ILT hen hierop aan. Daarbij hebben we speciale aandacht voor situaties waarin de burger aan verschillende ZZS-en wordt blootgesteld, waarbij de blootstelling aan een stof binnen de vastgestelde norm blijft maar stapeling van die blootstellingen een (te) hoog risico voor de burger oplevert.

Waterkwaliteit

Nederland kent grote uitdagingen op het gebied van water. De belangrijkste zorg is de stijgende kosten om schoon drinkwater beschikbaar te maken. Daarnaast zijn forse stappen nodig om de doelen te behalen van de Europese Kader Richtlijn Water (KRW) voor de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. Ook hier moeten in de eerste plaats vervuilende bedrijven hun maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen en de oorzaken van watervervuiling aanpakken. Daarnaast is hiervoor een intensievere samenwerking nodig van de betrokken toezichthouders. De ILT levert daaraan een bijdrage vanuit de taken op onder andere de onderwerpen bodem- en drinkwater en ZZS. Het systeem van lucht, water en bodem hangt immers met elkaar samen.

Defensie en de bescherming van mens en milieu

Door de geopolitieke ontwikkelingen investeert Nederland de komende jaren meer in haar weerbaarheid. Defensie gaat intensiever gebruik maken van bestaande en nieuwe terreinen en transportinfrastructuur. De veiligheidsrisico's en de belasting van de leefomgeving en overlast voor omwonenden nemen hierdoor toe. Er zijn duidelijke politieke keuzes nodig om te komen tot een gedragen balans tussen het versterken van defensie, de bescherming van de leefomgeving en de belangen van omwonenden. Bij het actualiseren en afgeven van milieuvergunningen voor bestaande en nieuwe defensie terreinen toetst de ILT uitdrukkelijk op de bescherming van mens en milieu.

Samenwerken en versterken van het toezichtstelsel

Zoals gezegd vraagt de complexiteit van de milieuproblemen om een gezamenlijke toezichtaanpak op verschillende samenhangende onderwerpen. De ILT wil actief bijdragen aan de verbetering van het VTH-stelsel milieu. De ILT wil dat de provincies, gemeenten en omgevingsdiensten in Europees en Caribisch Nederland hun taken van vergunningverlening, toezicht en handhaving binnen het VTH-stelsel milieu goed uitvoeren en daarmee bijdragen aan een gezonde leefomgeving. De ILT kan het niet alleen en de andere toezichtpartners en stakeholders ook niet.

De ILT gaat in haar rol als toezichthouder bedrijven daarom vaker op bestuursniveau aanspreken (besturingstoezicht). Niet alleen op wetgeving, maar ook steeds vaker op (internationale) maatschappelijke verantwoordelijkheid, zorgplicht en het voorzorgbeginsel. Dit gesprek voert de ILT met het bestuur van individuele bedrijven en met brancheorganisaties. Financiële drijfveren spelen een belangrijke rol bij niet-circulaire of illegale keuzes door bedrijven. Daarom gaan we in onze aanpak meer samenwerking zoeken met private partners die hierin ook een rol spelen, zoals banken en verzekeringsmaatschappijen.

Daarnaast moet de effectiviteit van het bestaande stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (het VTH-stelsel) worden verbeterd. Robuuste omgevingsdiensten moeten onafhankelijk prioriteiten kunnen stellen en kunnen optreden. Er moet een duidelijke rolverdeling zijn tussen toezichtdiensten, zodat zij samen de milieuverontreinigingen zo effectief mogelijk kunnen aanpakken in alle schakels van het stelsel: van de

vergunningverlening tot de opsporing van milieucriminaliteit. Samenwerken en het delen van kennis en data staan daarom voorop, zodat de burgers erop kunnen vertrouwen dat de overheid hun belangen en veiligheid bewaakt.

De ILT geeft de komende jaren prioriteit aan de versterking van het VTH-stelsel. We zetten actief in een betere samenwerking tussen de verschillende partners, zoals omgevingsdiensten, waterschappen, Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), politie en Douane. Met name op de samenwerking bij bovenregionale onderwerpen, zoals landelijke ketenhandhaving, verbetering van de informatie-uitwisseling en gezamenlijke aanpak van milieucriminaliteit in de Strategische Milieukamer (SMK). En als we in onze uitvoeringspraktijk knelpunten in het VTH-stelsel tegen komen dan brengen we die met reflectieve signalen onder de aandacht van beleidsmakers en politiek.



Aanpak van milieucriminaliteit

In 2026 wordt de herziene EU-richtlijn Milieucriminaliteit in Nederland van kracht. Deze wetgeving maakt meer overtredingen van milieuwetgeving voortaan strafbaar. Ook wordt de strafmaat verhoogd. De herziene richtlijn vraagt om een nationale strategie voor de aanpak van milieucriminaliteit. De 1e nationale strategie moet in mei 2027 klaar zijn. Hiervoor wordt in maart 2026 de Strategische Milieu Kamer (SMK) versterkt en officieel bevoegd om besluiten te nemen.

Met de herziene EU-richtlijn voor de aanpak van milieucriminaliteit moet ook de ILT meer prioriteit geven aan de bestrijding van zwaardere milieucriminaliteit. Hiermee zetten we meer capaciteit in op dit onderwerp en werken we nauwer samen met omgevingsdiensten en het OM. De nationale strategie voor de aanpak van milieucriminaliteit die de SMK vanaf 2027 opstelt, ondersteunt de ILT in haar keuzes bij de opsporing. De inzet van bestuurlijke en strafrechtelijke instrumenten worden binnen de SMK nader afgestemd.

5 Wonen



Goed en betaalbaar wonen

De Autoriteit Woningcorporaties (Aw) is onderdeel van de ILT. Zij houdt toezicht op individuele woningcorporaties en op de werking van het corporatiestelsel. De woningcorporaties moeten er gezamenlijk voor zorgen dat mensen met een laag inkomen goed en betaalbaar kunnen wonen. Dit is van belang omdat er een tekort aan woningen is. De corporaties voeren hun taken goed uit, maar de maatschappelijke opgave is groot. Zo zal door demografische ontwikkelingen de komende jaren meer vraag naar andere soorten woningen en woningen op andere locaties ontstaan.

De infrastructurele voorzieningen moeten gelijk opgaan met de groei van het aantal woningen. Zoals de levering van drinkwater, de fysieke en energie-infrastructure en hoogwaterveiligheid. Door klimaatverandering en de energietransitie stijgt het gebruik van elektriciteit en komen deze infrastructurele voorzieningen in de knel. Zo ontstaat het risico dat er niet alleen te weinig woningen zijn, maar ook woningen zonder basisvoorzieningen zoals water en elektriciteit. Vraagstukken rondom de infrastructuur bepalen steeds vaker of corporaties en andere bouwende partijen woningen kunnen bouwen.

Een regionaal perspectief op de opgaven van woningcorporaties

Binnen de (rijks)overheid groeit het besef dat de woningbouwopgave een sterkere sturing aan de 'voorkant' vereist en dat zij meer regie moet voeren bij de inrichting van de fysieke leefomgeving.

Sinds 2022 maakt de Rijksoverheid afspraken over nieuwbouw met gemeenten en provincies. Deze maken duidelijk hoeveel nieuwe woningen er moeten komen in een regio. Hierdoor verandert het speelveld van de corporaties: de regionale factoren en netwerken worden belangrijker. De regionale opgave wordt het gezamenlijke uitgangspunt voor alle corporaties in een regio. Individuele corporaties moeten zich hiertoe gaan verhouden. Het duurzaam prestatiemodel (DPM) dat loopt tot 2034, biedt hiervoor een kader.

Daarom geeft de Aw nadrukkelijk meer aandacht aan het regionale perspectief van de woningbouwopgave binnen haar toezicht op de werking van het stelsel en de individuele corporaties.



Wonen is meer dan woningbouw

De ILT legt de komende jaren waar mogelijk de relatie tussen 'wonen' en andere werkvelden waarin we toezichthouder zijn (vooral op het gebied van infrastructuur, zoals drinkwater, hoogwaterveiligheid en energie). Dat doen we niet alleen bij de prioritering en uitvoering van het toezicht, maar ook in onze signalen en reflecties.

De ILT versterkt haar positie als autoriteit door actief te werken aan de informatie- en kennispositie en deze te delen met de sector. We willen meer zicht krijgen op de samenwerking in en het functioneren van regionale stelsels. En daar zo nodig signalen over afgeven. De mogelijkheid om regio's te vergelijken maakt deze aanpak krachtiger.



6 De ILT is klaar voor de toekomst



De ILT ontwikkelt en verbetert haar organisatie. Voor de komende jaren hebben we een aantal ontwikkelopgaven voor de organisatie opgesteld. Hierbij bouwen we voort op onze [Koers ILT](#). We werken aan goede ICT-voorzieningen en dataverwerking en benutten de kansen van nieuwe technologie. We zijn wendbaar en verbeteren onze kennispositie. We ontwikkelen onze beoordelingscriteria door om scherpere keuzes te maken. We zorgen dat onze inzet zichtbaar is en zijn transparant over wat we doen.

Wendbaar, deskundig en betrokken

De ILT is wendbaar. We monitoren externe ontwikkelingen. We vertalen die naar onze strategie en organisatie-inrichting als de uitvoering van onze taken daarom vraagt. Zo zijn de maatschappelijke opgaven bij milieu aanleiding om de inzet van onze capaciteit op dit werkveld te vergroten.

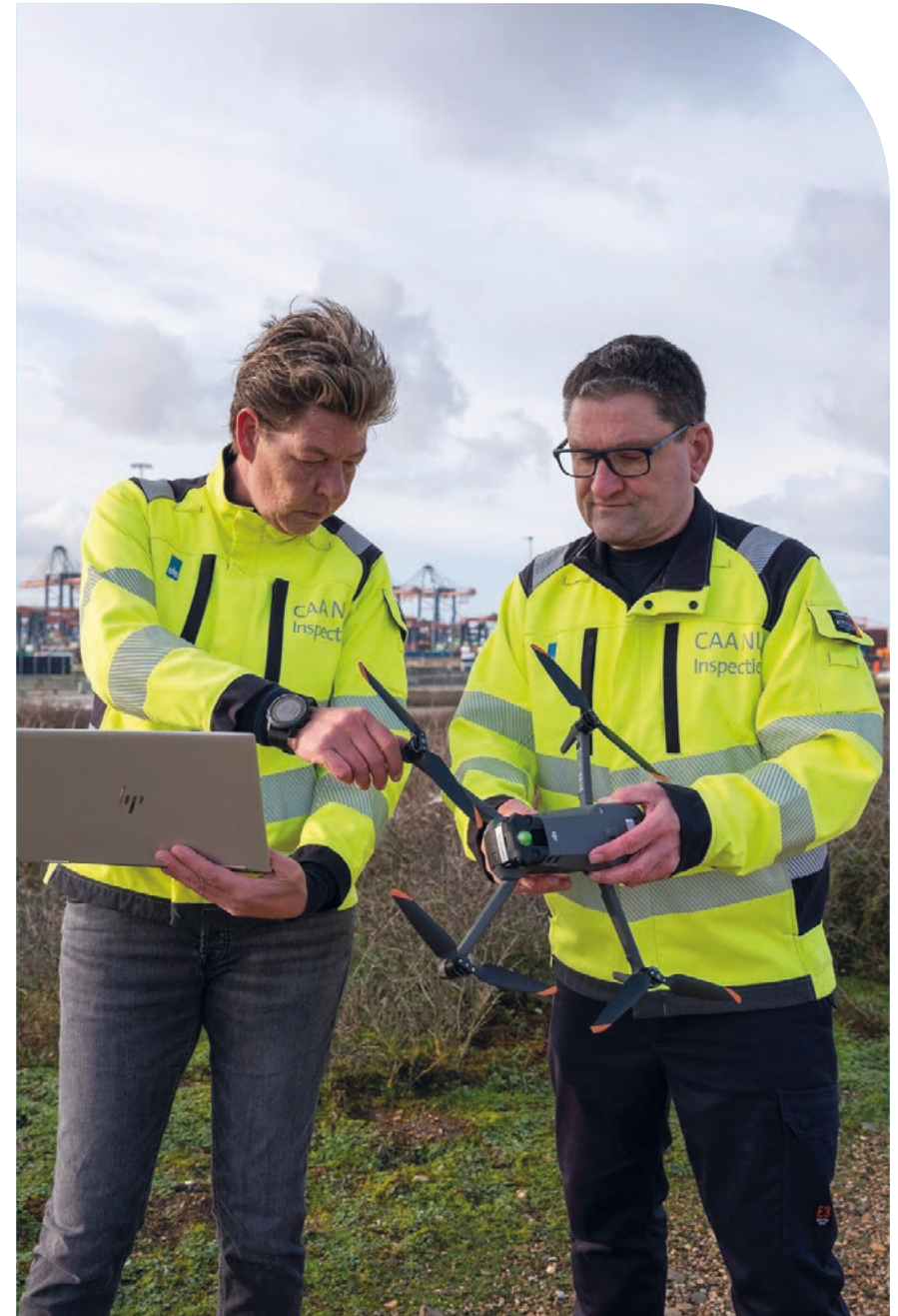
Een wendbare ILT is ook weerbaar en voorbereid op onvoorziene of ontwrichtende situaties, zoals natuurrampen, desinformatie of het wegvallen van de digitale informatie- en communicatie-infrastructuur. Wij hebben geen primaire rol bij crisisbestrijding, maar ondersteunen onze partners door het verzamelen van de feiten en de uitleg daarvan. De komende jaren versterken we onze crisisorganisatie, zodat de ILT bij crisis

beter kan samenwerken met de crisispartners binnen de (Rijks)overheid.

De ambitie om wendbaar te zijn komt ook tot uiting in de manier van sturen, in ons leiderschap en ons gedrag. Sturing is gericht op het bereiken van maatschappelijk effect en doelen. Doorlopend ontwikkelen en verbeteren is het uitgangspunt. Dat vraagt om wendbare, deskundige en betrokken medewerkers. Daarom werken we doelgericht aan de thema's vakmanschap, wendbaarheid, duurzame inzetbaarheid, arbeidsmarktbeleid en aan diversiteit, gelijkwaardigheid en inclusie (DGI). Deze thema's zijn gebaseerd op drie strategische pijlers van ons Meerjarig Personeelsplan (Mpp):

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.

Zo versterken we onze medewerkers en staat de ILT klaar voor de uitdagingen van morgen.





Goede ICT-voorzieningen en data-verwerking

Een goede informatiepositie is de basis voor ons werk. De afgelopen jaren hebben we hard gewerkt om onze informatiepositie te versterken. Tegelijk zijn we ervan overtuigd dat het nog beter kan. We willen de komende jaren – in lijn met het overheidsbeleid voor de ontwikkeling van de digitale infrastructuur - grote stappen zetten in de verbetering van onze ICT- en datavoorzieningen. Zodat we ons risicogericht werken kunnen doorontwikkelen met behulp van data en innovaties zoals AI. En we, waar nodig en mogelijk, actief en betrouwbaar informatie kunnen uitwisselen met onze samenwerkingspartners.

Betrouwbare en duurzame ICT-voorzieningen en infrastructuur zijn randvoorwaarden om ons werk goed te doen. Dat betekent ook dat we bij nieuwe initiatieven, taken en wetswijzigingen altijd rekening houden met de gevolgen voor ICT. Zodat onze medewerkers toegang hebben tot de informatie die nodig is voor hun werk en we aantoonbaar werken met de juiste wettelijke basis.

Hiervoor is het ook nodig dat onze medewerkers voldoende digitale kennis en vaardigheden hebben. De ILT richt zich daarom bij het aannemen en het opleiden van medewerkers nadrukkelijk op digitale competenties. Om de continuïteit van de ICT-organisatie te versterken willen we de deskundigheid in huis houden door meer eigen medewerkers in te zetten en minder in te huren.

We zorgen ervoor dat burgers en bedrijven makkelijk en betrouwbaar hun zaken digitaal bij ons kunnen regelen en relevante informatie krijgen. Aan wie niet digitaal zaken kan doen, bieden we een alternatief kanaal, zoals via de post en telefoon.

Met de kennis op orde

Het werk van de ILT wordt steeds kennisintensiever. We zorgen dat de kennis over onze werkvelden op orde is. Daarvoor hoeven we niet altijd alle kennis zelf in huis te hebben. Zo werken we samen met kennisinstellingen en wetenschappelijke onderzoeksinstituten om hun kennis en inzichten te betrekken bij het toezicht. Wel weten we welke kennis nodig is en waar we die kunnen vinden. Ook in onvoorziene, ontwrichtende situaties. We volgen de ontwikkelingen in de techniek, innovaties in sectoren en verandering van risico's om onze kennis up-to-date te houden. Dat vraagt om aandacht voor leren en ontwikkelen van individuele medewerkers. Het betekent ook expliciete aandacht voor kennisdeling, scherpe analyses en een lerende organisatie. We delen onze kennis waar dat de naleving en risicobeheersing in de maatschappij verbetert. En willen leren van onze partners om nieuwe (toezicht-)methodieken en innovaties nog effectiever in te kunnen zetten.

De ILT onderbouwt haar inzet

Vanwege de krimpende budgetten moet de ILT, nog meer dan voorheen, scherpe keuzes maken. De versterking van onze informatie- en kennispositie helpt de ILT om steeds beter te prioriteren en onze beperkte capaciteit daar in te zetten waar we als toezichthouder het meeste maatschappelijke effect kunnen hebben. In deze meerjarenstrategie geven we die keuzes op hoofdlijnen weer en in het jaarplan wordt concreter ingevuld waar we komend jaar op inzetten. In de afgelopen jaren hebben we goede stappen gezet in het onderbouwd keuzes maken. Bijvoorbeeld door met de IBRA de maatschappelijke risico's in onze taakvelden systematisch in beeld te brengen.

Het maatschappelijk effect van ons toezicht wordt niet alleen bepaald door wat de grootste risico's zijn, maar ook door wat we daar als toezichthouder daadwerkelijk aan kunnen doen. Hiervoor kijken we naar de ontwikkelingen in de samenleving en de verschillende sectoren, de kenmerken van de ondertoezichtstaanden, ons handelingsperspectief en onze rol als toezichthouder. Om de samenhang tussen keuzes voor onze inzet te vergroten werken we de komende jaren aan een set van gelijke beoordelingscriteria op strategisch, tactisch en operationeel niveau.

De ILT laat haar werk zien

We willen de maatschappelijke opbrengst (effect) van ons toezicht zichtbaar maken door te laten zien dat we bijdragen aan de borging van publieke belangen. Dit is belangrijk voor de naleving van regels en het vertrouwen van de samenleving. De naleving verbetert doordat de sector weet wat wij verwachten en dat we daarop toezien. Het vertrouwen van de samenleving groeit als er een inspectie is die staat voor de maatschappelijke belangen. Zichtbaarheid is er op straat, maar ook door het informeren van burgers en sectoren. Waar de ILT de autoriteit is, rapporteren we over de staat van de sector. Wanneer we zaken mis zien gaan die we niet zelf kunnen aanpakken, signaleren we die.

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. De komende jaren versterken we onze transparantie door stap voor stap het effect van ons werk beter meetbaar te maken en door duidelijker te zijn over de resultaten van ons werk. Hiervoor gaan we bij onze projecten, activiteiten en interventies steeds meer vooraf bepalen hoe we het effect gaan meten, zodat we steeds beter in staat zijn om van deze 'check' te leren. Bij het openbaar maken van besluiten voldoen we aan de Wet open overheid.

We werken elke dag aan het vergroten van onze effectiviteit, bijvoorbeeld door gedragsbeïnvloeding, digitale innovaties en in handhaving. Hierbij willen we het lef hebben om de randen van ons mandaat op te zoeken. Met als doel het maatschappelijk effect van ons werk zo groot mogelijk te maken.





Colofon

De Meerjarenstrategie 2026-2029 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 2025



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Jaarplan 2026



Inhoud

1. Inleiding	3	5. Wonen	33
1.1 Inleiding	4	5.1 Goed en betaalbaar wonen	34
1.2 Hoe werkt de ILT?	6	6. Organisatie-ontwikkeling	36
1.3 Nieuwe taken	7	6.1 ICT, Data en techniek	37
1.4 Minder middelen, scherpere keuzes	8	6.2 Medewerkers zijn het kapitaal van de ILT	38
1.5 Leeswijzer	8	6.3 Kennis	39
2. Transport	9	7. Mensen en middelen	40
2.1 Over de weg	10	7.1 ILT begroting 2026	41
2.2 Over het water	12	7.2 Personele capaciteit	43
2.3 Over het spoor	13	7.3 Indicatoren en doelstellingen	43
2.4 Door de lucht	14	7.4 Duurzame bedrijfsvoering	43
2.5 Vervoer van gevaarlijke stoffen	16		
3. Infrastructuur	18		
3.1 Goed en veilig drinkwater	19		
3.2 Hoogwaterveiligheid	20		
3.3 Cybersecurity en fysieke veiligheid	21		
3.4 Buisleidingen	22		
4. Milieu	23		
4.1 Circulaire economie	24		
4.2 Veilige en duurzame producten	26		
4.3 Zorgvuldig gebruik van chemische stoffen	27		
4.4 Minder broeikasgassen	29		
4.5 Schone bodem en schoon water	29		
4.6 Een goed werkend VTH-stelsel milieu	30		
4.7 Rijkswaterstaat en Defensie	31		

1 Inleiding

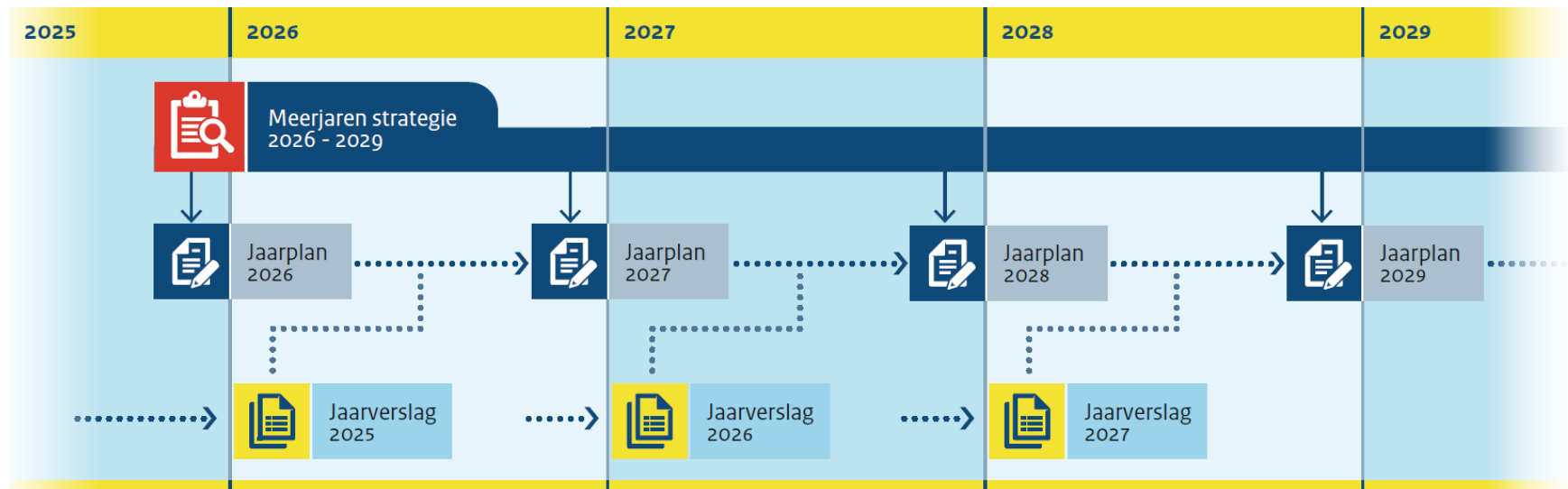


1.1 Inleiding

Voor u ligt het Jaarplan 2026 van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT beschermt mens en milieu. Dat doen wij door dagelijks te werken aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen. In dit jaarplan beschrijven wij onze belangrijkste doelen en activiteiten voor 2026.

Dit jaarplan is gebaseerd op de [ILT Meerjarenstrategie 2026-2029](#), die tegelijkertijd verschijnt. In de meerjarenstrategie beschrijven we op hoofdlijnen onze ambitie, onze prioriteiten en de richting waarin wij ons de komende 4 jaar willen ontwikkelen. In het jaarplan werken we elk jaar de meerjarenstrategie verder uit in concrete activiteiten.

De ILT is de onafhankelijke vergunningverlener, toezichthouder en handhaver voor veel onderwerpen op het gebied van transport en leefomgeving ([zie infographic](#)). Wij werken binnen de beleidsterreinen van de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO), Economische Zaken (EZ), Klimaat en Groene Groei (KGG), Justitie en Veiligheid (JenV), Buitenlandse Zaken (BZ) en Financiën. Onderdeel van de ILT zijn onder andere de Inlichtingen en Opsporingsdienst (ILT-IOD), de Autoriteit Woningcorporaties (Aw) en de ILT-Luchtvaartautoriteit.



Onderwerpen van de ILT

Legenda

- Leefomgeving
- Transport



1.2 Hoe werkt de ILT?

In de Meerjarenstrategie 2026-2029 beschrijft de ILT hoe zij de komende jaren gaat werken en zich verder wil ontwikkelen. We vergroten de effectiviteit van onze inzet door een opgavegerichte aanpak van problemen op onze werkvelden transport, milieu, infrastructuur en wonen. Daarbij voeren we onze taken op samenhangende wijze uit, soms over de werkvelden heen. Zo is in 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.

Zoals in de meerjarenstrategie aangegeven, is het voor de werkwijze van de ILT belangrijk om te beseffen dat bedrijven in de eerste plaats zelf verantwoordelijk zijn voor het naleven van regels en voor het beperken van maatschappelijke risico's en schade die door hun activiteiten ontstaan. De ILT spreekt hen hierop aan en handhaaft als aanspreken alleen niet voldoende is.

Voor de inzet van mensen en middelen maken we risicogericht keuzes door maatschappelijke risico's, wettelijke verplichtingen en politieke en maatschappelijke wensen af te wegen. Daarbij bekijken we ook hoe we zo effectief mogelijk risico's kunnen voorkomen en schade kunnen beperken. Dit doen we door in onze keuzes nadrukkelijker ons handelingsperspectief op te nemen. En door te zorgen voor een actievere deelname van stakeholders en burgers.

We richten onze capaciteit bij vergunningverlening en toezicht op de grootste risico's voor mens en milieu. In de meerjarenstrategie kiest de ILT 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.

Om de effectiviteit van de ILT te vergroten werken we aan een betere organisatie. Zo ontwikkelen we onze ICT-voorzieningen verder, zodat data beter beschikbaar is en onze medewerkers digitale innovaties, zoals 'artificial intelligence' (AI), beter kunnen benutten.

Bij het bepalen van onze prioriteiten willen we nog scherper kijken naar wat we kunnen doen om de maatschappelijke risico's aan te pakken. Daarom werken we in 2026 aan portfoliomanagement dat onze strategische keuzes beter laat doorwerken in de uitvoering van ons werk. Daarnaast willen we ons beter verantwoorden over ons werk. Onder andere door onze keuzes, onze resultaten en het maatschappelijk effect van ons toezicht beter zichtbaar te maken voor het publiek. En door toepassing van een systeem waarmee burgers eenvoudig documenten kunnen vinden die openbaar gemaakt worden in het kader van de Wet open overheid (Woo). Dit systeem willen we de komende 5 jaar steeds verder uitbreiden.

De ILT streeft voortdurend naar een effectievere vergunningverlening en verbetering van haar dienstverlening. Het online portaal MijnILT maakt het aan aanvragen van vergunningen en het doen van meldingen eenvoudiger. We verbeteren onze





aanvraagformulieren en houden meer rekening met de klantreis van de aanvrager. We werken aan een betere behandeling van vragen van burgers en bedrijven via telefoon, e-mail en chat, duidelijker informatie op onze website, en informatieve posts op social media. Feedback uit gebruikersonderzoeken helpt ons daarbij. In het klanttevredenheids-onderzoek van 2024 kreeg de dienstverlening van de ILT het rapportcijfer 7. Ons streven is om dit rapportcijfer in 2026 te verbeteren tot minimaal een 7.5. Tot 2030 is er budget beschikbaar uit het programma Werken aan Uitvoering om hier een impuls aan te geven.

Het werk van de ILT staat of valt met goede regelgeving met passende normen, waarin ook de mogelijkheden om daar effectief toezicht op te houden goed zijn vastgelegd. Daarom sluiten wij zo veel mogelijk aan in de voorfase van de totstandkoming van nationale en internationale regelgeving en beleid, zodat het perspectief van toezicht en handhaving wordt meegenomen in de afwegingen. Veel doelstellingen van de ILT kunnen alleen behaald worden door internationale samenwerking. Daarom blijven bouwen we aan de relaties met internationale toezichthouders en kaderstellende organisaties, zoals de [European Union Aviation Safety Agency \(EASA\)](#), de [European Maritime Safety Agency \(EMSA\)](#) en de [European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law \(IMPEL\)](#). Ook willen we meer kennis en 'best practices' gaan delen met Europese en andere internationale toezichthouders voor een

consistente toepassing van Europese regels en uniform toezicht op de belangrijkste ILT dossiers. Door gericht internationaal actief te zijn binnen Europese instellingen en andere organisaties in ons werkveld en daar slimme coalities te sluiten, versterken wij onze positie in het veranderende internationale speelveld. Het is belangrijk voor de ILT om ook buiten Europa samen te werken met strategische partners. Het mondiale speelveld is en blijft aan verandering onderhevig. Daardoor moeten we blijven zoeken naar samenwerkingsrelaties met een gedeeld belang.

De ILT heeft veel specialistische kennis nodig. Om snel in te kunnen spelen op veranderingen in maatschappij of regelgeving is het belangrijk dat we deze kennis actueel houden. Daarvoor is het nodig dat we nog effectiever samenwerken met andere inspecties en kennisinstituten, zoals het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

De strategische richting van de ILT is verder uitgewerkt in de Meerjarenstrategie 2026-2029.

1.3 Nieuwe taken

De ILT kan bij nieuwe of gewijzigde wet- en regelgeving aangewezen worden als toezichthouder of vergunningverlener. Ook kunnen bestaande taken van de ILT worden aangepast of uitgebreid. Hierdoor kan onze inzet veranderen. In 2026 heeft de ILT de volgende nieuwe taken:

- Toezicht op de Vrachtwagenheffing: op 1 juli 2026 is de geplande startdatum van de vrachtwagenheffing in Nederland. Eigenaren van vrachtwagens moeten dan gaan betalen per gereden kilometer. De ILT houdt toezicht en zal boetes direct innen wanneer de heffing niet is betaald. Ons toezicht bevordert een gelijk speelveld voor alle vervoerders.
- Cybersecurity: in het ILT-Jaarplan 2025 is al genoemd dat het toezicht op cybersecurity wordt uitgebreid. De NIS-2 richtlijn wordt in Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. Daardoor vallen er nieuwe sectoren en taakvelden onder de toepassing van de wet- en regelgeving. Naar verwachting treedt de nationale wet- en regelgeving in 2026 in werking.

Op de volgende onderwerpen zijn de taken van de ILT aangepast of uitgebreid als gevolg van nieuwe of gewijzigde wet- en regelgeving. Voor de uitvoering van deze taken zijn middelen ter beschikking gesteld.

- Uitgebreide Productenverantwoordelijkheid (UPV): we hebben aandacht voor de betrouwbaarheid van de inzamelcijfers. Ook intensiveren we het toezicht op verwerking en export van afgedankte elektronica en letten we scherp op illegale lekstromen naar kwetsbare landen.
- Poly- en perfluoralkylstoffen (PFAS): In 2026 pakken we samen met de omgevingsdiensten en waterbeheerders de bronnen van PFAS aan. Europese regelgeving zal het gebruik verder beperken. De ILT stemt haar aanpak hierop af.
- Herziening Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA): Vanaf 2026 wordt het Digital Waste Shipment System (DIWASS) ingevoerd voor digitale kennisgevingen en meldingen. Ook komt er een versnelde procedure voor het overbrengen van afval naar vooraf goedgekeurde verwerkers (VGI). De ILT gaat nauwer samenwerken met andere EU-lidstaten, legt zwaardere sancties op en breidt het toezicht uit naar niet-kennisgevingsplichtige transporten van afvalstoffen voor nuttige toepassing.
- European Rail Traffic Management System (ERTMS): De ILT ziet erop toe dat het spoor veilig blijft tijdens de vervanging van het automatische treinbeïnvloedingssysteem (ATB) en de bestaande seinen langs het spoor door het ERTMS.

1.4 Minder middelen, scherpere keuzes

De ILT kent de komende jaren grote budgettaire uitdagingen. Om het informatiegestuurd werken te versterken zijn er stevige investeringen nodig, onder meer in ICT. Tegelijkertijd zullen we onze taken moeten uitvoeren met minder middelen. Het kabinet Schoof heeft de Rijksoverheid in 2024 een taakstelling opgelegd, die voor de ILT oploopt van 1% in 2025 tot 2,5% in 2029. Daarnaast loopt in 2026 voor enkele taken de financiering geheel of gedeeltelijk af. Ook stopt op termijn de tijdelijke financiering voor de verbetering van de dienstverlening (de zogenaamde WaU-gelden). Bovendien wordt de ILT geconfronteerd met kostenstijgingen waarvoor zij niet volledig gecompenseerd wordt.

Het is daarom noodzakelijk dat we de komende jaren, scherper dan voorheen, kiezen waar we onze capaciteit en middelen wel én niet op inzetten. Hierdoor zal de ILT uiteindelijk minder effectief zijn en kan maatschappelijke schade groter worden.

We kijken waar meer efficiëntie mogelijk is, waar we kunnen besparen op interne budgetten en waar er kansen liggen om anders te werken. Echter zijn ook inhoudelijke keuzes noodzakelijk. Zoals afgesproken kan de ILT nieuwe taken alleen oppakken als daarvoor extra geld beschikbaar komt, of als middelen vrijkomen door het wegvallen van bestaande taken. Bij het uitblijven van financiering voor bestaande taken is de

ILT genoodzaakt de uitvoering daarvan stop te zetten. We laten de tarieven voor vergunningen stijgen tot ze de kosten dekken. En zetten in op betalen voor toezicht, zoals al gebeurt bij de Autoriteit Woningcorporaties en in ons omringende landen. Overige concrete besparingsopgaven vangen we op door onze capaciteit in te zetten waar de risico's het grootst zijn. Dat betekent echter wel dat we voor andere taken veel minder of geen capaciteit hebben.

In het ILT-jaarplan beschrijven we op hoofdlijnen welke keuzes we op basis van deze uitgangspunten maken bij de uitvoering van onze taken. Zo voert de ILT enkele taken in 2026 minder intensief uit dan eerder de ambitie was, om aan de taakstelling voor de Rijksoverheid te voldoen. Dit gaat onder andere om taken op het gebied van luchtvaart, cybersecurity en de toegankelijkheid van het personenvervoer. Wat deze keuzes voor de uitvoering betekenen wordt concreter gemaakt in de interne plannen van de afdelingen, die worden opgesteld op basis van het jaarplan. De ILT legt hierover verantwoording af in haar jaarverslag. De taakuitvoering van de Aw heeft overigens een andere financiering dan de andere onderdelen van de ILT, waardoor de bovenstaande budgettaire maatregelen geen gevolgen hebben voor de Aw. Ook de taken van de ILT rondom de vrachtwagenheffing worden hierdoor niet geraakt. Voor het toezicht op de vrachtwagenheffing wordt nog ongeveer 7,7 miljoen (rond de 3 %) toegevoegd aan de ILT-begroting voor 2026.

1.5 Leeswijzer

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



2

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.

Over het algemeen is de beheersing van de veiligheidsrisico's goed georganiseerd in de transportsector. Transportondernemingen hebben een eigen verantwoordelijkheid om het veiligheidsniveau hoog te houden en (nieuwe) risico's te beheersen. Daarbij worden ze geholpen door veel (internationale) regulering en toezicht. Door de beperkte beschikbaarheid van middelen zal de ILT zal scherpe keuzes moeten maken bij het toezicht op transport. Daardoor zullen we uiteindelijk minder maatschappelijke schade kunnen voorkomen. We spannen ons in om het toezicht op de transportsector met minder inzet efficiënter te organiseren. Dit doen we door vergunningverlening, toezicht en handhaving intensiever te laten samen werken. Waarbij we gebruik maken van digitalisering en AI. Door risicogericht te werken binnen een versterkte keten van toezicht zijn we beter in staat risico's en schade eerder aan te pakken. In 2026 maken we de tarieven voor vergunningverlening meer kostendekkend. Ook onderzoeken we de mogelijkheden voor het 'betalen voor toezicht', zoals nu als gebeurt bij de Autoriteit woningcorporaties.

Voor een veilig vervoer houdt de ILT onder meer toezicht op de technische staat van transportmiddelen, de kwalificatie van personeel, en op de naleving van ladingsvoorschriften en rij- en rusttijden. Hiermee willen we maatschappelijke schade voorkomen, zoals ongevallen en schade

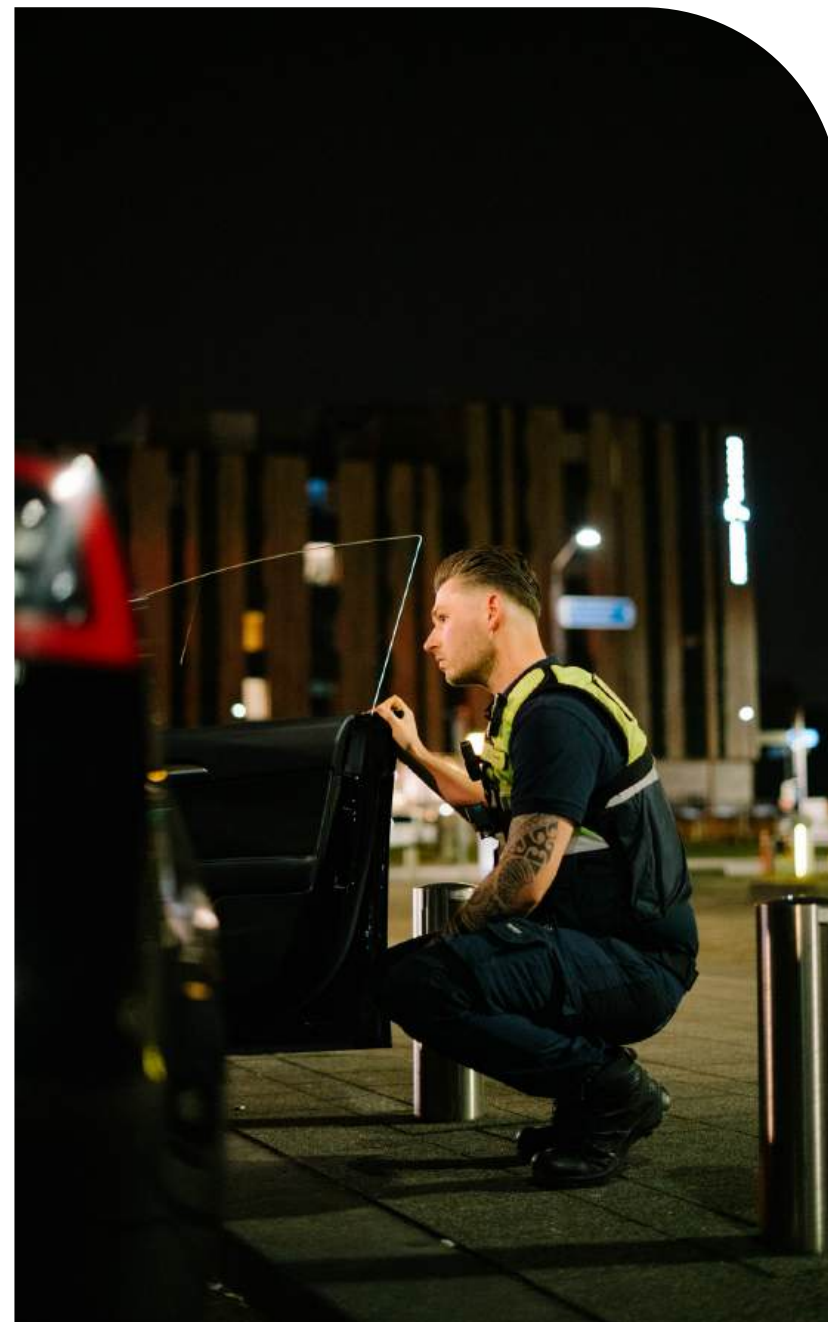
aan infrastructuur, gezondheid of leefomgeving. Daarnaast willen we met ons toezicht bijdragen aan duurzamer vervoer. Bij het vervoer over de weg, over het water en door de lucht worden schadelijke stoffen uitgestoten. Deze uitstoot veroorzaakt schade aan de gezondheid van burgers en aan het milieu. Bij luchtvaart, rail- en wegvervoer wordt de omgeving daarnaast blootgesteld aan schadelijke emissies, zoals geluid. Deze negatieve milieu- en gezondheidseffecten willen wij verminderen.

Bij ons toezicht op transport zetten we in op de eigen verantwoordelijkheid van bedrijven, instellingen, burgers en overheden. We staan in goed contact met hen en willen de kennis van de sector gebruiken om onze risicoanalyses te versterken en de zichtbaarheid en het effect van ons toezicht te vergroten. Zo werkt de ILT onder andere samen met de RDW, Rijkswaterstaat, het beleidsdepartement, de Douane en omgevingsdiensten.

Hieronder gaan we in op de belangrijkste doelen en activiteiten voor de verschillende transportsectoren waar de ILT toezicht op houdt. Deze doelen en activiteiten overlappen soms met die op de werkvelden milieu en infrastructuur.

2.1 Over de weg

Bij het goederenvervoer over de weg leidt overtreding van de regels voor arbeids- en rusttijden, belading of cabotage (binnenlands vervoer door een buitenlands bedrijf) tot onveiligheid, schade aan het wegennet of oneerlijke concurrentie tussen transporteurs.



Het personenvervoer 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.

Wat wil de ILT bereiken?

De ILT wil dat de regels voor personen- en goederenvervoer 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. Daarnaast willen we met ons toezicht geluidhinder en de uitstoot van schadelijke stoffen verminderen om schade aan mens en milieu te voorkomen.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

De ILT maakt gebruik van een nieuwe toezichtmethode in het wegvervoer. Door betere informatie kunnen we beter bepalen waar de risico's het grootst zijn als de regels niet worden nageleefd. Zo kunnen we onze inspecteurs inzetten waar zij het meest nodig zijn.

Bij het toezicht op het wegvervoer wil de ILT meer digitale inspecties doen. Door het gebruik van digitale instrumenten, zoals kentekenherkenning en het uitlezen van tachografen op afstand, krijgen we overtreders scherper in beeld. Hierdoor kunnen we onze capaciteit voor toezicht en handhaving beter inzetten. In 2026 richten we ons daarbij meer op een juist gebruik van de tachograaf. In de Manipulatie Expert Groep zetten we ons, samen met de RDW en de politie, in om tachograafmanipulatie te voorkomen. Daarnaast moeten vanaf augustus 2025 bestaande voertuigen die zwaarder zijn dan 3.500 kilo hun tachograaf vervangen door een nieuwe, een 2^e generatie slimme tachograaf. De ILT ziet hierop toe.

Bij ons toezicht kijken we naar de naleving van de eisen aan de chauffeurs, de technische eisen aan vrachtwagens en het voorkomen van overbelading. Samen met Rijkswaterstaat bekijken we de mogelijkheden van een nieuwe methode om op bruggen het gewicht van voertuigen te meten. Op die manier kan overbelading mogelijk betrouwbaarder en duurzamer in beeld worden gebracht dan met de huidige sensoren in asfalt.

Bij het toezicht op personenvervoer (taxi en bus) wil de ILT de kwaliteit van de contracten in het doelgroepenvervoer verbeteren door de gemeenten hier beter over te informeren. Het toezicht op arbeids- en rusttijden in het personenvervoer gebeurt steeds meer digitaal. Een aandachtspunt hierbij is de correcte registratie van de ritten en de arbeids- en rusttijden in de nieuwe Centrale Database Taxivervoer (CDT) vanaf 1 juli 2025.



De CDT stuurt taxivervoergegevens door naar een centrale database van de ILT. Er is een overgangperiode tot 2028 voor het gebruik van de Variant-boordcomputer in de taxibranche. Verder blijft het tegengaan van criminele invloeden op de taxibranche een belangrijk thema. Ook fraude met bestuurderskaarten blijft onder de aandacht van de ILT.

Per 1 juli 2026 gaat de Wet vrachtwagenheffing in. Deze wet regelt een heffing per gereden kilometer voor het gebruik van Nederlandse wegen door binnen- en buitenlands vrachtverkeer. Dit stimuleert het gebruik van emissievrije vrachtwagens en heeft (mede) als doel de CO₂-uitstoot te verminderen van het goederenvervoer in Nederland. De RDW houdt toezicht op de vrachtwagenheffing. De ILT heeft hier een handhavende taak en ondersteunt dit toezicht door middel van het direct fysiek innen van boetes wanneer de chauffeur de heffing niet heeft betaald. De ILT heeft sinds december 2024 een vergelijkbare rol bij de tolheffing bij de A24 Blankenburgverbinding. De toltaken worden in 2026 verder efficiënt ingericht naast de bestaande wegvervoertaken.

Tot slot werkt de ILT samen met nationale en internationale toezichtpartners aan de gelijke toepassing van Europese regels en harmonisatie van het toezicht, met als doel een eerlijker wegtransport. Zo dragen we bij aan kennisontwikkeling in EU-werkgroepen, nemen we deel aan internationale controle-acties en zijn we actief lid van de Euro Controle Route European Grouping of Territorial Cooperation (ECR-EGTC).



2.2 Over het water

De ILT houdt toezicht op veilig personen- en goedertransport over zee en binnenwateren. Daarbij richten we ons 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.

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 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 voert in 2026 inspecties uit op zeeschepen en binnenvaartschepen. We controleren buitenlandse schepen in Nederlandse havens op basis van Europese richtlijnen. Deze 'havenstaatcontrole' richt zich op veiligheid, milieu, arbeidsomstandigheden en naleving van internationale maritieme wetgeving. 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. In bepaalde regio's is moderne piraterij een probleem voor de zeescheepvaart. De ILT verleent vergunningen aan en houdt toezicht op organisaties die koopvaardischepen beschermen, op basis van de Wet ter Bescherming Koopvaardij. In 2025 wordt de wet geëvalueerd. In 2026 gaan we aan het werk met de lessen die volgen uit die evaluatie.

Om schadelijke emissies terug te dringen controleert de ILT het zwavelgehalte in brandstoffen voor schepen en mobiele machines. Daarnaast controleren we bij de binnenvaart op varende ontgassen. 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. In 2026 levert de ILT hiervoor voorstellen aan met als doel om de mogelijkheden van het toezicht te vergroten.

We vergroten de effectiviteit van het toezicht. Zo gebruiken we bijvoorbeeld AI voor een risicomodel binnenvaart, een elektronisch plaatsbepalingssysteem voor schepen en drones

en ‘snuffelpalen’ om varende ontgassen door schepen te meten. Daarnaast heeft de ILT een AI-model ontwikkeld dat, met gebruik van satellietdata, uitstoot van schepen op open zee kan vaststellen. Het model stelt ons de komende jaren in staat om op basis van feiten het gesprek te openen voor strengere wetgeving op internationaal niveau. De ILT werkt samen met het ministerie van IenW aan de oprichting van de Nederlandse Maritieme Autoriteit. Het doel hiervan is dat Nederland internationaal een voortrekker is in de dienstverlening voor de zeevaart en dat de Nederlandse vlag blijft staan voor kwaliteit.

Naast toezicht houden verwerken we ook meldingen en geven vergunningen af, waaronder de maritieme liability-certificaten. In 2025 is de digitale assistent voor (complexe) vergunningen in de zeevaart ingevoerd. Met gebruik van AI helpt de digitale assistent het aanvraagproces voor zeebrieven efficiënter en sneller te maken. We willen de digitale assistent uitbreiden naar andere aanvraagprocessen. Ook testen we of we de digitale assistent kunnen gebruiken om informatie en kennis te ontsluiten.

De ILT wil in 2026 de digitale uitgifte van certificaten voor de koopvaardij optimaliseren. Ook starten we een proef 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.

2.3 Over het spoor

De veiligheid op het Nederlandse spoor is hoog. De modernisering van de Spoorwetgeving en de invoering van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) brengen veranderingen met zich mee voor de manier van werken. Ook maakt de nieuwe wet- en regelgeving het voor de ILT mogelijk om naast fysieke inspecties meer stelseltoezicht 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 beter naleven en de veiligheidsrisico's beter 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.

We willen voorkomen dat geluidsnormen overschreden worden. Daarvoor houden wij toezicht op de naleving van geluidsnormen rond de hoofdspoorwegen. Daarnaast houden we toezicht op de fysieke en digitale toegankelijkheid van het reizen per trein.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

Om inzicht te krijgen in het veiligheidsmanagementsysteem en de veiligheidscultuur doen we audits bij ondertoezichtstaanden. Daarbij kijken we vooral waar de grootste risico's zijn. Daarnaast kunnen inspecties ook aanleiding geven tot een bestuurlijk gesprek. Als we gedrag patronen binnen of tussen organisaties zien die nadelig kunnen zijn voor de veiligheid of de naleving van de voorschriften, bespreken we dat met de ondertoezichtstaanden. Daarnaast hebben we bij ons toezicht op de veiligheid extra aandacht voor een betere samenwerking in de spoorbranche.

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. Daarnaast zet de ILT zich in voor consumentenbescherming en het vergroten van het (publieks)vertrouwen door toezichtresultaten en relevante signalen actief te publiceren.

De ILT behandelt klachten van bewoners die overlast hebben van geluid of trillingen, bijvoorbeeld door overschrijding van geluidsnormen door rangerende of stilstaande treinen. We werken met het ministerie van IenW samen aan het vereiste toezicht op het Europees verbod van het rijden met lawaaige goederenwagons op de stillere routes.



2.4 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 houdt toezicht op de veiligheid en duurzaamheid van de commerciële, kleine en onbemande luchtvaart en de civiele luchthavens in Nederland. Vliegen brengt een grote milieubelasting met zich mee door geluidsoverlast en door de uitstoot van schadelijke stoffen. De belangen van reizigers botsen steeds meer 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 hebben we aandacht voor passagiersrechten en 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. De energietransitie heeft ook impact op de veiligheid van het vliegverkeer en de luchthavens. Door de plaatsing van zonnepanelen en de aanleg van windmolenparken is het nodig om het 'obstakelbeleid' voor de luchtvaart aan te passen. Tot slot nemen ook het belang en de omvang toe van de onbemande luchtvaart (drones).



Wat wil de ILT bereiken?

De luchtvaartsector is een van de veiligste transportsectoren ter wereld. Tegelijkertijd laat de Staat van de Luchtvaart zien dat die veiligheid onder druk staat. Het nationale veiligheidsdoel 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 het huidige veiligheidsniveau behouden en waar mogelijk verbeteren. Wij willen bij de beste luchtvaartautoriteiten in Europa horen en compliant zijn met EASA- en ICAO-regelgeving.

De ILT wil het veiligheidsmanagement en de veiligheidscultuur in de sector verder versterken. We verwachten dat ondertoezichtstaanden zonder onze tussenkomst veiligheidsrisico's beheersen en waar mogelijk verminderen. Ook willen we dat gemaakte afspraken over het reduceren van schadelijke stoffen en geluidshinder worden nageleefd, zoals het Luchthavenverkeerbesluit en Regeling milieu-informatie (RMI).

Wij werken samen met onze partners aan het Nederlands Luchtvaartveiligheidsplan (NLVP). Het NLVP beschrijft hoe de veiligheid is geborgd in de samenhang tussen beleid, toezicht en de luchtvaartorganisaties. Ons toezicht draagt daaraan bij. Verder werken we er aan dat internationale wet- en regelgeving wordt nageleefd.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

Naast de wettelijk voorgeschreven inspecties voert de ILT ook inspecties uit op basis van risicoanalyses en veiligheidsinformatie zoals trendanalyses, inspectieresultaten en (internationale) onderzoeken. We houden toezicht op de naleving van de milieuregels en externe veiligheid door Amsterdam Airport Schiphol en op de naleving van de milieuregels door de grote regionale luchthavens. Daarover stellen we elk jaar een rapportage op per luchthaven. Zo gelden er geluidsgrenswaarden en regels voor het gebruik van de luchthavens. Wij controleren of de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen zich hieraan houden. Voor Schiphol blijft de aanwijzing van de minister aan de ILT om het anticiperend te handhaven tot nader order van kracht. Een algehele wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) waarbij het anticiperend handhaven wordt beëindigd is voorzien. De definitieve datum van inwerkingtreding van deze wijziging is nog onzeker. Ook publiceren we elk jaar 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. De Staat van de luchtvaart besteedt aandacht aan andere actuele onderwerpen, zoals cyberveiligheid.

De ILT voert inspecties en audits uit om zicht te krijgen op de werking van de gebruikte veiligheidsmanagementsystemen. De resultaten van dit toezicht worden openbaar gemaakt in de Systeemmonitor luchtvaart en in signaalrapportages. Ook werken we bij inspecties samen met toezichthouders uit andere landen.

In 2024 hebben onderhoudsbedrijven (onder Part-145) en productiebedrijven (onder Part-21) een verplicht veiligheidsmanagementsysteem (VMS/SMS) opgezet. In 2025 heeft de ILT deze systemen beoordeeld bij onderhouds- en productiebedrijven. Die beoordeling vormt de basis voor het toezicht op de introductie van Part-IS binnen de luchtvaart in 2026.

Uit risicoanalyses blijkt dat vluchtvoorbereiding een bepalende factor is bij veel overtredingen en bijna-ongelukken in de kleine luchtvaart. De ILT heeft zich in 2025 gericht op de piloten in de kleine luchtvaart. Ons doel is dat zij zich bewuster worden van het belang van een goede vluchtvoorbereiding en dat zij hun kennis en vaardigheden verbeteren. We hebben informatiebladen voorbereid over elektronische navigatie en vluchtvoorbereiding binnen de General Aviation. In 2026 onderzoeken we of de vluchtvoorbereiding verbeterd is en gaan we door met de thematische inspecties op de groene velden.

De ILT zal in 2026 extra aandacht hebben voor (groot) onderhoud op vliegvelden en het change managementproces dat daarbij wordt gevolgd. Vooral het opereren met tijdelijke aanpassingen in de infrastructuur blijkt extra risico met zich mee te brengen voor de operatie.

Verder willen we het toezicht op luchtvaartveiligheid en op onbemande luchtvaart (drones) systematischer aanpakken. Ons toezicht concentreert zich in 2026 op het beperken en voorkomen van het risico op de grond voor de burgers (afstand houden) en het risico in de lucht op (bijna) botsingen tussen bemande en onbemande luchtvaart. Daarnaast voert de ILT op het onderwerp Onbemande Luchtvaart een pilot uit om te komen tot een kostendekkende en efficiënte inrichting van de vergunningverlening en een betere afstemming van vergunningverlening en toezicht. Ook nemen we 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 standaardisatie van het toezicht bij drone-operaties.

De ILT ondersteunt duurzame ontwikkelingen in de luchtvaart. Daarbij hoort het mogelijk maken van het testen en experimenteren met technologische innovaties. Denk daarbij aan onbemande luchtvaart, elektrisch vliegen, vliegen op waterstof of mengvormen daarvan. Wij geven bijvoorbeeld signalen af aan beleidsmakers wanneer de wettelijke kaders innovaties nog niet goed mogelijk maken. We streven ernaar dat er in 2026 duidelijke randvoorwaarden komen voor het uitvoeren van onbemande testvluchten.

Op Schiphol en op luchthavens van nationale betekenis controleert de ILT op een juist 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. Wij houden actief toezicht op het aanbod en de beschikbaarheid van vervangende voorzieningen voor de APU op Schiphol.

De ILT-Luchtvaartautoriteit houdt zicht op ontwikkelingen in de luchtvaartsector en zorgt dat toelating, toezicht en handhaving in de luchtvaart op elkaar zijn afgestemd. De ILT-Luchtvaartautoriteit geeft zweefvliegbrevetten en dronevliegbrevetten af en certificaten aan examinatoren. Daarnaast zal zij ook commerciële brevetten afgeven, brevetten voor piloten, onderhoudstechnici en luchtverkeersleiders.

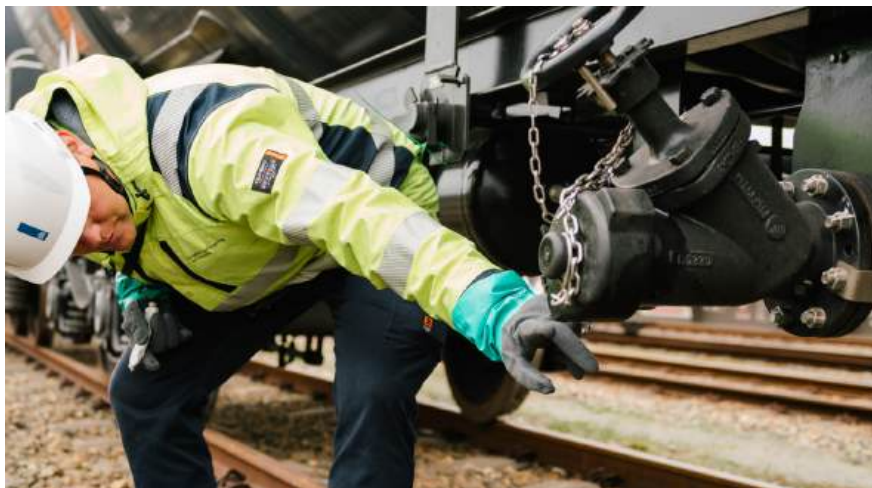


2.5 Vervoer van gevaarlijke stoffen

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.

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?

In 2026 inspecteren we een groot deel van het transport van gevaarlijke stoffen dat komt van of gaat naar 'Seveso'-bedrijven. Dit zijn bedrijven die een groter risico kennen en onder het regime van het Omgevingsbesluit vallen. Bij deze bedrijven inspecteren we ter plaatse. Beheersing van de risico's bij de bron vermindert de risico's in de rest van de vervoersketen van gevaarlijke stoffen. Daarnaast inspecteert de ILT ook na een melding of signaal over een mogelijk risico. Bij inspecties werken we samen met ketenpartners zoals omgevingsdiensten.

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 zorgt ervoor dat er per volume relatief meer waterstof kan worden vervoerd wat efficiënt is. Door de energietransitie zal de vraag naar duurzame brandstoffen (zoals waterstof) toenemen. Hiervoor controleren we treinwagons op hun geschiktheid om ammoniak te vervoeren. Verder richten we ons op het verminderen van druppellekkages op het spoor. 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 beweging van gevaarlijke stoffen met behulp van drones, cameraopstellingen, 'internetscraping', 'e-noses' (snuffelpalen) en kennis van inspecteurs.

De Betuwelijn is een belangrijke route waarover gevaarlijke stoffen via het spoor worden vervoerd. Door onderhoud aan deze route van november 2024 tot en met mei 2026 gaat dit vervoer tijdelijk over alternatieve routes, zoals de Brabanthroute en de Twenteroute. Daarom houden we – deels met camera's – extra toezicht op deze alternatieve routes en informeren we gemeentes langs de Brabanthroute en de Twenteroute over de risico's van dit vervoer en de beheersing daarvan.

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 2026 voeren we audits uit bij exploitanten met hoog en midden-risico. Met deze audits beoordelen we of de veiligheidsbeheersystemen 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 CO₂. Dit met het oog op de energietransitie. Nieuwe energiedragers kunnen namelijk ook worden getransporteerd door bestaande leidingen die worden hergebruikt. 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.

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 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 handavingspartners 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.

3 Infrastructuur



De ILT houdt toezicht op de veiligheid en continuïteit van publieke diensten binnen het werkveld Infrastructuur. Onder 'infrastructuur' verstaan we de voorzieningen die nodig zijn om de Nederlandse samenleving te kunnen bevoorraden en beschermen. Deze infrastructuur wordt beheerd door vooral publieke dienstverleners. Burgers vinden het vanzelfsprekend dat de infrastructuur goed functioneert. Maar de risico's voor de maatschappij nemen toe, ook waar ze lang laag waren (drinkwater, hoogwater, buisleidingen). Voor de weerbaarheid van de samenleving is de veiligheid van de infrastructuur belangrijk, maar ook de zelfredzaamheid van de burger wanneer de infrastructuur (tijdelijk) niet functioneert.

Water is een belangrijk onderwerp. Aan de ene kant omdat we voldoende en schoon drinkwater moeten hebben. Aan de andere kant omdat Nederland beschermd moet zijn tegen overstromingen. Een ander belangrijk onderwerp is de digitale en fysieke veiligheid van essentiële en belangrijke entiteiten die vallen onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit zijn bijvoorbeeld drinkwater-, luchtvaart-, haven- en railbedrijven. Door technologische innovaties ontstaan er andere risico's voor de infrastructuur. Als gevolg van de energietransitie stijgt het gebruik van alternatieve brandstoffen. Dit maakt aanpassingen van de bestaande infrastructuur noodzakelijk en daardoor krijgen we nieuwe inzichten over de ordening van de fysieke infrastructuur.

De samenhang, en soms zelfs overlap tussen het werkveld Infrastructuur en de andere werkvelden van de ILT (milieu, wonen en transport) is duidelijk aanwezig.

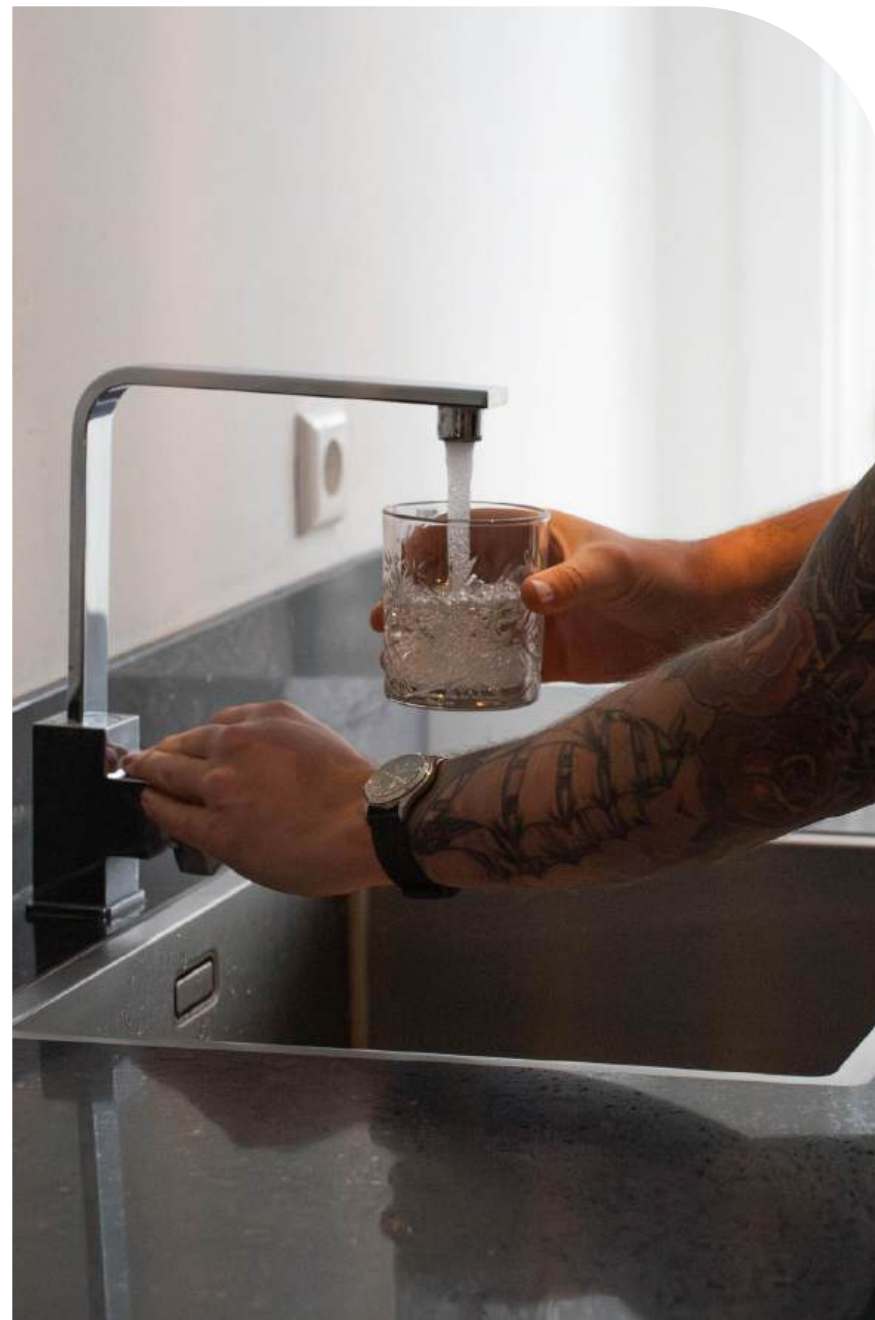
3.1 Goed en veilig drinkwater

Goed, voldoende en veilig drinkwater is belangrijk voor volksgezondheid, welzijn en welvaart. De levering van drinkwater is een vitale publieke dienst. Problemen met de levering van de drinkwatervoorziening komen zelden voor, maar kunnen een grote impact op de samenleving hebben. In de toekomst kunnen vaker problemen ontstaan, bijvoorbeeld door vervuiling van bestaande bronnen en door droogte of juist wateroverlast door klimaatverandering. Ook cyberaanvallen kunnen de continuïteit van de drinkwaterlevering in gevaar brengen. Het is noodzakelijk dat drinkwaterbedrijven hierop voorbereid zijn.

Provincies en andere bestuursorganen hebben een zorgplicht voor de duurzame bescherming van de openbare drinkwatervoorziening en worden hierop steeds meer aangesproken.

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. 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 legionella-besmetting. 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'. We controleren de kwaliteit van het drinkwater en we controleren of de materialen, chemicaliën en filtermaterialen die in drinkwaterinstallaties gebruikt worden, toegelaten zijn. Daarbij besteden we speciale aandacht aan hoeveel moeite de drinkwaterbedrijven door de toenemende vervuiling hebben om voldoende drinkwater van goede kwaliteit te leveren.

Het toezicht van de ILT richt zich ook op de besturing van de drinkwaterbedrijven. Daarbij is vooral belangrijk of de levering van drinkwater tot 2030 en daarna is zeker gesteld. We kijken of de plannen van de drinkwaterbedrijven concreet en uitvoerbaar zijn. Omdat de drinkwaterbedrijven daarbij afhankelijk zijn van de provincies spreken we de provincies aan op hun zorgplicht (ruimtelijke reserveringen en onttrekkingsvergunningen) en hun rol om, indien nodig, financieel bij te springen.

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.

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

3.2 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. In 2050 moeten daarom alle primaire waterkeringen voldoen aan de waterveiligheidsnormen in het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Rijkswaterstaat en de waterschappen beheren de primaire waterkeringen. Als beheerders van deze waterkeringen hebben zij een zorgplicht. 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?

In onze Toezichtstrategie hoogwaterveiligheid leggen we steeds meer de nadruk op een goede invulling van de zorgplicht door de beheerders van de primaire waterkeringen. Als keringen nog niet aan de veiligheidsnormen van het Besluit kwaliteit leefomgeving voldoen, moeten de beheerders laten zien dat zij op tijd voldoende maatregelen nemen.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

De ILT voert in 2026 (thematische) inspecties en audits uit bij waterschappen en Rijkswaterstaat. Dit doen we om te onderzoeken of deze beheerders voldoen aan hun zorgplicht en daadwerkelijk de nodige voorzieningen treffen. Daarbij toetsen we de aansturing van en de uitvoering door de beheerende organisatie. Vooral kijken we daarbij naar de plannings van Rijkswaterstaat en de waterschappen voor de beoordeling en versterking van hun keringen. We beoordelen de veiligheidsrapportages en stellen een landelijk rapport op over de veiligheid en de voortgang van de versterking van de primaire waterkeringen.

3.3 Cybersecurity en fysieke veiligheid

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 toezicht op de naleving van een groeiend aantal Europese en nationale wetten. Het aantal ondertoezichtstaanden is vanaf 2024 gegroeid van 45 naar 1850.

Wat wil de ILT bereiken?

Wij willen dat ons toezicht bijdraagt aan een betere (digitale) weerbaarheid van vitale infrastructuur. Dit is belangrijk voor de leveringszekerheid van essentiële en belangrijke diensten. Beheerders van essentiële diensten hebben hiervoor een zorgplicht: zij moeten cyberincidenten zoveel mogelijk voorkomen of beperken, en passende maatregelen nemen om hun netwerk- en informatiesystemen te beveiligen. Daarnaast hebben zij een meldplicht en moeten zij incidenten met (mogelijk) ernstige gevolgen tijdig melden.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

In 2026 intensiveren we onze inspecties bij essentiële en belangrijke entiteiten. Daarbij gaan we vooral langs bij de locaties met de hoogste risico's. Waar nodig geven we tekortkomingen en verbeterpunten aan in netwerk- en informatiesystemen. We zien er op toe dat de aanbieders deze tekortkomingen oplossen.

De ILT publiceert samen met andere toezichthouders en het Nationaal Cyber Security Centrum (NCSC) een actueel Inspectiebeeld Cybersecurity. We wisselen kennis en expertise uit met andere toezichthouders en ook met bedrijven die onder toezicht staan. Door het delen van kennis krijgen we een beter inzicht in de (technische) aspecten van de beheersmaatregelen die deze bedrijven nemen.

3.4 Buisleidingen

Door buisleidingen worden gassen en vloeibare stoffen 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 het terrein van exploitanten en door het hele land.

Door de energietransitie verandert de doorvoer van stoffen door buisleidingen qua samenstelling, volume en onderlinge verhoudingen.

De ILT houdt toezicht op exploitanten van buisleidingen en bekijkt of zij voldoen aan de eisen, met name die voor de veiligheid van mens en milieu. Een aantal leidingen valt ook onder de Mijnbouwwet. In die gevallen heeft Staatstoezicht op de Mijnen (SodM) ook een wettelijke taak als toezichthouder.

Wat wil de ILT bereiken?

De ILT wil dat het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen op een veilige manier gebeurt. 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?

De ILT houdt toezicht op de aanleg van nieuwe buisleidingen. In de ontwerpfase brengen we bestaande en nieuwe risico's en effecten in kaart. Die kunnen bijvoorbeeld ontstaan door het gebruik van nieuwe materialen om de leidingen van te maken, of door het vervoer van nieuwe stoffen door de leidingen heen. Daarnaast houden we toezicht op het veilig hergebruik van leidingen.

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.

4 Milieu



Activiteiten van bedrijven en overheden kunnen risico's opleveren voor gezondheid en milieu. De ILT spreekt bedrijven en overheden aan op hun zorgplicht en ziet er direct op toe dat zij hun maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen om milieuvervuiling te voorkomen en te beperken. Ook waar normen vanuit wet- en regelgeving niet toereikend zijn. We zullen, waar mogelijk samen met Omgevingsdiensten, kijken hoe we het voorzorgbeginsel en de zorgplicht uit de Omgevingswet daarvoor meer proactief kunnen inzetten.

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.

Daarnaast dragen we 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 letten er daarbij steeds meer op of de certificeringsstelsels op onze werkvelden goed functioneren en signaleren 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 de taken, verantwoordelijkheden en rollen van betrokken partijen duidelijk zijn en we zorgen voor een goede uitwisseling van informatie.

4.1 Circulaire economie

Nederland heeft als doel gesteld om in 2050 een volledig circulaire samenleving te hebben, waarin waardevolle materialen behouden blijven en de economie minder afhankelijk is van schaarse primaire grondstoffen. In lijn met nationale en Europese wet- en regelgeving wordt ingezet op maximaal hergebruik van grondstoffen en zo min mogelijk gebruik van primaire grondstoffen. Wij vinden het belangrijk dat circulariteit op een veilige manier invulling krijgt en dat daarbij zo min mogelijk vervuiling van de leefomgeving optreedt.

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. Daarbij kijken we steeds meer naar de samenhang tussen circulair productontwerp (Ecodesign) en de mate waarin het product in de afvalfase gerecycled kan worden en de export van afgedankte producten naar kwetsbare landen in Afrika en Azië.

Ook kijken we of er verantwoord wordt omgegaan met hergebruik van reststoffen die over blijven. Als toezichthouder moedigen wij het hergebruik als secundaire grondstoffen aan, mits deze reststoffen schoon en veilig zijn. Helaas zien we te vaak toepassingen of producten die meer een verdienmodel lijken of een betaalbare oplossing om afvalstoffen weg te werken dan dat ze een wezenlijke bijdrage leveren aan schone en herbruikbare grondstoffen of producten.



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

Wat wil de ILT bereiken?

De ILT wil dat afgedankte producten conform de inzamel- en recyclingnormen worden ingezameld en zo hoogwaardig mogelijk worden gerecycled. Daarbij is het belangrijk dat waardevolle grondstoffen en gerecyclede materialen veilig worden toegepast. In de vergunningverlening voor en het toezicht op import, doorvoer en export van afval richten we ons op het sluiten van de productieketen zodat er geen stoffen weglekken. Ook willen we voorkomen dat afvalstoffen onvoldoende worden gereinigd voor hergebruik of worden geëxporteerd naar kwetsbare landen met onvoldoende infrastructuur voor verwerking en toezicht. Dit moet de blootstelling van mens en milieu aan onjuist verwerkte (gevaarlijke) afvalstoffen verminderen.

Om circulariteit te bereiken is een afgestemd toezicht nodig in de hele keten van import, productie, afvalverwerking en de toepassing van gerecycleerde grondstoffen. De ILT bouwt daarom aan een goede samenwerking met collega toezichthouders, lokale overheden en beleidsmakers.

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 aan de minister rapporteren. Belangrijke aandachtspunten daarbij zijn naleving en realisatie van de afspraken over inzamelpercentages en onderzoek naar de betrouwbaarheid van de gepubliceerde inzamelpercentages.

Het eerste speerpunt voor 2026 is de textielketen. Naast het beoordelen van inzamel- en recyclingpercentages (UPV) kijken we specifiek naar ongewenste export van kledingafval naar kwetsbare landen als Ghana (EVOA) en het verbod op het vernietigen van onverkochte kleding. Dit in het kader van de nieuwe Verordening Ecodesign (EU 2024/1781). Ook kijken we naar mogelijkheden om de ondermijnende werking van Ultra Fast Fashion op de circulariteit aan te pakken.



Het tweede speerpunt is de implementatie van de nieuwe Verordening Batterijen (EU 2023/1542). Dit is de eerste Europese UPV-verordening die naar de hele productketen kijkt. De verordening zet niet alleen producenten aan tot inzameling en recycling van hun product in de afvalfase, maar stelt ook regels aan circulair productontwerp en bevordert het vervangen van gevaarlijke stoffen die hergebruik bemoeilijken door minder schadelijke alternatieven. Naar verwachting volgen meer UPV's met zo'n ketenbenadering. Wij implementeren deze benadering ook binnen ons toezicht.

De Batterijenverordening voorziet ook in 'due diligence'-verplichtingen voor producenten en importeurs van batterijen en accu's. De ILT wordt de toezichthouder hierop. Deze toezichttaak houdt verband met bestaande 'due diligence'-verplichting voor importeurs van goud, wolfram, tin en tantaal op grond van de Verordening Conflictmineralen (EU 2017/821), waarop de ILT ook toezichthouder is. In 2026 zal bekeken worden hoe de koppeling tussen beide activiteiten versterkt kan worden, om meer synergie te bereiken in het toezicht op due diligence en om kennisopbouw op dit voor de ILT nieuwe domein zo effectief mogelijk te organiseren.

Om de recycling van afgedankte elektrische en elektronische apparaten (AEEA) te versterken zullen we in 2026 sterker inzetten op het signaleren en aanpakken van illegale verwerkers van AEEA en het aanpakken van ongewenste lekstromen van AEEA naar kwetsbare landen in met name Afrika.

We zullen in 2026 de verpakkingen van multinationals controleren op de nieuwe Europese verpakkingsrichtlijn. Daarnaast zullen de teams Afval, Producten en REACH gaan samenwerken om producenten van verpakkingsmateriaal aan te spreken op het gebruik van stoffen en producten die een goede hoogwaardige recycling moeilijk of onmogelijk maken.

De ILT controleert de export van afval, in samenwerking met de Douane. Daarbij is het belangrijk dat afval niet geëxporteerd wordt naar landen waar het niet hergebruikt kan worden, of 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. Daarnaast gaan we in 2026 experimenten met het gebruik van AI bij het verlenen van EVOA-vergunningen (afvaltransporten) met als doel efficiënter te werken.

Naast bovengenoemde speerpunten blijft de ILT toezicht houden op de naleving van het verbod op single-use-plastics (wegwerpplastic), de vergunningverlening voor inzameling en gescheiden verwerking van scheepafvalstoffen (BIA/RIA) en het tegengaan van fraude met biobrandstoffen. Ook zien we erop toe dat verpakkingen van producten voldoen aan de essentiële eisen genoemd in het Besluit beheer verpakkingen 2014, zoals zo gering mogelijk gewicht, goede recyclebaarheid en minimale impact op het milieu.

Bij het toezicht op afval (waaronder kunststofexport en textiel) en zeer zorgwekkende stoffen (ZZS), werken we – ook voor de opsporing door de ILT-IOD – samen met de partners van de Strategische Milieukamer (SMK). In de SMK stellen de partners gezamenlijke prioriteiten en bepalen daarvoor een gezamenlijke aanpak. Behalve de ILT nemen ook de politie, de omgevingsdiensten, de Nederlandse Voedsel en Warenautoriteit (NVWA) en de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) deel aan de SMK. De SMK heeft de ketens van de kunststof- en stookolie tot prioriteit benoemd.

In 2026 wordt de herziene Richtlijn milieucriminaliteit (EU 2024-12/13) in Nederland van kracht. Deze wetgeving maakt het mogelijk om strafrechtelijk op te treden tegen meer overtredingen van de milieuwetgeving. Hierdoor geeft de ILT in 2026 meer prioriteit aan de aanpak van milieucriminaliteit. De nationale strategie voor de aanpak van milieucriminaliteit van de SMK is daarvoor mede bepalend. De ILT richt een BOA-coördinatiecentrum in, waarin de complexere zaken behandeld zullen worden.

4.2 Veilige en duurzame producten

De ILT houdt toezicht op de naleving van de regels voor een aantal specifieke groepen van producten. Als producten niet voldoen aan (Europese) wet- en regelgeving kan dit burgers en het milieu in gevaar brengen en maatschappelijke schade veroorzaken.

In 2026 wordt veel nieuwe regelgeving van kracht. Zoals de nieuwe Ecodesign-verordening (duurzaam productontwerp), de nieuwe Bouwproductenverordening (prestaties en duurzaamheidseisen bouwproducten) en de Batterijenverordening. Daarnaast is in 2025 de Verordening AI (EU 2024/1689) van kracht geworden. De ILT zal op al deze regelgeving toezicht houden.

Er is een explosief groeiende stroom van producten van buiten de Europese Unie (EU) die via e-commerce rechtstreeks naar de Europese consument gaan. Het is lang niet altijd duidelijk of de producenten van deze producten voldoende aandacht hebben voor de EU-eisen aan veiligheid en duurzaamheid. Hierdoor kunnen consumenten en bedrijven binnen de EU er niet op vertrouwen dat deze producten EU-conform zijn. Het gelijke speelveld tussen Europese en niet-Europese producenten staat daardoor onder druk.



Wat wil de ILT bereiken?

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 en helpt het te voorkomen dat marktdeelnemers uit de Europese Unie worden benadeeld. 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?

De ILT houdt markttoezicht op een groot aantal productgroepen. In 2024 hebben we een afwegingskader opgesteld om risicogericht keuzes te maken voor onze inzet. Bij een deel van het toezicht stellen we op die manier onze prioriteiten in 2026. Daarnaast besteden we ook extra aandacht aan actuele trends en ontwikkelingen in de maatschappij. In 2026 bijvoorbeeld aan e-commerce, omdat steeds meer producten via webshops worden besteld.

We ontwikkelen een samenhangende aanpak voor het markttoezicht op producten, met oog voor de ontwikkelingen in de markt, de maatschappij en de Europese wet- en regelgeving. Samen met een goede informatiepositie moet die aanpak ons beter in staat stellen om de grootste risico's te identificeren en met zo groot mogelijk effect aan te pakken.

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. Ook voeren we fysieke controles uit op producten.

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-2025. Ook heeft de ILT een landelijk coördinerende rol voor het gebruik van ICSMS, het Europese registratiesysteem voor inspecties op producten.

We willen de samenwerking met de Douane uitbreiden, zodat er meer producten aan de grens kunnen worden gecontroleerd. Als eerste zal het gaan om verbetering van de informatie-uitwisseling maar we denken ook aan het delen van bepaalde risicoprofielen zodat de Douane gerichte controles kan uitvoeren.



4.3 Zorgvuldig gebruik van chemische stoffen

De ophoping van schadelijke chemische stoffen in het milieu zal in de toekomst leiden tot steeds grotere problemen voor de gezondheid en de leefomgeving. Kennisinstituten en maatschappelijke organisaties pleiten voor een actievere aanpak om dit 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 polyfluorakylstoffen (PFAS). Dit geeft maatschappelijke onrust en heeft politieke aandacht.

Het toezicht op chemische stoffen is complex. De groep bedrijven waarop de ILT toeziet in verband met de Europese regelgeving voor de Registratie, Evaluatie, Autorisatie en restrictie van Chemische stoffen (REACH) 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 meer stoffen en bedrijven moet toezien.

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.

Verder wordt eind 2025 een voorstel tot herziening van de REACH-verordening verwacht. Dit voorstel zal vermoedelijk ook doorwerken in de handhaving.



Wat wil de ILT bereiken?

De ILT wil dat de REACH-verordening wordt nageleefd. Chemische stoffen die op de markt worden gebracht moeten zijn geregistreerd, zijn voorzien van chemische veiligheidsinformatie voor gebruikers en mogen alleen worden gebruikt binnen de in de registratie beschreven toepassingen. Stoffen waarvoor een Europese restrictie geldt moeten vervangen worden door minder schadelijke alternatieven, of slechts worden gebruikt onder strikte voorwaarden.

In Nederland geldt daarnaast een minimalisatieverplichting voor alle uitstoot van schadelijke stoffen. Ook geldt voor vergunningplichtige bedrijven die stoffen uitstoten die behoren tot de meest schadelijke, de zogenoemde zeer zorgwekkende stoffen (ZZS), een verplichting om minimaal eens per 5 jaar een Vermijdings- en Reductieprogramma (VRP) op te stellen. De 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.

Wij willen dat bedrijven zich actief houden aan hun zorgplicht en aan het voorzorgbeginsel. En dat zij zeer zorgwekkende stoffen vervangen door minder schadelijke alternatieven.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

We bepalen met een impactstrategie waar en met welke interventies wij het meeste effect hebben. Daarbij houden we rekening met ons takenpakket uit de huidige REACH-wetgeving en met nieuwe beperkingen en aankomende wetsherzieningen. Als speerpunt voor 2026 kijken we daarbij naar de nieuwe taken van de ILT en naar samenwerking met andere toezichthouders in het kader van de nieuwe Europese Microplastics Restriction (EU 2023/2055).

In 2024 en 2025 heeft de ILT in kaart gebracht welke producenten en gebruikers belangrijke bronnen van PFAS zijn, wat hun locaties zijn en welk effect zij hebben op de leefomgeving. In 2026 willen we deze bronnen aanpakken, samen met omgevingsdiensten en waterkwaliteitsbeheerders. In 2024 is vastgelegd dat alle PFAS worden aangemerkt als ZZS. Hiermee geldt dat emissies van deze stoffen moeten worden geminimaliseerd en dat, waar van toepassing, hiervoor Vermijdings- en Reductieprogramma's moeten worden opgesteld. Vanuit de Europese REACH-wetgeving verwachten we een verdere beperking op het gebruik van PFAS. Wij stemmen onze aanpak af op beide punten.

4.4 Minder broeikasgassen

Schadelijke stoffen zoals ozonlaagafbrekende stoffen (OAS) en gefluoreerde broeikasgassen (F-gassen) dragen bij aan de afbraak van de ozonlaag en de opwarming van de aarde. Dit is een bedreiging voor mens, dier en milieu. Europese verordeningen hebben als doel de productie en handel van deze stoffen uit te faseren en uitstoot van deze schadelijke stoffen sterk terug te dringen.

Wat wil de ILT bereiken?

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

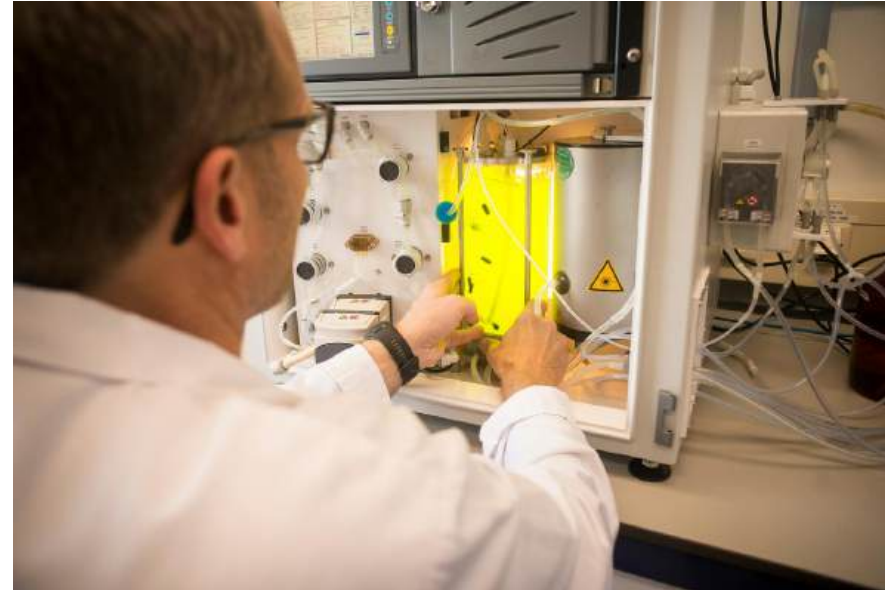
Wat gaat de ILT daarvoor doen?

Samen met de omgevingsdiensten werkt de ILT aan een grotere bewustwording in de 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 koude-middelen met een hoog 'global warming potential' (GWP) en waaruit veel F-gassen lekken.

De ILT houdt toezicht op certificerende Instellingen en certificaathouders. Installatie-bureaus die koelinstallaties installeren en onderhouden moeten de juiste certificering hebben (BRL-100 certificaat). Tegen bedrijven die niet gecertificeerd werken treden we strafrechtelijk op, of via bestuursrechtelijke handhaving.

Een ander belangrijk onderwerp van het toezicht is de illegale handel in OAS en F-gassen. Daarbij ligt de focus op het tegengaan van de illegale import. Hiervoor werkt de ILT- IOD op nationaal en internationaal niveau samen met de landelijke politie, de Douane, Europol en EU-lidstaten.



4.5 Schone bodem en schoon water

De kwaliteit van de bodem en van het grond- en oppervlaktewater staat steeds meer onder druk door verontreiniging. Stoffen worden nog te gemakkelijk geloosd of worden weggemengd en zorgen voor verontreiniging van bodem, water en lucht. Voorbeelden hiervan zijn lozingen door industrie en rioolwaterzuiveringsinstallaties en diffuse belasting vanuit de landbouw met mest en bestrijdingsmiddelen. Ook het hergebruik van bouwstoffen (secundaire bouwstoffen) kan een extra risico opleveren als daardoor vervuilende stoffen door af- en uitspoeling terecht komen in de bodem, het grondwater en het oppervlaktewater.

Daarnaast hebben klimaatverandering, het begaanbaar houden van landbouwgronden en de winning van drinkwater steeds meer gevolgen voor de beschikbaarheid van het grond- en oppervlaktewater. Bij droogte in de zomer en het najaar ontstaat schaarste aan zoet water en worden de normen voor de waterkwaliteit nog vaker overschreden.

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 willen we de samenwerking versterken met alle partijen die toezicht houden op waterkwaliteit, en ons samen te richten op het verbeteren van de waterkwaliteit. Daarmee krijgt het toezicht meer slagkracht en meer effect.

De ILT streeft naar een juiste werking van het publiek-private stelsel Kwaliteitsborging in het bodembeheer (KWALIBO-stelsel) en naar een beter toezicht op de hele bodemketen.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

De ILT houdt 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. Via onze wettelijke adviestaak bij de vergunningverlening aan grote bedrijven letten we ook op de lozing van ZZS naar water.

De ILT ziet toe op certificerende instellingen en op bodemintermediairs. We doen audits 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 normen die in de regels zijn vastgelegd.

De ILT toetst thematisch of circulaire grond- en bouwstoffen duurzaam en milieuhygiënisch verantwoord worden toegepast. Denk daarbij aan immobilisaat, granulaat, bodemmassen en bodemslakken. 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.

Op het vlak van waterkwaliteit bundelt de ILT haar krachten met de NVWA om vanuit gebiedsgerichte pilots te komen tot een betere samenwerking tussen alle toezichthouders. Dit doen we onder andere door kennis te verzamelen over activiteiten die het (grond)water vervuilen en daar zo meer grip op te krijgen, met het doel om verbeterpunten landelijk te laten doorwerken. Daarnaast hebben we met het RIVM afspraken gemaakt over verdere samenwerking op het gebied van water, over duiding van data en interpretatie en toepassing van wetenschappelijke kennis.

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 erop toe dat schepen hun overige afval aan wal laten verwerken en dit niet op zee dumpen of verbranden. De inspectie van zeeschepen doet de ILT samen met de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam.

4.6 Een goed werkend VTH-stelsel milieu

Provincies, gemeenten en omgevingsdiensten in Nederland en Caribisch Nederland (voorheen de BES-eilanden) verlenen vergunningen aan ondernemingen op het gebied van veiligheid, afval en uitstoot. Zij zien erop toe dat die ondernemingen voldoen aan de Nederlandse en Europese wet- en regelgeving en dat zij de best beschikbare technieken gebruiken om schade te voorkomen of te verminderen aan de gezondheid, het milieu en de leefomgeving. In Caribisch Nederland ligt het eerstelijns toezicht op de brandstofopslagbedrijven bij de ILT.

Wat wil de ILT bereiken?

De ILT wil dat de provincies, gemeenten en omgevingsdiensten in Nederland, inclusief Caribisch Nederland, hun taken van vergunningverlening, toezicht en handhaving binnen het VTH-stelsel milieu goed uitvoeren en daarmee bijdragen aan een gezonde leefomgeving. Daarbij hebben vergunningverlening en toezicht bij Seveso-bedrijven de grootste aandacht. Bij het toezicht op gemeenten ligt de prioriteit op de beveiliging van havens waar internationale schepen afmeren.

De ILT wil actief bijdragen aan de verbetering van het VTH-stelsel milieu. Dit stelsel beperkt risico's van economische activiteiten voor de gezondheid, het milieu en de leefomgeving. Ook is het belangrijk voor het vertrouwen van burgers in de overheid.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

De ILT beoordeelt of de provincies bij de afgifte van vergunningen voldoende strenge eisen stellen op het gebied van externe veiligheid, afval en uitstoot in de lucht. Dat doen we op basis van de Omgevingswet. We kijken naar de risico's en stellen adviezen en zienswijzen op. Zo nodig dienen we beroep in tegen vergunningen of verzoeken we om handhaving of actualisatie van vergunningen bij het bevoegd gezag. In onze advisering geven we prioriteit aan de vergunningverlening aan de grootste vervuilende industrieën, zoals chemische bedrijven, raffinaderijen, de metaalindustrie, afvalverwerking en energieopwekking. Daar bestaan de grootste risico's voor de omgeving.

Door het uitvoeren van VTH-onderzoeken heeft de ILT zicht op het functioneren van complexe stelsels in het milieudomein. Op basis van deze onderzoeken benoemen we obstakels die een effectief stelsel in de weg staan. Daarnaast houden we interbestuurlijk toezicht (IBT) bij milieuvraagstukken waar provincies het bevoegd gezag zijn.

De komende jaren wil de ILT een belangrijke bijdrage leveren aan een effectiever toezichtstelsel. We investeren daarvoor in een goede samenwerking met verschillende partners, zoals omgevingsdiensten, waterschappen, NVWA, politie en Douane. Daarbij is het belangrijk dat we met deze toezichtpartners in het VTH-stelsel duidelijke samenwerkingsafspraken maken over het verbeteren van de informatie-uitwisseling tussen de verschillende diensten, het samen aanpakken van ketenproblemen en de gezamenlijke bestrijding van milieucriminaliteit.

De maatschappelijke onrust bij omwonenden van grote bedrijven zoals Tata Steel en Chemours laat zien hoe complex het is om de alle schadelijke effecten van dit soort bedrijven op hun omgeving te verminderen. Daarom neemt de ILT het initiatief om, samen met de relevante VTH-partners, voor 10 grote bedrijven een overkoepelende en innovatieve aanpak te ontwikkelen om de overlast voor en blootstelling van omwonenden te verminderen.



4.7 Rijkswaterstaat en Defensie

Ook de overheid voert activiteiten uit die schade kunnen toebrengen aan mens en milieu.

4.7.1 Rijkswaterstaat

De ILT houdt toezicht op '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. Aannemers voeren deze projecten uit in opdracht van Rijkswaterstaat.

Wat wil de ILT bereiken?

De ILT wil dat de milieuschade aan bodem en water bij de uitvoering van waterstaatswerken zo klein mogelijk is. Rijkswaterstaat heeft hierin een eigen bestuurlijke verantwoordelijkheid. We willen dat bedrijven die werkzaamheden verrichten aan de eigen werken in opdracht van Rijkswaterstaat daarbij de milieuwetgeving en de Omgevingswet naleven.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

Bij het toezicht op werkzaamheden aan de eigen werken van Rijkswaterstaat heeft de ILT vooral aandacht voor de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat voor het beheersen van de grootste risico's op (milieu)schade bij grootschalig grondverzet, de toepassing van grond en baggerspecie en de lozingen op het rijksoppervlaktewater uit onder meer verkeerstunnels en Rijksdepots.

Voor lozingen en ontgrondingen 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 wijze naleven.

Daarnaast beoordeelt de ILT als bevoegd gezag de projectbesluiten die door of namens Rijkswaterstaat worden opgesteld voor de wijziging of aanleg van een waterstaatswerk.



4.7.2 Defensie

Het ministerie van Defensie heeft een belangrijke maatschappelijke taak: het opkomen voor de vrede, vrijheid en veiligheid van Nederland en haar bondgenoten. In de huidige politieke context is het belang van deze taak sterk toegenomen. Om deze taak goed te kunnen uitvoeren moet Defensie beschikken over voldoende personeel, materieel en ruimte om te oefenen. Activiteiten als varen, rijden, vliegen, schieten en de opslag van bijvoorbeeld munitie zorgen voor emissies, geluid of veiligheidsrisico's. De ILT houdt toezicht op het ministerie van Defensie bij het beheer van en activiteiten op ruim 180 locaties van de luchtmacht, de marine, landmacht en marechaussee.

Defensie moet zich, net als ieder bedrijf, houden aan de wet- en regelgeving over de veiligheid van de omgeving, de bescherming van het milieu en de bouw- en brandveiligheid van gebouwen. Dit gebeurt echter onvoldoende. Wij signaleren als de belangen van omwonenden hierdoor onvoldoende beschermd worden.

Wij onderkennen de unieke positie en taak van Defensie. Door de huidige wereldpolitiek en de daaruit volgende groei van Defensie neemt de belasting van de leefomgeving en de overlast voor omwonenden toe. Er zijn duidelijke politieke keuzes nodig om de gewenste balans te bepalen tussen de belangen van omwonenden, de bescherming van de leefomgeving en het uitvoeren van defensieactiviteiten.

Wat wil de ILT bereiken?

De ILT wil bereiken dat de activiteiten van Defensie zo min mogelijk veiligheidsrisico's en geluidsoverlast opleveren voor omwonenden en dat de uitstoot van stoffen naar de lucht en de bodem wordt beperkt. De ILT houdt toezicht op de naleving van de omgevingsvergunning door Defensie voor de locaties waarvoor wij toezichthouder zijn.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

Bij het toezicht op defensie terreinen zet de ILT met inspecties en handhaving in op het laten actualiseren van verouderde vergunningen. We leggen de nadruk op locaties en activiteiten van Defensie die veel effect kunnen hebben op de omgeving, zoals schietterreinen, militaire vliegvelden en opslagplaatsen van munitie. In 2026 houden we actief toezicht op de inrichtingen met de grootste risico's. We sturen er op aan dat Defensie het vergunningenbestand actualiseert.

5 Wonen



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.

In de afgelopen jaren is de regionale woningbouw daarvoor belangrijker geworden. De gemeenten bepalen in hun gemeentelijke woonvisie de lokale behoefte aan nieuwbouw van sociale huurwoningen en maken daarover afspraken met de woningcorporaties. Momenteel verandert het speelveld van de corporaties. Plannen voor woningbouw worden behalve op lokaal niveau ook steeds meer op regionaal niveau gemaakt, waarbij de regionale omstandigheden en netwerken belangrijker worden.

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. Met haar toezicht wil de Aw bereiken dat het stelsel, de governance (het besturen) en de financiële situatie van de woningcorporaties op orde zijn. Waar nodig treedt de Aw signalerend en handhavend op.

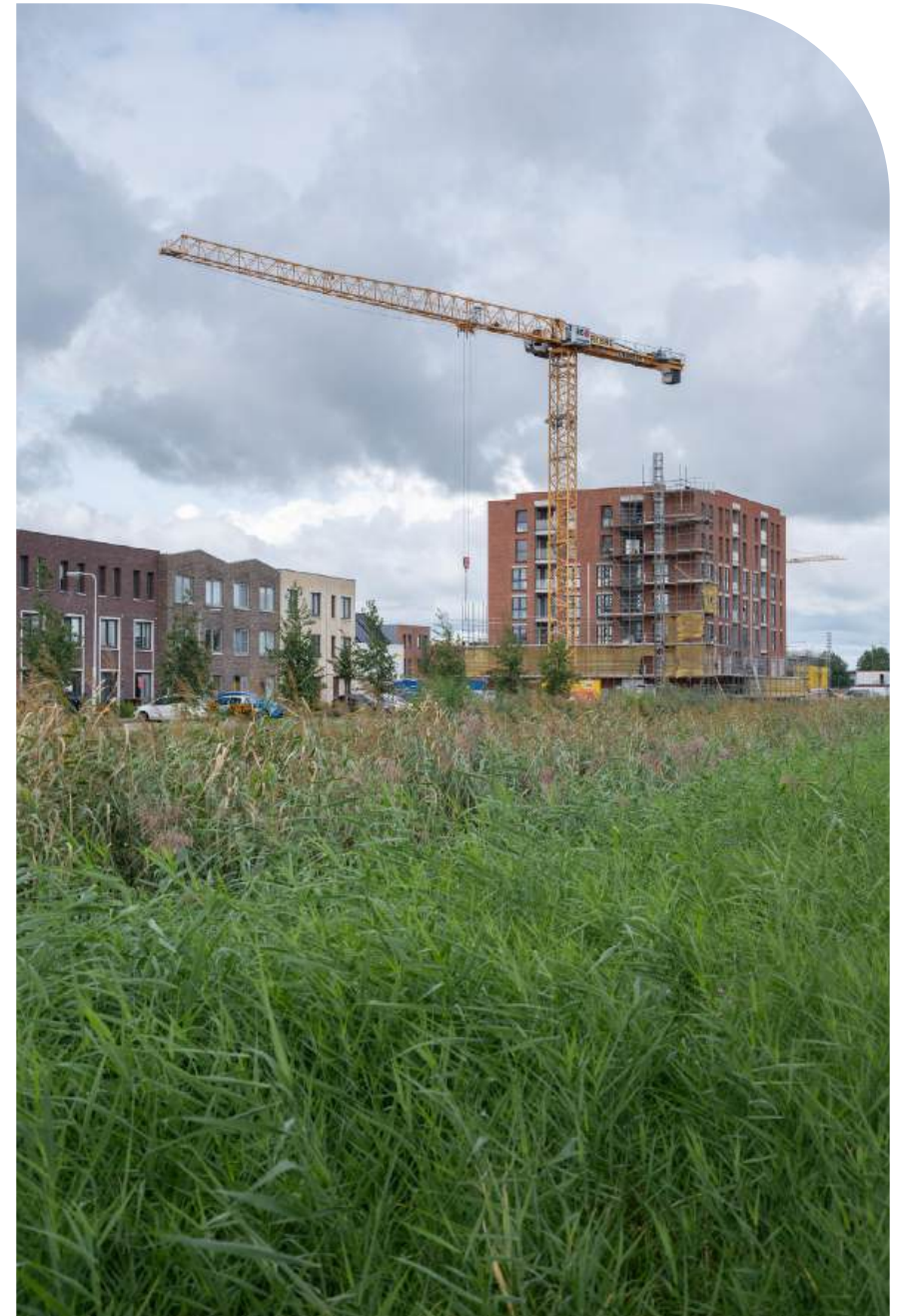
Wat wil de Aw bereiken?

Het toezicht van de Aw is vooral gericht op de governance en integriteit van beleid en beheer van (individuele) corporaties en op het functioneren van het corporatiestelsel als geheel (stelseltoezicht). De maatschappelijke opgave van woningbouw wordt echter ook steeds meer regionaal bekeken. Daarom richt het toezicht zich ook op het regionaal functioneren van het corporatiestelsel en de rol van de individuele corporaties daarin. Ook willen we het toezicht door de Aw meer in verbinding brengen met ons toezicht op maatschappelijke opgaven op andere ILT-werkvelden, zoals drinkwaterzekerheid en hoogwaterveiligheid.

Wat gaat de Aw daarvoor doen?

De Aw houdt risicogericht toezicht op de woningcorporaties in Nederland. Om de werking van het stelsel 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. Jaarlijks brengt de Aw onderzoeksrapporten uit, zoals de Staat van de corporatiesector, waarin zij haar bevindingen over de sector publiceert.

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 aankoop en verkoop van vastgoed, statuten, fusies en verbindingen. 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. Deze risicobenadering ontwikkelt zij de komende jaren verder. De focus van het toezicht ligt op de governance van woningcorporaties in relatie tot het volkshuisvestelijk belang en de grote maatschappelijke opgave van de sector. De uitwerking van dit toezicht is beschreven in het gezamenlijk beoordelingskader van de Aw en het Waarborgfonds Sociale Woningbouw (WSW). 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 2026 zullen, na een risicoanalyse, waarschijnlijk 180 corporaties een regulier governance-onderzoek ondergaan. Als daarvoor aanleiding bestaat vindt een verdieping van dat onderzoek plaats.

In aanvulling op het risicogerichte individuele toezicht vindt in 2026 een thematisch toezichtproject plaats bij een selecte groep corporaties. De keuze voor het thema is afhankelijk van de actuele risico's en hangt samen met de kennis- en onderzoeksagenda (KOZA) van de Aw. Het onderzoek is bedoeld voor preventief toezicht en kennisdeling met de sector, maar de uitkomsten ervan kunnen ook leiden tot interventies.

In haar toezicht, onderzoeken en stelseltoezicht gaat de Aw in 2026 verkennen hoe zij breder kan reflecteren op het onderwerp wonen. Het in kaart brengen van de mogelijke impact van samenwerking met overige ILT-werkvelden zal hier onderdeel van zijn.

6

Organisatie- ontwikkeling



In de hoofdstukken hiervoor hebben we onze inhoudelijke plannen voor 2026 beschreven. Deze plannen kunnen we alleen waarmaken dankzij de kwaliteit van onze medewerkers, onze ICT en innovaties en onze kennis en data-infrastructuur.

In de meerjarenstrategie formuleren we verschillende ambities. Deze ambities vragen ook een doorontwikkeling van onze medewerkers, onze kennisbasis en onze ICT. Zo moeten de ICT en het datamanagement verder ontwikkeld worden omdat ons toezichtswerk steeds meer informatiegestuurd en datagedreven wordt. Om effectiever te worden willen we de strategische kennis over maatschappelijke risico's en de operationele kennis over effectief toezicht beter met elkaar verbinden. Doordat de wereld steeds sneller verandert moet de ILT als organisatie wendbaarder worden. We moeten onze strategie en organisatie-inrichting aanpassen als de ontwikkelingen daarom vragen. De ILT heeft geen primaire rol bij crisisbestrijding, maar we versterken onze crisisorganisatie zodat we onze partners binnen de (Rijks)overheid beter kunnen ondersteunen bij een crisis. Wendbaarheid van de organisatie vraagt flexibiliteit van onze medewerkers. Om dat te kunnen vragen willen we een organisatie zijn die gericht is op talent en ontwikkeling en die een sociaal veilige en gezonde werkomgeving biedt. In dit hoofdstuk staan de stappen die we hiervoor in 2026 willen zetten.

6.1 ICT, Data en techniek

Een goede informatiepositie is de basis voor ons werk. In 2026 is de ICT-organisatie aangepast op het 'agile' ontwikkelen van informatievoorzieningen en het bijhorende portfolio-management. In het portfoliomanagement stemmen we onze ICT-ontwikkeling af op onze strategische en maatschappelijke doelen, op een manier die past bij de actuele vraag van binnen en buiten de organisatie.

Met innovatieve technieken en werkwijzen kunnen we ons werk effectiever en slimmer doen. We gebruiken voorspellende modellen om proactief toezicht te houden. We ontwikkelen simulatiemodellen om (toekomstige) risico's beter in beeld te brengen. Met AI brengen we informatie en kennis samen en maken deze beschikbaar voor iedere ILT'er.

Bij deze ontwikkelingen houden wij ons aan de kaders en richten wij ons op de ambities van het overheidsbeleid op gebieden als informatiebeveiliging, gebruik van AI en data-strategieën. Denk hierbij ook aan het omarmen van het Business Informatiemodel van het VTH-stelsel. Dit gaat ons in de toekomst ook helpen bij het invoeren van de voor de ILT relevante onderdelen van de Basis Data Infrastructuur voor de transportsector.



We gaan door met het ontwikkelen van bouwblokken. Dat zijn technische ICT-bouwstenen die we kunnen gebruiken in meerdere applicaties. Daarmee kunnen we oude ICT-systemen vervangen, en nieuwe databronnen en technieken sneller in gebruik nemen. Ook kunnen we door een betere informatie-uitwisseling makkelijker samenwerken met onze partnerorganisaties. Bovendien voldoen deze bouwblokken aan de eisen van privacy en security en aan de eisen die de nieuwe Archiefwet stelt aan de bewaring van overheidsinformatie. Deze ontwikkeling maakt onze informatievoorziening wendbaar en veilig. In 2026 heeft de ILT 1 of meer toepassingen draaien op basis van bouwblokken.

De ILT is een kennisorganisatie. Het past daarbij dat we in 2026 actief inzetten op databeheer, data-analyse en het verantwoord gebruik van AI. Deze technieken ondersteunen het risicogestuurd en effectief werken in het toezicht. Tegelijkertijd zorgen we voor de cyberveiligheid van onze eigen organisatie. Hiervoor werken we aan een goede beveiliging van informatie binnen de organisatie.

6.2 Medewerkers zijn het kapitaal van de ILT

Om goed voorbereid te zijn op de uitdagingen van de toekomst blijven we investeren in deskundigheid, flexibiliteit en goed leiderschap van onze medewerkers en in een prettige en veilige werkomgeving. We spreken elkaar met respect aan op elkaars verantwoordelijkheid en we handelen vanuit goed werkgever- én werknemerschap, ieder vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheid.

In 2026 ontwikkelen en implementeren we een visie op goed werkgeverschap en werknemerschap. Hierin krijgen zaken als feedback, elkaar aanspreken en sociale veiligheid een plek en dit verwerken we in het medewerkersprofiel. In de jaren daarna ontwikkelen we het MedewerkersBelevingsOnderzoek verder tot een 'employee journey' en implementeren we een systeem van 360 graden-feedback om ons verder te ontwikkelen als lerende organisatie.

Ook is er in 2026 een visie op leiderschap geïmplementeerd die aansluit op de corporate story. Ons leiderschap staat in het teken van het bereiken van maatschappelijk effect, waar elke ILT'er een bijdrage aan levert. We verwachten dat leidinggevend met durf en besluitvaardigheid sturen en handelen vanuit het belang van de ILT en haar maatschappelijke opgave. Zij creëren een veilige en stimulerende werkomgeving waarin



fouten maken mag en we juist leren van 'briljante mislukkingen'. Op basis van deze visie zijn leiderschapsprofielen opgesteld met daarin verwachtingen, competenties, gedrag en rolinvulling die bij de verschillende niveaus van leiderschap horen.

In 2026 brengen we de huidige competenties van onze medewerkers in kaart. Daarnaast stellen we strategische personeelsplanningen op om te bepalen welke competenties we in de toekomst nodig hebben. Met de uitkomsten hiervan kunnen we onze medewerkers helpen zich gericht te ontwikkelen. Zo vergroten we de wendbaarheid van de ILT.

In 2026 besteden we aandacht aan loopbaan- en kennisontwikkeling. We willen dat medewerkers hun talenten kunnen benutten en zich verder kunnen ontwikkelen. Daarbij helpt het om duidelijker te maken welke doorgroeimogelijkheden er zijn binnen de ILT. Zo stimuleren we onze medewerkers zich te blijven ontwikkelen, ook met het oog op de toekomst.

Voor de ontwikkeling van de organisatie is het belangrijk dat het leiderschap binnen de ILT versterkt wordt. Leidinggevendenden moeten goed inzicht hebben in de talenten, kennis en kunde van hun medewerkers. Leer- en ontwikkeladviseurs kunnen leidinggevendenden helpen bij het voeren van ontwikkelgesprekken en het stimuleren van een feedback-cultuur. Ook biedt de ILT leidinggevendenden een inzichtelijk en relevant meerjarig ontwikkelaanbod aan.

Tot slot willen we in 2026 de inzetbaarheid van onze medewerkers bevorderen door het zorgen voor een gezonde en veilige werkomgeving. Diversiteit, gelijkwaardigheid en inclusie zijn en blijven belangrijke randvoorwaarden binnen onze organisatie. Daarom willen we inclusief talentmanagement verder integreren in de organisatie en het bewustzijn vergroten over het belang van een divers personeelsbestand en een sociaal veilige werkcultuur.

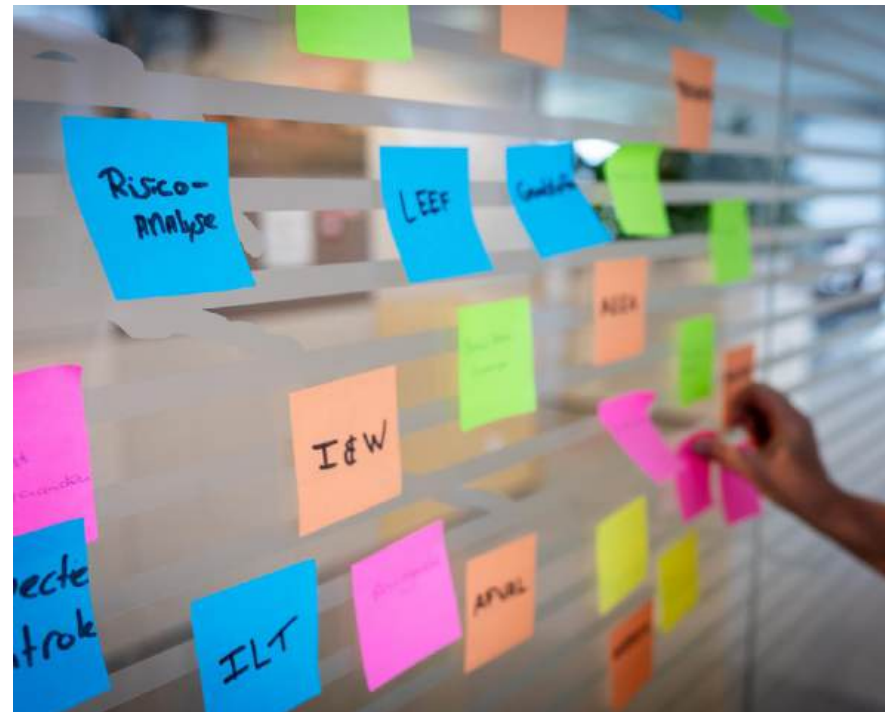
6.3 Kennis

De ILT is een kennisintensieve organisatie. Over sommige onderwerpen is zeer specialistische kennis nodig om de taken uit te kunnen voeren. Het is belangrijk om deze kennis vast te leggen en te behouden voor de organisatie. Tegelijk is er kennis nodig om klaar te staan voor nieuwe ontwikkelingen en risico's, en om nieuwe inzichten op te nemen in ons toezicht. De ILT ontwikkelt daarom instrumenten om steeds meer kennis te delen over de grenzen van individuele taken en afdelingen heen. Zo heeft de ILT naast de afdelingen en programma's ook vakgroepen die helpen de kennis te laten stromen door de organisatie.

Daarnaast zijn we op strategisch niveau bezig om kennis over nieuwe maatschappelijke risico's te verzamelen en beschikbaar te maken voor onze inspecteurs. Ook koppelen we de strategische kennis over (nieuwe) maatschappelijke risico's en de operationele kennis over effectief toezichthouden beter aan elkaar. Dit helpt om nog beter te bepalen hoe we effectief kunnen optreden.

Relaties met andere kennispartijen zijn van groot belang. Kennisdeling met andere (Rijks)inspecties gebeurt onder meer met het Bureau Inspectieraad. Samenwerking met onderzoeksinstellingen zoals het PBL, het RIVM en de academische wereld is voor alle partijen belangrijk. Vanuit onze kennis en ervaring adviseren we het beleid bij nieuwe of gewijzigde taken. Voor de ontwikkeling van onze kennispositie besteden we in 2026 extra aandacht aan onze kennisnetwerken. Waar nodig versterken we de relaties met de voor ILT belangrijkste kennisinstellingen. 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.

Daarnaast zorgen we er in 2026 voor dat alle medewerkers voldoende opleiding en kennis hebben over het verantwoord en veilig gebruik van ICT-voorzieningen, data en AI om gebruik te maken van de kansen die (nieuwe) technologieën ons bieden.



7 Mensen en middelen



7.1 ILT begroting 2026

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	2026
Personele uitgaven	209,0
Materiële uitgaven	23,1
Uitgaven ILT	232,1

Ontvangsten ILT	16,7
-----------------	------

De begroting van de ILT bedraagt in 2026 232,1 miljoen euro. (Dit is exclusief de Autoriteit Woningcorporaties.) Hiervan heeft ongeveer 187,2 miljoen euro betrekking op ambtelijk personeel.

In 2026 neemt de begroting toe ten opzichte van 2025. Deze toename wordt veroorzaakt door de hogere loon- en prijsbijstelling. Daarnaast zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor nieuwe taken of uitbreiding van reeds bestaande taken. 1 van deze taken is het toezicht op en de handhaving van de herziening van de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA). Daarnaast zal de ILT in 2026 starten met toezicht op en handhaving van de vrachtwagenheffing. Er zal een intensivering voor het toezicht op het European Rail Traffic Management System (ERTMS) plaatsvinden. Ook gaat de uitvoering van de certificerende werkzaamheden voor piloten, luchtverkeersdienstverleners en onderhoudstechnici per medio 2025 over van Kiwa naar de ILT.

Taakstelling

In het regeerprogramma is een taakstelling voor de Rijksoverheid meegenomen, waarbij het kabinet het aantal ambtenaren en de externe inhuur substantieel terugbrengt. Voor de ILT betekent dit dat wij 1% moeten bezuinigen in 2025, oplopend tot 2,5% in 2029 en verder. De ILT wil de taakstelling te vervullen door de tarieven voor vergunningverlening kostendekkend te maken en de groei van een aantal specifieke taken te beperken. Het gaat bij de in 2025 nieuw gekregen taak Cybersecurity NIS2/CER om 7 voltijd functies (fte) en bij de bestaande taken om 10,5 fte. Deze taken gaan we met minder mensen invullen.

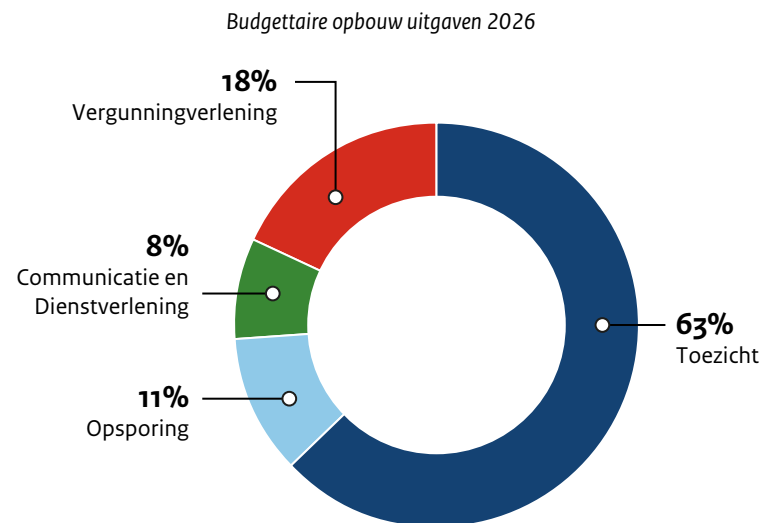
Voor de taakstelling gaat het voor de ILT om het volgende beeld:

Te realiseren taakstelling ILT (bedragen x 1.000)	2026 Effect fte	2025 euro's	2026 euro's	2027 euro's	2028 euro's	2029 euro's
1. Kostendekkendheid tarieven			403	1.000	1.500	2.000
2. Beperken groei bestaande en nieuwe taken	-14,5	2.297	2.210	2.210	2.210	2.210
2 a Cybersecurity NIS2/CER	-7,0	1.172	1.172	1.172	1.172	1.172
2 b Luchtvaart U-space		191	191	191	191	191
2 c Markttoezicht drones	-1,5	183	183	183	183	183
2 d Single Used Plastics 2	-3,5	402	402	402	402	402
2 e Mobiliteitspakket WWG, WP 2000, WED	-2,0	186	186	186	186	186
2 f Reach		87				
2 g Recycling Zeeschepen (aanvullend op "Hong Kong recycling")	-0,5	76	76	76	76	76
3. Prioritering taken met beperkt maatschappelijk risico	-3,0		400	520	737	956
3 a Toegankelijkheid personenvervoer	-3,0		400	400	400	400
3 b Luchtvaart				120	337	556
Totaal	-17,5	2.297	3.013	3.730	4.447	5.166

Hierbij moet worden opgemerkt dat de taakstelling Luchtvaart vanaf 2027 nog moet worden ingevuld.

Verdeling van middelen

In de begroting van de ILT zijn de middelen verdeeld over de taken Toezicht, Opsporing, Vergunningverlening en Communicatie en Dienstverlening. Onderstaande afbeelding geeft de verdeling van de beschikbare middelen weer. De uitgaven voor de bedrijfsvoering zijn hierbij naar rato van het aantal fte toegerekend aan de vier taken van de ILT.



7.2 Personele capaciteit

Met de toename van het takenpakket is ook de ILT-organisatie in de afgelopen jaren gegroeid. Op basis van de huidige financieringsafspraken heeft de ILT een formatie van 1.681 fte in 2026.

Formatie ILT in FTE	2026
ILT exclusief Aw	1.681

De ILT huurt een deel van het personeel extern in. Dit willen we beperken, om te voldoen aan de 'Roemer-norm', die stelt dat maximaal 10% van de personeelskosten wordt besteed aan externe inhuur. Daarom zullen we onder andere minder mensen inhuren en meer in dienst nemen. Vooral bij ICT vraagt het beperken van de externe inhuur een flinke inspanning. Dat kan onze ambities op het gebied van ICT vertragen.

7.3 Indicatoren en doelstellingen

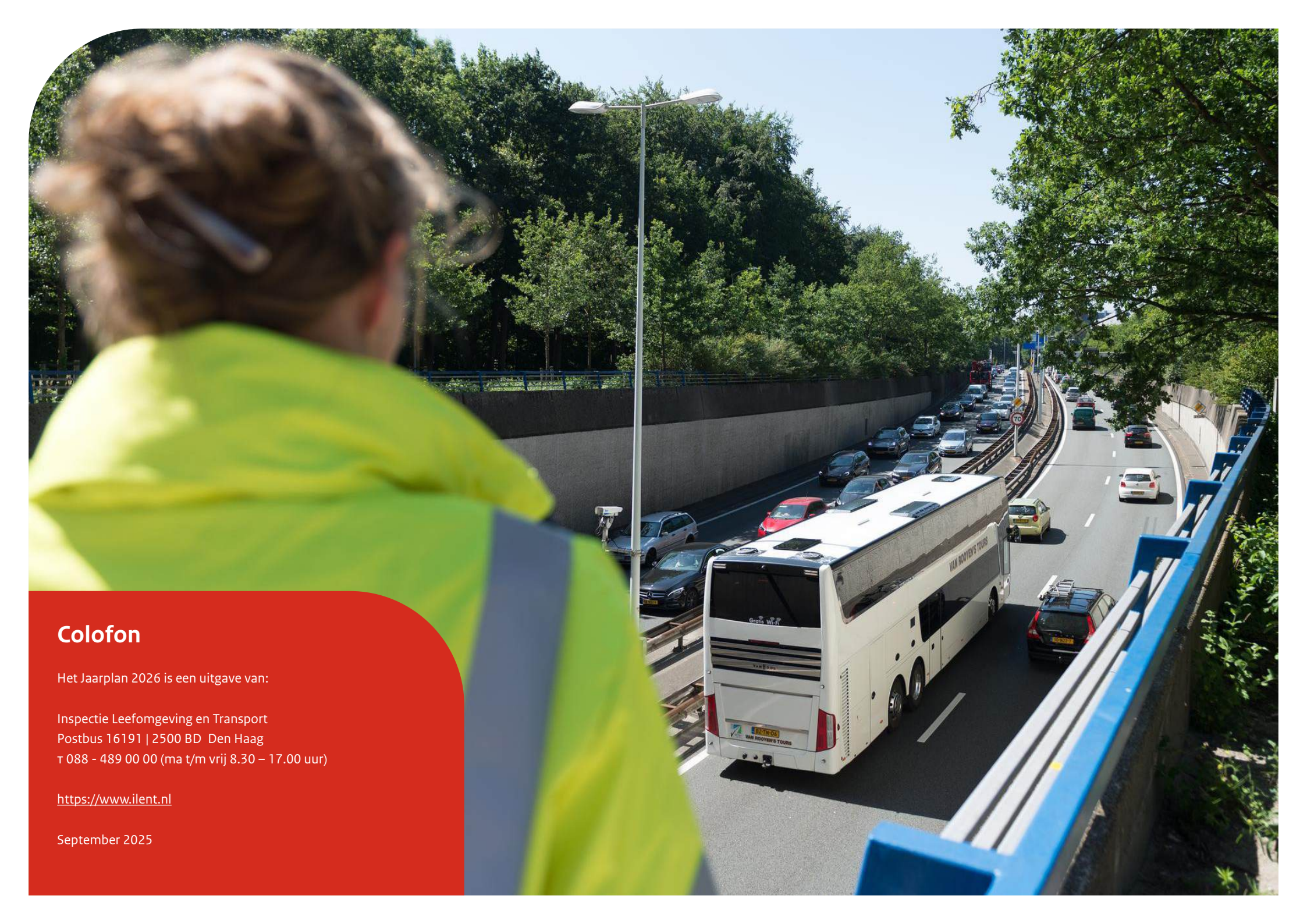
Op verzoek van de rapporteurs van de Tweede Kamer is lenW in de begroting gestart met het vergroten van de informatiewaarde, door meetbare doelen waarover je kan verantwoorden, van de beleidsbegroting hoofdstuk XII. Hierin worden doelstellingen, resultaten en middelen aan elkaar gekoppeld. De volgende doelstellingen zijn meegenomen in de begroting van de ILT, onder hoofdstuk HXII, artikel 24. Een uitgebreide beschrijving is te vinden in de [Rijksbegroting](#).

Doelen	Resultaat?	Wanneer
Meer inzet op milieu, terwijl de effectiviteit op transport gehandhaafd blijft, maar met een efficiëntere inzet van middelen in 2029.	10% efficiëntie op transport t.o.v. 2024	2029
Een efficiënt, effectief en zakelijk vergunningverleningsproces met transparantie voor de aanvrager.	7	2029
Klanten zijn tevreden met de dienstverlening:		
Telefonisch	7,5	2026
Schriftelijk	8	2026

7.4 Duurzame bedrijfsvoering

De Rijksoverheid werkt aan een duurzame bedrijfsvoering. De doelstelling om in 2030 een klimaatneutrale bedrijfsvoering te realiseren wordt onder meer bereikt door de uitstoot van de zakelijke mobiliteit te verminderen. Een belangrijk bedrijfsmiddel voor de ILT is het wagenpark. De ILT heeft 300 wagens waarvan 100 bussen. Wij volgen de aanpak van het kerndepartement (lenW) 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, groene leveranciers en afvalscheiding.

Digitalisering kan bijdragen aan de verduurzaming van onze bedrijfsvoering en het vergroten van het effect van onze taken als toezichthouder. Daarom zet de ILT in op de kansen van digitalisering en het gebruik van data en AI. We zoeken daarbij actief de samenwerking op met andere overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen en sluiten aan bij de lenW-brede initiatieven.

A person wearing a high-visibility yellow vest and glasses is seen from behind, looking over a multi-lane highway. A white double-decker bus with 'VAN ROOY'S TOURS' and 'Groot Wijk' written on it is in the foreground. The highway is filled with cars, and there are trees and a concrete barrier on the left side. A blue guardrail is visible on the right side of the road.

Colofon

Het Jaarplan 2026 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 2025



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Omgevingsanalyse ILT



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Omgevingsanalyse ILT

Datum 3 december 2024

Colofon

Uitgegeven door Inspectie Leefomgeving en Transport

Postadres

Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

Telefoon

088 489 00 00

Website

www.ilent.nl

Instagram

@ilt_in_beeld

X

@inspectieLenT

Inhoudsopgave

Introductie	4
Meer aandacht voor de leefomgeving	6
In het kort	6
Ontwikkelingen	6
Digitalisering van de samenleving.....	10
In het kort	10
Ontwikkelingen	10
Actoren	11
Politiek-bestuurlijke ontwikkelingen	13
In het kort	13
Ontwikkelingen	13
Black Swans, dark horses en grey rhino's.....	17
Toelichting	17
Black swans, dark horses en grey rhino's voor de ILT.....	17
Rol ILT	18
Bronnen	19

Introductie

Functie en nut van een omgevingsanalyse

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) werkt aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen. Zij doet dit op basis van een afweging tussen maatschappelijke risico's, wettelijke verplichtingen en wensen vanuit politiek en beleid.

Met een periodieke omgevingsanalyse brengt de ILT ontwikkelingen in de maatschappij in kaart en beoordeelt deze op hun relevantie voor het werk van de ILT. Dit moet zicht bieden op de (toekomstige) ontwikkelingen die op de ILT afkomen, maar nog niet (volledig) bekend zijn in de vorm van risico's, wettelijke bepalingen of beleidswensen. Zo wordt de ILT alert op mogelijke nieuwe risico's en kansen.

De omgevingsanalyse kan daarmee worden beschouwd als een aanvulling op de Inspectiebrede risicoanalyse (IBRA): waar de IBRA de schade per werkveld over de afgelopen 5 jaar berekent, kijkt de omgevingsanalyse naar het heden en de toekomst vanuit het perspectief van de maatschappelijke ontwikkelingen ('van buiten naar binnen'). Dit helpt bij het maken van de noodzakelijke keuzes over de inzet van de ILT.

Deze omgevingsanalyse is opgesteld voor de Meerjarenstrategie 2026-2029, die gepubliceerd wordt in 2025. Er is gebruik gemaakt van algemene rapporten, publicaties van kennis- en onderzoeksinstellingen in de werkvelden van de ILT en er zijn gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van een aantal relevante organisaties.

Op basis hiervan zijn 51 voor de ILT potentieel relevante ontwikkelingen geïnventariseerd. Daarbij is gebruik gemaakt van de PESTLE-systematiek¹. In interne sessies, waarbij gebruik is gemaakt van de binnen de ILT beschikbare deskundigheid zijn deze ontwikkelingen teruggebracht tot 14 prioritaire ontwikkelingen. Vanwege de grote onderlinge samenhang van een aantal ontwikkelingen komt ook een aantal van de minder prioritaire ontwikkelingen in de beschrijvingen terug.

Algemene conclusie

De belangrijkste conclusie op basis van de uitgevoerde omgevingsanalyse is dat de ontwikkelingen in de samenleving zich niet per definitie laten rangschikken langs de lijnen van de (wettelijk en historisch bepaalde) indeling in transport, infrastructuur, milieu en wonen. Een goed voorbeeld is de sterke samenhang tussen de zorg voor goede en betaalbare woningen (wonen) en de bescherming tegen hoogwaterveiligheid. De Nederlandse burger is niet alleen gebaat bij een dak boven zijn hoofd, maar ook bij droge voeten.

De clusters in de omgevingsanalyse illustreren de complexe en dynamische omgeving waarin de ILT opereert. De organisatie staat voor de uitdaging om te anticiperen op de ontwikkelingen en haar strategie hierop af te stemmen om haar missie te kunnen blijven vervullen. De veelheid (ruim 160) aan wettelijke taken van de ILT leidt enerzijds – zoals blijkt uit de in 2024 uitgevoerde stakeholderanalyse – tot een diffuus beeld van waar de ILT nu precies van is, anderzijds tot een enorme kans om juist vanuit die veelheid aan wettelijke taken tot keuzes te komen die primair vanuit de maatschappelijke opgave zijn gemaakt. En die aansluiten op de essentie van de ILT: wij beschermen mens en milieu.

¹ PESTLE: Politiek, Economisch, Sociologisch, Technisch, Wettelijk (Legal), Milieu (Environmental). De methodiek staat ook wel onder andere afkortingen bekend (PEST, STEEP). In deze omgevingsanalyse zijn de thema's politiek en wettelijk in een later stadium samengevoegd waardoor feitelijk gesproken kan worden van STEEP.

Daarbij kan wel een aantal potentiële dilemma's worden onderkend. Die bestaan onderling, tussen verschillende ontwikkelingen, maar ook binnen de ontwikkelingen, waar het gaat over de afweging tussen de risico's enerzijds en de kansen die een ontwikkeling met zich brengt anderzijds.

Leeswijzer

De ontwikkelingen zijn onderverdeeld in 3 paragrafen. In de paragraaf 'Meer aandacht voor de leefomgeving' staan de thema's die inhoudelijk de taken en het werkveld van de ILT raken. De paragrafen 'Digitalisering van de samenleving' en 'Politiek-bestuurlijke ontwikkelingen' gaan over ontwikkelingen die de hele samenleving raken en randvoorwaarden en kaders bepalen waarbinnen de ILT haar werkzaamheden uitvoert. In de paragraaf 'Black swans, dark horses en grey rhino's' ten slotte is een aantal mogelijke gebeurtenissen beschreven die, als ze plaatsvinden, een ontwrichtend effect op de samenleving zullen hebben.

Meer aandacht voor de leefomgeving

In het kort

In toenemende mate is er vanuit de samenleving een roep om meer aandacht voor een schone en gezonde leefomgeving voor de burger. De druk op het milieu neemt toe, de risico's worden grootschaliger en complexer. Vaak is er niet zozeer sprake van acute risico's, maar gaat het om schade die zich over een langere termijn manifesteert.

Anders dan de traditionele aanpak gericht op de sectorale milieucompartimenten bodem, water en lucht, afval en externe veiligheid wordt de ILT gesteld voor steeds complexere maatschappelijke opgaven die vragen om een integrale aanpak.

Ontwikkelingen

Klimaatbestendig Nederland

Klimaatbeleid is primair een opgave voor het ministerie van Klimaat en Groene Groei. Voor de ILT zijn 3 dimensies van belang:

1. Energieverbruik van gebouwen (woningen en utiliteitsgebouwen) is een grote bron van CO₂. De ILT heeft belangrijke taken om aan vermindering van deze emissie bij te dragen (bijvoorbeeld energielabels, lekverlies koelmiddelen, verduurzaming contingent woningcorporaties).
2. In de energietransitie naar een waterstofeconomie vindt een verschuiving plaats van fossiele brandstoffen naar 'renewable' brandstoffen en nieuwe energiedragers zoals ammoniak en methanol. Deze hebben vaak een veel gevaarlijker risicoprofiel bij op- en overslag, transport en gebruik. De activiteiten in de markt om in te spelen op opportuniteiten gaan hierbij sneller dan de beleidsontwikkeling. Zonder de energietransitie te bemoeilijken is het belangrijk dat de ILT alert is op signalering en beheersing van deze nieuwe risico's.
3. Van bestaande en toekomstige woningbouw wordt verwacht dat deze klimaatbestendig is. Aandachtspunten zijn onder meer hoogwaterveiligheid van woningbouwlocaties en bestaande steden, funderingsschade bij woningen in gebieden met veranderende grondwaterstanden en verduurzaming van het bestaande woningareaal.

Circulaire economie

Het Planbureau voor de leefomgeving (PBL) signaleert dat de transitie naar een circulaire economie te langzaam gaat en roept op tot meer drang en dwang. Er komt al veel nieuwe regelgeving aan, vooral op het gebied van textiel, kunststof, batterijen, voertuigen en elektrische apparaten.

In de ontwikkeling van beleid en regelgeving op de voor circulariteit belangrijkste productgroepen wordt steeds meer uitgegaan van een integrale aanpak. Daarin worden product-, stoffengebruik-, afval-, recycling- en exportbeleid met elkaar verbonden. Het traditionele onderscheid tussen afval en bruikbare producten vervaagt steeds meer.

De Uitgebreide Producentverantwoordelijkheid (UPV) zal worden aangescherpt, met onder meer verplichte toepassing van recyclelaat (hergebruikte grondstoffen) en verruiming van de producentverantwoordelijkheid voor de producten die, bijna aan het einde van hun levensduur, worden geëxporteerd naar kwetsbare landen (ook wel: ultieme producentverantwoordelijkheid).

Naast regels voor inzameling en recycling van producten aan het einde van hun gebruiksfase komen er eisen aan het circulair productontwerp. Het ontwerp en de gebruikte materialen bepalen

namelijk de herbruikbaarheid en recyclingmogelijkheden. Onderdeel daarvan is het uitfasen van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) in producten, omdat deze het recycalaat vervuilen en het hergebruik in de productieketen bemoeilijken.

Aanscherping van de Europese Ecodesign Verordening moet meer druk genereren op circulair productontwerp. Ook worden op belangrijke productgroepen integrale verordeningen opgesteld die eisen stellen aan circulair productontwerp, duurzaam gebruik, inzameling en recycling na gebruik en de toepassing van recycalaat in nieuwe producten. Eerste voorbeeld hiervan is de Europese Batterijenverordening die in 2025 van kracht wordt.

Andere relevante ontwikkelingen in regelgeving zijn de Verordening circulaire voertuigen, de Verpakkingenverordening, de Verordening microplasticvervuiling, de plastic-heffing, de norm voor recycalaatgebruik en de Textielverordening.

Blootstelling van de burger aan gevaarlijke stoffen

Naar aanleiding van maatschappelijke onrust rond grote bedrijven als Tata Steel en Chemours dringt de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) er bij de overheden op aan om beter en meer proactief de gezondheid te beschermen van omwonenden rond grote bedrijven¹. Overheden zouden hierbij het voorzorgbeginsel moeten hanteren, zowel bij beleidsformulering als bij vergunningverlening. Ook de maatschappij vraagt een proactieve overheid die met vergunningverlening en toezicht problemen en blootstelling voorkomt, in plaats van ingrijpt als het probleem zich in de praktijk al manifesteert.

De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) spreekt haar zorg uit over de toenemende blootstelling van burgers aan gevaarlijke stoffen. Daarbij waarschuwt de Rli vooral voor cumulatie van blootstellingen. Deze kunnen elk afzonderlijk weliswaar aan de norm voldoen, maar geven bij stapeling reden tot zorg.

De kwaliteit van ons drinkwater staat onder druk door PFAS en andere schadelijke stoffen in oppervlaktewater. In een groot deel van Nederland wordt drinkwater uit oppervlaktewater gemaakt. Hoewel het drinkwater in Nederland van goede kwaliteit is baart het PFAS-gehalte in oppervlaktewater zorgen. Bescherming van de waterkwaliteit is een belangrijk aandachtspunt voor de komende jaren. Zie ook onder het kopje '(Drink)waterschaarste'.

Net als bij het thema Circulaire economie zien we ook hier een trend naar een steeds integralere benadering en de roep om een overheid die niet sectoraal kijkt naar individuele emissies of blootstellingen, maar integraal kijkt naar totale blootstelling.

Juridificering: de burger en het maatschappelijk middenveld nemen initiatief

Steeds vaker zetten maatschappelijke organisaties en burgers de stap naar de rechter als beleidsmakers, vergunningverleners en toezichthouders onvoldoende ambitieus zijn in de invulling van hun maatschappelijke taak. De Rli waarschuwt voor een disbalans tussen rechterlijke, wetgevende en uitvoerende macht. Ze ziet een oorzaak hiervoor in het feit dat de Nederlandse wetten vaak uitgaan van een minimale doorvertaling van Europees beleid en internationale verdragen en pleit voor meer overheidsambitie.

Effectiviteit van het uitvoeringsstelsel

Milieuproblemen worden steeds groter en complexer van aard. Sectorale aanpak leidt tot verschuiving van het probleem (wet van behoud van ellende). Maatschappelijke opgaven vragen om een integrale aanpak, die wordt bemoeilijkt door sectorale en decentrale bevoegdheidsverdeling.

De Rli signaleert dat het huidige uitvoeringsstelsel hierin tekortschiet, omdat sectoraal beleid in de praktijk, waar problemen samenkomen en elkaar overlappen of doorkruisen, vaak moeilijk uitvoerbaar blijkt. Zeker als de bevoegdheden ook nog zijn verdeeld over verschillende

bestuurslagen. Een van de centrale adviezen van de Raad is dan ook om de uitvoering, rolverdeling, taken en capaciteit meer vanuit de specifieke maatschappelijke opgave te verdelen dan op basis van sectorale taken.

Niet alleen de milieuproblemen zelf worden complexer, ook de manier waarop onder toezicht staande bedrijven zich organiseren in concernstructuren wordt complexer. Deze concernstructuren zijn vaak internationaal georganiseerd. Zo wordt de Nederlandse Afvalverwerking gedomineerd door 3 grote internationale concerns en is deze voor een belangrijk deel in Chinese handen.

Woningschaarste

Nederland telt vanaf augustus 2024 18 miljoen inwoners. Naar verwachting zal het aantal inwoners de komende decennia blijven groeien, grotendeels door migratie. Daarnaast kiezen steeds meer mensen ervoor om alleen te wonen. Deze ontwikkelingen zorgen voor extra druk op het gebied van wonen, zorg, onderwijs en werk. Het kabinet Schoof I zet net als haar voorganger Rutte IV in op 100.000 nieuwe woningen per jaar. Woningcorporaties spelen een belangrijke rol in het creëren van een deel van deze woningen.

Flexwoningen kunnen een oplossing bieden, maar ondervinden ook obstakels, zoals het vinden van een geschikte locatie, financiële onzekerheden of problemen met capaciteit bij gemeenten of corporaties. Ook stagneert de besluitvorming rondom flexwonen door politieke en maatschappelijke discussies. Daarnaast wordt gekeken naar beter gebruik van bestaande gebouwen, zoals het herbestemmen van monumenten, kantoor- en bedrijfspanden voor woondoeleinden, het optoppen en splitsen van bestaande woningen, het faciliteren van familie-wonen en woningdelen en mogelijk maken van permanente bewoning van recreatiewoningen.

Andere ontwikkelingen zijn de snelle stijging van de woningprijzen en het steeds vaker verhuizen van, voornamelijk, 30-plussers naar plekken buiten de Randstad. Deze surplus groeit extra sterk sinds 2020. Het gros van de verhuizingen gebeurt echter nog steeds binnen een straal van 30 kilometer vanaf de huidige woonplaats of binnen de gemeente zelf. Het gevolg hiervan is dat de Randstad uitdijt. Onder het kopje 'Klimaatbestendig Nederland' beschreven we al het belang van rekening houden met klimaatrisico's (bijvoorbeeld wateroverlast, droogte, funderingsproblemen) bij de keuze voor een woning. Steeds vaker worden huiseigenaren geconfronteerd met schade aan de fundering van hun woning. Het totale schadebedrag kan oplopen tot € 54 miljard. Het kabinet richt een landelijk informatiepunt funderingsproblematiek in.

Nieuwe transportmiddelen en mobiliteitsconcepten

Nieuwe mobiliteitsconcepten worden ontwikkeld om de logistieke druk te verkleinen. Dit zal leiden tot nieuwe ruimtelijke ordening en indelingsconcepten om voorzieningen makkelijker en meer in de buurt aan te bieden aan gebruikers. Mede gestuurd hierdoor en door autonome inventiviteit van de markt zullen nieuwe transportmiddelen worden ingezet.

Groeiend energieverbruik

Door digitalisering en opkomende technologieën (zie ook het hoofdstuk Digitalisering van de samenleving) zal naar verwachting het energieverbruik groeien. Ook neemt de elektrificering toe, bijvoorbeeld door de toename van het aantal elektrische auto's (en daardoor – op termijn – een toename in de noodzaak van verwerking van verouderde batterijen). Datacenters zullen meer energie verbruiken. En ook het trainen van Artificiële Intelligentie (AI) kost enorm veel stroom. Het overvolle elektriciteitsnet kost de Nederlandse samenleving jaarlijks tussen de € 10 en € 40 miljard.

Aan de andere kant komen er steeds meer duurzame energietechnologieën en is er steeds meer aandacht voor energiebesparing. Uiteindelijk moet Ecodesign de paraplu worden voor alle duurzaamheidseisen voor producten (zie ook de paragraaf Circulaire economie). Daarbij is een

belangrijk nieuw aspect het digitaal product paspoort (DPP). Het aandeel groene energie neemt toe.

Steeds meer woningen gaan van het gas af. Deze trend zal doorzetten. Dit is mogelijk door het gebruik van restwarmte of geothermie. Deze ontwikkelingen raken de rol die de ILT heeft in het toezicht op energielabels.

Daarnaast zijn er ontwikkelingen en initiatieven op het gebied van batterijtechnologieën om alle groene energie op te slaan en tot gezamenlijke oplossingen te komen. In energiehubs worden afspraken gemaakt tussen bedrijven, huishoudens en/of energieleverancier/netbeheerders over de opwek, opslag, conversie en het verbruik van energie. De toekomstige bijdrage van alternatieve energiedragers zoals waterstof en ammoniak is nog niet uitgekristalliseerd. De ILT heeft een rol in de veilige opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen.

(Drink)waterschaarste en -kwaliteit

De aarde warmt op. Daardoor neemt de kans op weersextremen in Nederland toe. Dit kan resulteren in watertekorten, droogte en ernstige wateroverlast met gevolgen voor de (menselijke) gezondheid en robuustheid van de omgeving. Volgens het KNMI start de verdroging steeds vroeger in het voorjaar. Door warmere temperaturen en een langer schijnende zon neemt de verdamping toe. Dit heeft onder meer gevolgen voor het waterpeil in rivieren. Een te laag waterpeil kan leiden tot problemen voor de binnenvaart. Droogte raakt de ILT ook op onderwerpen zoals bodem en grondoppervlaktewater.

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) schrijft voor dat alle wateren in Europa uiterlijk in 2027 aan de normen voldoen. Het huidige Nederlandse beleid is onvoldoende effectief op waterkwaliteit. Zo is er momenteel een te hoge concentratie van PFAS aanwezig in de Maas en de Rijn. Drinkwaterbedrijven moeten daardoor aanvullend zuiveren, wat tot extra kosten leidt. Dit is relevant voor de ILT vanwege haar rol in het toezicht op drinkwaterbedrijven, die moeten zorgen voor voldoende en schoon drinkwater in Nederland (en de BES) voor een redelijke prijs.

Wanneer de KRW-doelen niet op tijd worden bereikt kan dit negatieve (economische) gevolgen hebben voor Nederland. Het kan bijvoorbeeld tot gevolg hebben dat – vergelijkbaar met de situatie rond stikstof – de bouw van woningen en infrastructuur wordt stilgelegd. En dat terwijl Nederland de komende jaren al een grote opgave staat te wachten op die terreinen. Ook kan Nederland een boete opgelegd krijgen vanuit de Europese Unie (EU).

Er worden nieuwe en andere technieken ontwikkeld om water te zuiveren. Zo bouwen steeds meer waterschappen een extra zuiveringstrap op de rioolwaterzuivering om organische microverontreinigingen uit het afvalwater te halen. Ook investeren ze in terugwinning uit afvalwater van energie, grondstoffen en schoon herbruikbaar water.

Digitalisering van de samenleving

In het kort

Digitalisering is de overgang van analoge naar digitale informatie. Dit betekent dat onze informatie wordt beheerd en gedeeld in het digitale domein. Van Nederlanders staat de identiteit digitaal, worden financiën volledig digitaal geregeld en steeds meer komt het digitale domein in de plaats van papieren administratie en bewijsstukken. De gevolgen van deze transitie naar een digitale parallelle wereld zijn nog moeilijk te overzien. Toch is er behoefte aan regulering van het digitale domein, op dezelfde manier waarop dat in het fysieke domein is gedaan. Het belang voor de ILT is tweeledig: digitalisering geeft aan de ene kant heel veel toegang tot informatie die toezicht kan helpen en ondersteunen, aan de andere kant behoeven digitale informatiestromen en verschillende vormen van automatisering hun eigen toezicht en verplichtingen. De ILT is voor een deel verantwoordelijk voor dat toezicht.

Ontwikkelingen

Het belang van cybersecurity

De mate waarin cybersecurity – het zorgen voor een veilige digitale omgeving – een rol speelt in onze samenleving is al zeer groot. De bedreiging van deze security, cybercrime, wordt zeker gevoeld, zowel onder bedrijven als onder individuen, en maakt een exponentiële groei door. Cybercrime is inventief terwijl cybersecurity noodgedwongen vaak achter de feiten aanloopt. Dit betekent dat er investeringen moeten worden gedaan voor de toekomst, en geleerd moet worden van innovaties van nu.

(Geo)politiek

De dreiging van cybercrime is groter in een instabiele geopolitieke situatie. De impact van de oorlog op ons continent en polarisatie in het politieke bestel van de VS maken de noodzaak voor een veilige digitale omgeving groter. De rol van sociale media in politiek wordt steeds groter en er is meer toegang tot informatie, maar het is ook makkelijker om burgers te beïnvloeden met (des)informatie. Algoritmes zorgen ervoor dat een gebruiker van sociale media geen argumenten meer hoort van mensen met een andere mening (zie ook de paragraaf over vertrouwen in het hoofdstuk Politiek-bestuurlijke ontwikkelingen). Dit wordt ingezet om de politiek te beïnvloeden van binnen en van buiten. De polarisatie in de samenleving neemt hierdoor toe.

Individuele impact

Het gevaar van cybercrime is deels dat één individu een grote impact kan hebben op het ontregelen van systemen. Bij andere vormen van criminaliteit is de impact van individuen doorgaans minder ontregelend. In toenemende mate wordt cybercrime ongeorganiseerd ingezet, waardoor opsporing weinig effect heeft. Ook is er een trend dat cybercrime wordt ingezet om een standpunt over te brengen. Dit wordt hacktivisme genoemd. Ook bij de ILT kunnen we hier mee te maken krijgen, zeker omdat dit hacktivisme vaak wordt ingezet door individuen die het niet eens zijn met overheidsbeslissingen of actievoeren voor de leefomgeving. Targets zijn vaak partijen waar de schade groot is als deze worden ontregeld door cybercrime.

Artificiële intelligentie

Artificiële intelligentie (AI) wordt al veel ingezet bij de ondertoezichtstaanden van de ILT en ook door de ILT en haar partners. AI biedt de mogelijkheid om complexere en grotere hoeveelheden

data te analyseren en snel verbindingen en toepassingen te genereren. Deze zijn dan aan de voorkant niet altijd voldoende doordacht.

De Koers AI van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderstreept dat AI een ontwikkeling is waar niet aan valt te ontkomen. Het ministerie wil AI daarom verantwoord en kundig inzetten. Dit biedt kansen voor de innovatieve ontwikkeling van de ILT. Wel is er bij AI sprake van grote risico's op het gebied van cybersecurity, privacy en ethiek. Het is van belang om als organisatie niet afhankelijk te worden van enkele actoren in de markt en daarom zelf de juiste kennis en kunde te hebben voor het toepassen van AI.

Ook in de taakvelden van de ILT gaat AI een rol spelen en zal de ILT moeten zorgen voor goed toezicht en handhaving. Een grote vraag binnen toezicht op AI gaat over verantwoordelijkheid. Welke partij is verantwoordelijk bij een ongewenste gebeurtenis naar aanleiding van AI gebruik? Dat kan zijn de ontwikkelaar, de fabrikant of de gebruiker. Met de AI-Act doet Europa hiertoe een voorzet, maar deze regels zullen op nationaal niveau nog moeten worden uitgewerkt. Fundamentele wetgeving moet garanderen dat er altijd een uitgangspunt is voor aansprakelijkheid. Ook in de toekomst met andere nieuwe technologieën is dit altijd een punt van aandacht.

Energieverbruik

Een laatste noot betreft de zorgen die worden geuit over het toenemende energieverbruik van nieuwe technologieën. Datacenters van bedrijven als Google verbruiken nu al net zoveel energie als een klein land en de verwachting is dat dit alleen maar zal toenemen. AI verbruikt een veelvoud van de benodigde energie voor Machine Learning en Blockchain en Quantum Computing zal in de toekomst die cijfers weer doen verbleken. Zie ook het kopje 'Groeidend energiegebruik' in het hoofdstuk Meer aandacht voor de leefomgeving.

Autonome besturing voertuigen

De ontwikkeling van digitale besturing van voertuigen gaat snel. We zien dat op dit moment vooral bij de persoonlijke vervoersmiddelen als de auto en transport via de lucht met drones, maar het lijkt slechts een kwestie van tijd dat dit als onderdeel van de logistieke infrastructuur ook gaat plaatsvinden voor overige transportmiddelen (wegvervoer, vervoer over water, vervoer via spoor).

Actoren

Europese Unie

De belangrijkste actor voor de ILT als het gaat om digitalisering is de EU. Dit komt door de uitgesproken ambitie van de EU om te pionieren op het gebied van regulering van huidige en toekomstige technologische ontwikkelingen. De EU is de eerste van de grote technologische blokken (EU-China-VS) die hierop in wil zetten om daarmee een voorbeeld te zetten voor de rest van de wereld. De EU wil een technologische sector ontwikkelen waarin de mens centraal staat, niet de technologie.

Naast het reguleren van de vrije markt op het gebied van technologie wil de EU ook binnen de publieke sector het gebruik en de regulering van technologie stimuleren. Wetgeving vanuit Europa richt zich dan ook op de publieke sector. Voor de ILT betekent dit dat ze niet alleen toezicht moet inrichten, maar ook zelf moet voldoen aan de nieuwe regelgeving en dat er geld beschikbaar moet zijn voor het verantwoord gebruiken van technologische ontwikkelingen.

Het uitgangspunt van de EU is dat regels die offline gelden ook online moeten gelden. Dit gaat over online verkeer, online services en online markten. De EU schrijft bestaande regelgeving daartoe om naar een digitale context. Voor de ILT betekent dit dat het huidige materiële toezicht en toezicht op de digitale wereld steeds meer synchroon zullen gaan lopen. Dit vraagt veel van de ILT-organisatie in expertise en veranderbereidheid.

De EU sluit de visie af met een disclaimer: 'Digitale technologieën, hoe geavanceerd ook, zijn slechts een middel. Dit betekent dat ze niet alle problemen zullen gaan oplossen'.

Techbedrijven

De techindustrie is zeer groot maar vooral heel erg geconcentreerd. De 'Big Five' van de techwereld (Meta, Google, Amazon, Microsoft en Apple) hebben bijna de volledige markt in handen. De EU heeft vorig jaar de Digitale Marktenwet aangenomen om monopolisering tegen te gaan en verantwoordelijkheden van grote online platforms duidelijker vast te leggen. Zo heeft de ACM al vaker ingegrepen om een eerlijke concurrentiepositie te kunnen blijven waarborgen en worden mogelijke overnames binnen de grote techbedrijven nu beter in de gaten gehouden. Toch blijft de invloed van deze bedrijven heel groot als het gaat om technologische ontwikkeling. De grote bedrijven hebben de macht om ontwikkelingen te stimuleren of tegen te houden en zijn daarmee de gatekeepers van de digitalisering van de samenleving.

IenW/EZ/Rli

In de Nederlandse politiek wordt met voorzichtigheid omgegaan met nieuwe technologische ontwikkelingen. Vanuit de gedachte dat gevolgen van technologie op de korte termijn meestal worden overschat, maar op de langere termijn juist onderschat, is men geneigd eerst goed te kijken naar de toepasbaarheid en het doel van de techniek voordat deze wordt ingezet in de processen van de Nederlandse overheid. Dit betekent niet dat er geen ontwikkelingsbereidheid is. Maar er wordt vooral naar Europa gekeken voor de eerste aanzetten tot wetgeving. In Nederland komt een centrale cyberautoriteit in Nederland: het nationale Cyber Security Incident Response Team. Deze nieuwe organisatie zal, in samenwerking met publieke en private partners, vitale en niet-vitale organisaties, overheden en burgers voorzien van informatie over (dreigende) cyberincidenten om hen in staat te stellen zich te beveiligen.

Politiek-bestuurlijke ontwikkelingen

In het kort

De ILT is 1 van de 14 rijksinspecties in Nederland². Als toezichthouder vervult ze een cruciale rol in het vertrouwen van de samenleving in de overheid. Twee ontwikkelingen zijn in dat kader van belang: de toegenomen aandacht voor het belang van vertrouwen, en de discussie over de rollen en verantwoordelijkheden van de rijksinspecties.

Ontwikkelingen

Toegenomen aandacht voor het belang van vertrouwen

Een democratische samenleving kan niet zonder vertrouwen. Vertrouwen van burgers in de overheid, maar ook vertrouwen tussen burgers onderling. De AIVD noemt in het in 2022 verschenen [rapport over anti-institutioneel extremisme](#)³ het eerste type vertrouwen een aspect van de democratische rechtsstaat, het tweede een aspect van de open samenleving die Nederland ambieert te zijn.

Nederland kan traditioneel worden getypeerd⁴ als een 'high trust-society'. Dit is een samenleving met een grote mate van vertrouwen tussen burgers onderling, wat zich vertaalt in een relatief gering aantal regels en een relatief bescheiden omvang van de overheid.

Historisch gezien past deze typering bij de – tot de jaren 60 van de vorige eeuw – sterk verzuilde Nederlandse samenleving⁵ waarbij vooral binnen de eigen zuil op normnaleving werd gestuurd en over de zuilen heen een algemeen gedeeld besef bestond van het gemeenschappelijk belang (primair de bestrijding van het gevaar van het water): het zogenaamde 'polderen'.

Vanaf de jaren 60 is de Nederlandse samenleving opener geworden. Door interne ontwikkelingen, bijvoorbeeld de ontkerkelijking, maar ook door externe ontwikkelingen, bijvoorbeeld de komst van arbeidsimmigranten (jaren 60 en 70), voormalig rijksgenoten (jaren 70 en 80) en politieke vluchtelingen. Hoewel dit geen nieuwe ontwikkelingen waren (ook in vroeger eeuwen weken mensen om geloofs- en economische redenen uit naar de Nederlanden) heeft de toegenomen invloed van de media, deels door de vercommercialisering, deels door de ontwikkelingen in de techniek (social media) ervoor gezorgd dat er enerzijds een ongekend pluriform en overvloedig aanbod aan informatie bestaat, anderzijds dat mensen zich, juist door die overvloed aan informatie, steeds meer terugtrekken in de eigen, vertrouwd aanvoelende (en vaak vooroordelen bevestigende) omgeving. De 'bubbel' als de nieuwe zuil, maar zonder de overkoepelende cohesie die er vroeger bestond.

Zouridis⁶ schetste in 2019 (nog voor de coronapandemie) een beeld van de Nederlandse rechtsstaat vanuit juridisch, sociologisch en bestuurskundig perspectief. Hij concludeerde dat de mate waarin de Nederlandse rechtsstaat aan de minimumeisen op elk van deze gebieden voldoet geen imminente gevaren voor het vertrouwen met zich mee bracht. Tegelijkertijd schetste hij het gevaar – mede vanwege de hiervoor genoemde sterk toegenomen invloed van de (vaak incidentgedreven) media – van overregulering, met vervolgens een negatieve spiraal waarin de

² Er zijn in Nederland meer publieke nationale organisaties met een toezichtfunctie, zoals de Autoriteit Consument en Markt (ACM), de Nederlandse Bank (DNB) en de Algemene Rekenkamer. Hun werkzaamheden zijn vaak echter breder dan uitsluitend het uitoefenen van toezicht.

³ AIVD, 'Anti-institutioneel extremisme in Nederland: een ernstige dreiging voor de democratische rechtsorde?' (2023)

⁴ Francis Fukuyama, Trust: the social virtues and the creation of prosperity, 1995

⁵ Arend Lijphart, Verzuiling, pacificatie en kentering in de Nederlandse politiek, 1968

⁶ Staqyros Zouridis, De institutionele crisis van de rechtsstaat; over de binnenkant van rechtstatelijk bestuur, 2019

afname van eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven weer tot nieuwe regels leidt, enz. enz. De toezichthouder, als handhaver van die *regels*, is in een dergelijke spiraal al snel de gebeten hond. Risicogericht toezicht, als middel om in de enorme hoeveelheid aan regels keuzes te kunnen maken, is een logische stap maar vereist transparantie en een heldere verantwoording.

Uit een recente studie van het Sociaal Cultureel Planbureau naar verschillen in onbehagen in Nederland⁷ blijkt dat vertrouwen wordt bepaald door de mate waarin iemand (een persoon, maar ook een bevolkingsgroep of zelfs de gehele bevolking) een instelling of een sector betrouwbaar vindt. Recent voegde Chris van Dam, voorzitter van de OvV, hieraan nog de B's van bekwaam en betrokken toe. Vertrouwen gaat derhalve niet alleen over de vraag of je bereid bent te accepteren dat een ander afwijkt van jouw verwachtingen (dat bepaalt immers de betrouwbaarheid), maar ook of die ander in staat is zijn taken uit te voeren en dat ook met volle overtuiging doet. Hieruit blijkt wel dat de 'vertrouwensvraag' geen eenrichtingsverkeer is maar in nauwe afstemming met de omgeving geformuleerd en beantwoord moet worden.

Door verschillende oorzaken staat vertrouwen onder druk. Onderzoeken hebben laten zien dat het vertrouwen in tot voor kort gemeenschappelijk gedeelde, traditioneel boven de partijen staande instituties als het parlement en het koningshuis de afgelopen jaren is gedaald. Affaires als het toeslagenschandaal en de afhandeling van de Groningse aardgasschade, deels voortvloeiend uit de sterke nadruk die vanuit de overheid op bestrijding van fraude werd gelegd en ertoe leidde dat veel burgers per definitie met wantrouwen werden bejegend, hebben het vertrouwen in de overheid geschaad.

Traditioneel genieten toezichthouders een grote mate van vertrouwen. Eind 2022 concludeerde de Inspectieraad op het [symposium Publiek Vertrouwen](#) unaniem dat dit nog steeds het geval was. Het zou echter naïef zijn ervan uit te gaan dat de bovengenoemde ontwikkelingen aan toezichthouders voorbij zouden gaan. Uit de in 2024 uitgevoerde [stakeholderanalyse](#) bleek dat het vertrouwen onder de stakeholders van de ILT is toegenomen: zij zien de ILT graag als een betrouwbare partner, een zichtbare autoriteit en onafhankelijk toezichthouder. De toegenomen aandacht voor het belang van vertrouwen voor het functioneren van de overheid brengt met zich mee dat in de komende jaren ook nadrukkelijk aandacht zal worden geschonken aan de vraag in hoeverre de burger vertrouwen heeft in het functioneren van de ILT.

Een hiermee samenhangend punt van aandacht is risico-acceptatie: de mate waarin een organisatie bereid is om risico's te nemen om haar doelstellingen te bereiken. Dit geldt ook voor de samenleving als geheel: tot op welke hoogte wil men bepaalde risico's accepteren?

Meer aandacht voor onafhankelijkheid en samenwerking rijksinspecties

Onafhankelijkheid rijksinspecties

Vanaf de jaren 90 van de vorige eeuw is er sprake geweest van een continue discussie over de rollen en verantwoordelijkheden van de rijksinspecties, onder meer uitmondend in een groot aantal rapporten van commissies en werkgroepen. Diverse incidenten waarin de 'onafhankelijkheid' van rijksinspecties ter discussie stond, vormden in 2015 de aanleiding voor de 'Aanwijzingen inzake de rijksinspecties van de minister-president'⁸. Daarin zijn eenduidige rijksbrede regels vastgelegd over de positie en het functioneren van de rijksinspecties binnen de ministeries om te zorgen voor een versterking en steviger verankering van de onafhankelijkheid van rijksinspecties.

Signalen die in de loop van 2020 naar buiten kwamen over de mogelijke beïnvloeding van inspectierapporten door het ministerie waartoe deze inspectie behoort, waren de directe aanleiding voor het voornemen tot een Wet op de Rijksinspecties in het regeerakkoord Rutte IV in december 2021. Pieter Omtzigt leverde met zijn initiatiefnota 'Voorstellen ter versterking van de onafhankelijkheid van rijksinspecties'⁹ input voor deze aangekondigde wet. Het ministerie van BZK

⁷ Bram Geurkink en Emily Miltenburg, *Somber over de samenleving*, Sociaal Cultureel Planbureau, 2023

⁸ Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, 31 490, nr. 190

⁹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2021–2022, 36149, nr. 2, p. 6-9

stuurde in het voorjaar 2024 het conceptwetsvoorstel toe aan de Inspectieraad en de departementen. Zowel in het hoofdlijnenakkoord (16 mei 2024) als het regeerprogramma (13 september 2024) van het kabinet Schoof wordt de wet aangekondigd. In het regeerprogramma staat: 'Het kabinet komt op zeer korte termijn met een concept Kaderwet inzake de rijksinspecties. Dit wetsvoorstel beoogt als onderdeel van de verbetering van de besturing binnen de rijksoverheid de onafhankelijke taakuitoefening van de rijksinspecties wettelijk te waarborgen. Het wetsvoorstel draagt voorts bij aan het verder versterken van de maatschappelijke oriëntatie en responsiviteit van de inspecties, het effectiever reflecteren op de effecten van beleid in de praktijk, en meer algemeen het verbinden van het beleid met de uitvoeringspraktijk. In aanvulling hierop zal worden onderzocht hoe de toezichtstaak van andere autoriteiten en toezichthouders kan worden verbeterd.'

De planning is dat het wetsvoorstel eind 2024 aan de Tweede Kamer wordt aangeboden.

De wet vervangt de uit 2015 stammende 'Aanwijzingen van de minister-president inzake de rijksinspecties' en moet zorgen voor een betere borging van de onafhankelijkheid van inspecties en daarmee bijdragen aan het vertrouwen tussen burgers en overheid.

Belangrijkste onderdelen van de wet zijn:

- De positie van de rijksinspectie binnen de departementale organisatie en de herkenbare budgettering van de rijksinspecties.
- De werkwijze van de rijksinspectie, waaronder de totstandkoming van het werkprogramma, het jaarverslag en de kwaliteitsborging.
- De verhouding tussen de minister en de rijksinspectie, waaronder de aanwijzingsbevoegdheid van de minister.
- De openbaarmaking van inspectiebevindingen.

Samenwerking rijksinspecties

Parallel aan de toenemende aandacht voor de onafhankelijkheid van de rijksinspecties kwam er vanaf het einde van de jaren 90 meer aandacht voor de onderlinge afstemming tussen de verschillende toezichthouders. Vanaf 2000 kreeg deze afstemming informeel vorm in het zogenaamde IG-beraad. De focus van de afstemming lag op de verdere professionalisering van de rijksinspecties door kennisuitwisseling en de ontwikkeling van een gemeenschappelijke referentiekader, bijvoorbeeld op het gebied van risicogericht toezicht.

Als een uitvloeisel van de marktwerking en de deregulering die vanaf de jaren 90 hadden plaatsgevonden, werd het belang van samenwerking tussen de rijksinspecties in het eerste decennium van deze eeuw vooral benadrukt vanuit het perspectief van het verlichten van de toezichtlasten voor het bedrijfsleven. Van de vorming van één rijksinspectie, zoals bepleit in de motie-Aptroot (2005) kwam het nog niet. Wel werd het IG-beraad in 2007 geformaliseerd tot de Inspectieraad, met als expliciete opdracht de samenwerking tussen de rijksinspecties te verbeteren. Dit uitte zich in het onderling plannen, uitvoeren en afstemmen van het toezicht in bepaalde domeinen (horeca, wegvervoer, ziekenhuizen). Ook de oplevering van Inspectieview (2013), een systeem waarmee rijkstoezichthouders inzage kunnen krijgen in elkaars inspectiegegevens, was hiervan een uitwerking.

In het in 2013 verschenen WRR-rapport 'Toezien op publieke belangen' werd het belang van het onafhankelijk toezicht voor het borgen van publieke belangen onderstreept. Het advies pleitte voor een versterking van de reflectieve functie van toezicht: het signaleren en publiekelijk agenderen van maatschappelijke risico's. De aanbevelingen werden overgenomen door het kabinet. In zowel het meerjarenperspectief 2021-2024 als het concept meerjarenperspectief 2025-2029 van de Inspectieraad wordt het beschermen van deze maatschappelijke belangen als uitgangspunt voor het handelen van de rijksinspecties genomen. Het herstel van het vertrouwen van burgers en bedrijven in de overheid vormt daarbij een belangrijk aandachtspunt. De constatering dat maatschappelijke ontwikkelingen zich in een snel tempo doorzetten en zich niet altijd houden aan

de grenzen van de departementale indeling maar vragen om een bredere reflectie, vormt een belangrijk argument voor de versterking van de samenwerking tussen de individuele rijksinspecties.

Samenvattend zien we:

- Een versterking van de onafhankelijkheid van de rijksinspecties, zowel in het opstellen van het werkprogramma als in het uitvoeren van en rapporteren over toezichtactiviteiten.
- Een toenemende samenwerking tussen de rijksinspecties onderling, waarbij het accent in de loop der jaren is verschoven van de versterking van de professionaliteit via het gemeenschappelijk uitvoeren van inspecties naar de ontwikkeling van een gemeenschappelijke visie op de rol van toezicht en de bijdrage die de individuele rijksinspecties hieraan kunnen leveren.

Black Swans, dark horses en grey rhino's

Toelichting

Een black swan is een gebeurtenis die niemand heeft voorzien. Ze ontwricht bestaande situaties en toekomstige gebeurtenissen en zet daarmee de beelden op zijn kop over wat risico's, maar ook kansen zijn waarmee rekening moet worden gehouden. Een black swan heeft 3 kenmerken¹⁰: ze is ongewoon, extreem verstorend en pas achteraf verklaarbaar. Dat laatste is best een lastige factor voor een omgevingsanalyse die vooruit kijkt. Recente gebeurtenissen die nu als black swan worden gezien, zoals het uitbreken van de coronapandemie en de inval van Rusland in Oekraïne, zijn achteraf goed te duiden (en door een enkeling vermoedelijk zelfs al voorspeld¹¹) maar zullen in de meeste studies naar relevante toekomstige ontwikkelingen niet zijn genoemd.

Dark horses en grey rhino's zijn variaties op de black swans. Dark horses zijn gebeurtenissen (oorspronkelijk: personen) die op zich wel bekend waren, maar als minder belangrijk werden gezien dan ze op een zeker moment werden. Ze kunnen ontwrichtend werken, maar dat zal vaak minder het geval zijn dan bij een black swan. Kenmerk van een dark horse is vooral onderschatting.

Een grey rhino is een gebeurtenis die – net als een dark horse – wel bekend is, maar waarvan vooral onbekend is wanneer hij plaatsvindt en wat de impact ervan is. Het gaat hier niet om onderschatting, maar vooral om onzekerheden qua timing en impact.

Black swans, dark horses en grey rhino's voor de ILT

Het is onmogelijk om alle black swans, dark horses en grey rhino's in beeld te brengen. Hieronder staat een selectie van mogelijke gebeurtenissen die een ontwrichtend effect zullen hebben op de samenleving wanneer ze zullen plaatsvinden. Het betreft:

- Wegvallen van de digitale informatie- en communicatie infrastructuur
- Natuurrampen
- Veranderd (internationaal) politiek klimaat
- Desinformatie

De ILT kan deze gebeurtenissen niet volledig voorkomen. Wel kan de ILT voor haar deel ervoor zorgen dat de risico's worden verminderd en de effecten gemitigeerd. Het is van belang dat de ILT weet hoe ze met deze gebeurtenissen moet omgaan, aangezien deze een groot effect hebben op de gehele bedrijfsvoering.

Wegvallen van de digitale informatie- en communicatie-infrastructuur

In Nederland (en internationaal) zijn we afhankelijk van communicatie tussen mensen, communicatie tussen mens en systeem en communicatie tussen systemen. Een dreiging van de vergaande mate van digitalisering is een groter risico van het wegvallen van deze kritieke informatiestromen, bijvoorbeeld als resultaat van een cyberaanval.

Het plotseling uitvallen van communicatie kan ontwrichtende gevolgen hebben, vooral als een dergelijke blackout langer duurt en ook back-upsystemen de druk niet meer aankunnen. De digitale afhankelijkheid van onze samenleving is zeer groot. We hebben geen alternatieven meer voor onze digitale infrastructuur. We kunnen niet terug naar analoge systemen, noch voor informatie-uitwisseling noch voor transport. Het plotseling uitvallen van communicatie kan opzettelijk plaatsvinden (cybercrime) of onbedoeld door bijvoorbeeld menselijk fouten. Het [CrowdStrike-incident van juli 2024](#) is een goed voorbeeld van onbedoeld uitvallen van de

¹⁰ Taleb, Nassim Nicholas, 'The Black Swan: The Impact of the Highly Improbable', New York, 2007

¹¹ Zo werd er al jaren door epidemiologen gewaarschuwd voor de onvermijdelijkheid van pandemieën door de combinatie van de wereldwijde bevolkingsdichtheid, het houden van grote hoeveelheden dieren en het grootschalig internationaal reizen.

communicatie (door een defecte update). Het liet zien wat voor wereldwijde problemen zich voordoen als software meerdere uren niet functioneert. Meerdere sectoren, waaronder de luchtvaart en zorgverlening, ondervonden hinder. De [kosten worden geschat op meer dan 5 miljard](#). De impact is lastig in te schatten en heeft naast financiële ook zeker materiële en politieke gevolgen.

Natuurrampen

Door het veranderde klimaat (zie ook het hoofdstuk 'Meer aandacht voor de leefomgeving') neemt de kans op natuurrampen toe. Voorbeelden van natuurrampen zijn bijvoorbeeld overstromingen, bosbranden of extreme droogte. Een natuurramp zal de gehele Nederlandse samenleving raken, ook als deze plaatsvindt in een beperkte gebied. Zo zal er landelijk onmiddellijk een reactie komen van hulporganisaties en een roep om het voorkomen van soortgelijke scenario's in de toekomst.

Daarnaast zijn er wereldwijd steeds meer zorgen over het [groeiend aantal epidemieën](#). Doordat de wereldbevolking groeit en we steeds dichter bij elkaar wonen en meer interactie met (wilde) dieren hebben, neemt de kans op infectieziekten toe. Pandemieën hebben een ontwrichtend effect op de samenleving, zowel economisch, sociaal als cultureel. COVID-19 heeft dat laten zien.

Veranderd (internationaal) politiek klimaat

Het (internationale) politieke klimaat is aan het veranderen. De internationale [positie van de EU staat onder druk](#). De [Europese economie blijft achter](#) in vergelijking met de Amerikaanse en Chinese economie. Om meer productief te worden moet Europa radicaal veranderen, zegt Draghi (voormalig president van de Europese Centrale Bank). Politiek leiders zijn tegelijkertijd steeds meer gefocust op nationale belangen.

Ook zijn er meerdere conflicten in de wereld waar verschillende wereldmachten in meer of mindere mate bij betrokken zijn. Denk aan Oekraïne en het Midden-Oosten. Deze conflicten hebben de potentie om te escaleren en andere landen (intensiever) te betrekken. Wanneer Nederland (of de NAVO) dieper in een van deze conflicten zal worden gezogen kan dit ontwrichtende gevolgen hebben voor de Nederlandse samenleving.

Desinformatie

Desinformatie zorgt ervoor dat feit steeds moeilijker van fictie te onderscheiden is. Dit zorgt voor het ontstaan van zogeheten 'alternatieve feiten'. Door alternatieve feiten luisteren mensen minder naar elkaar en polariseert de samenleving. Digitalisering heeft impact op desinformatie doordat het verspreiden van informatie sneller gaat dan dat verificatie mogelijk is. Daarnaast werken grote socialmediaplatforms met een gepersonaliseerd algoritme. Hierdoor krijgen gebruikers alleen informatie te zien die de al bestaande mening van de gebruiker bevestigt. Dit kan leiden tot een groter onbegrip in de samenleving waardoor groepen tegenover elkaar komen te staan.

Rol ILT

De ILT heeft in sommige van bovenstaande gebeurtenissen een (beperkte) rol. Zo heeft de ILT een rol op het gebied van cybersecurity en primaire waterkeringen. Daarnaast moet de ILT voor haar eigen taakuitvoering zelf anticiperen, zich voorbereiden en reageren op black swans, grey rhino's en dark horses, die, als ze zich voordoen, meerdere onderdelen van de ILT gelijktijdig zullen raken.

Bronnen

Algemeen

Analistennetwerk Nationale Veiligheid (2020). [Horizonscan Nationale Veiligheid 2020](#).

Analistennetwerk Nationale Veiligheid (2022). [Rijksbrede Risicoanalyse nationale veiligheid 2022](#).

Centraal Bureau voor de Statistiek (2023). [CBS meerjarenprogramma 2024-2028. Externe ontwikkelingen en de behoefte aan informatie](#).

De Argumentenfabriek (n.d.). De Langetermijndenktank.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2024). [KiM-programma 2024](#).

Nederlandse Arbeidsinspectie (2022). [Omgevingsanalyse Nederlandse Arbeidsinspectie. Trends en ontwikkelingen voor het meerjarenplan 2023-2026](#).

Rijkswaterstaat (2020). [Expeditie RWS 2050. Trends, Gesprekken, Scenario's](#).

Rijkswaterstaat (2024). Overzicht van trends in de omgeving van RWS.

Trendhunter (n.d.a). 2024 Trend report.

Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (n.d.). Toekomstgericht beleid. Perspectieven en agenda's uit het werk van de WRR.

Meer aandacht voor leefomgeving

Planbureau voor de leefomgeving (2018). [Hoofdpijnen PBL Werkprogramma 2019](#).

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2023a). Systeemfalen in het leefomgevingsbeleid. Een probleemverkenning.

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2023b). De uitvoering aan zet. Omgaan met belemmeringen bij de uitvoering van beleid voor de fysieke leefomgeving.

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2024a). [Met recht balanceren](#).

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2023c). [Goed water goed geregeld](#).

Planbureau voor de leefomgeving (2024). [Vooruitgang in de circulaire economie](#).

Planbureau voor de leefomgeving (2024). [Monitoring van circulariteitsstrategieën](#).

Planbureau voor de leefomgeving (2023). [Werkprogramma Monitoring en Sturing CE 2023-2024](#).

Rijksoverheid. [Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030 \(2023\)](#).

Circulair Materialenplan (2023). [Lancering nieuwe website Circulair Materialenplan - Circulair Materialenplan](#)

RIVM. Kaderrichtlijn Water. [Kaderrichtlijn Water | Risico's van stoffen \(rivm.nl\)](#)

Rijksoverheid. Ontwerp-klimaatplan 2025-2035.
<https://www.internetconsultatie.nl/klimaatplan2024/b1#sectie-4773>

Digitalisering van de samenleving

Trendhunter (n.d.b). Artificial Intelligence. Sample AI Trend Report.

[Wat is CrowdStrike en hoe kon het zo misgaan? Dit is wat we nu weten \(nos.nl\)](#)

[Schade CrowdStrike uitval 5,4 miljard dollar – Emerce](#)

[De wereldwijde pandemieën worden frequenter en ernstiger - PMC \(pmc-ncbi-nlm-nih-gov.translate.goog\)](#)

Europa op een keerpunt <https://www.ser.nl/nl/actueel/zicht/op/art-europa-keerpunt>

Mario Draghi, [The future of European competitiveness](#)

Rijksoverheid. [Nederlandse Cybersecuritystrategie 2022-2028](#)

AI-ACT

[‘De digitale toekomst van Europa vormgeven’](#)

[Big tech zit in een onstuimige periode, maar macht blijft groot](#)

Europese Raad/Raad van de Europese Unie. [Wet digitale markten](#)

Autoriteit Consument en Markt. [Nieuwe Europese concurrentieregels voor Big Techbedrijven kunnen nog effectiever](#)

Politiek-bestuurlijke ontwikkelingen

AIVD, ‘Anti-institutioneel extremisme in Nederland: een ernstige dreiging voor de democratische rechtsorde?’ (2023)

Francis Fukuyama, ‘Trust: the social virtues and the creation of prosperity’, 1995

Arend Lijphart, ‘Verzuiling, pacificatie en kentering in de Nederlandse politiek’, 1968

Stavros Zouridis, ‘De institutionele crisis van de rechtsstaat: over de binnenkant van rechtstatelijk bestuur’, 2019

Bram Geurkink en Emily Miltenburg, ‘Somber over de samenleving’, Sociaal Cultureel Planbureau, 2023

Black swans, dark horses en grey rhino’s

Taleb, Nassim Nicholas, ‘The Black Swan: The Impact of the Highly Improbable’, New York, 2007

Bieber, F. (2018). ‘Is Nationalism on the Rise? Assessing Global Trends. Ethnopolitics’, 17(5), 519–540. <https://doi.org/10.1080/17449057.2018.1532633>

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postadres : Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Telefoon : 088 489 00 00

Website : www.ilent.nl

Instagram : @ilt_in_beeld

X : @inspectieLenT



Aan

Minister en Staatssecretaris

nota

ILT Meerjarenstrategie 2026-2029 en ILT Jaarplan 2026

TER BESLISSING

Datum

4 september 2025

Onze referentie

ILT-2025/34143

Opgesteld door

Omgeving, Dienstverlening en
Vergunningen
Bestuursadvies (Transport)

Beslistermijn

11 september 2025

Bijlage(n)

5

Aanleiding

Hierbij ontvangt u de door de Inspecteur-Generaal van de ILT vastgestelde Meerjarenstrategie (MJS) 2026-2029 en het Jaarplan (JP) 2026. De minister van IenW keurt de MJS en het JP goed en biedt de stukken, mede namens de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) en de staatssecretaris van IenW, op Prinsjesdag aan de Eerste Kamer en de Tweede Kamer aan. Hiervoor zijn twee aanbiedingsbrieven toegevoegd.

Geadviseerd besluit minister IenW

- 1) Goedkeuren van de ILT MJS 2026-2029 en het JP 2026. Instemmen met verzending aan de Eerste Kamer en de Tweede Kamer.
- 2) Goedkeuren en ondertekenen van de aanbiedingsbrieven aan de Eerste Kamer en de Tweede Kamer.

Geadviseerd besluit staatssecretaris

Goedkeuren van de aanbiedingsbrieven aan de Eerste Kamer en de Tweede Kamer.

Kernpunten

In overeenstemming met aanwijzing 10 van de Regeling vaststelling Aanwijzingen inzake de rijksinspecties, biedt de Inspecteur-generaal jaarlijks een door hem vastgesteld werkplan (lees Jaarplan) ter goedkeuring aan de minister die aan het hoofd staat van het ministerie waarvan de rijksinspectie onderdeel is. De ILT hanteert sinds vorig jaar een opzet waarbij er periodiek een Meerjarenstrategie verschijnt en er ieder jaar daarnaast een Jaarplan wordt opgemaakt.

De MJS 2026-2029 beschrijft op basis van de agenda en strategische lange termijn doelstellingen waaraan de ILT de komende jaren werkt. De grote maatschappelijke vraagstukken liggen momenteel in het leefomgevingsdomein, terwijl het transportdomein over het algemeen de veiligheidsrisico's goed heeft georganiseerd. Hierdoor gaat de ILT zich meer richten op de leefomgeving.

Het JP 2026 concretiseert de doelstellingen, prioriteiten en inzet voor het komende jaar. Die inzet moet bijdragen aan de lange termijn doelstellingen van de MJS 2026-2029.

Het JP 2026 bevat ook het jaarwerkplan van de Autoriteit woningcorporaties zoals bedoeld in artikel 61a van de Woningwet zoals dat door de autoriteit is vastgesteld. Met een separate beslisnota wordt daarom de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening om goedkeuring gevraagd.

Net als ieder jaar zijn er door de ILT keuzes gemaakt om binnen de beschikbare capaciteit en middelen zo effectief mogelijk invulling te geven aan de taken en de geconstateerde risico's binnen de verschillende werkvelden. Er is zorgvuldig gekeken waar meer efficiëntie mogelijk is en kansen liggen om anders te werken. Naast doorontwikkeling in het informatiegestuurd en risicogericht werken, wordt er meer ingezet op samenwerking met stakeholders.

De opgelegde taakstelling en andere financiële uitdagingen komen daar nog bovenop, waardoor de ILT genoodzaakt is om nog scherper inhoudelijke keuzes te maken. De ILT gaat de tarieven voor vergunningverlening kostendekkend maken. Daarnaast wordt de inzet op en de groei van een aantal specifieke taken beperkt. Bij de in 2025 nieuw gekregen taak Cybersecurity gaat het dan om 7 voltijd functies (fte) en bij andere bestaande taken om 10,5 fte. In de financiële paragraaf van het JP 2026 wordt specifiek weergegeven wat de doorwerking van de taakstelling betekent voor het werk van de ILT.

Krachtenveld

De hoofdlijnen van de MJS en het JP zijn in lijn met de toelichting en presentatie die tijdens de kennismaking met de minister en staatssecretaris op respectievelijk 14 en 20 augustus jl. zijn gegeven.

In de periode mei-juni 2025 zijn de beleidsdirectoraten van IenW geconsulteerd en zijn beide conceptstukken in de Bestuursraad IenW besproken. Een aantal taken voert de ILT uit voor andere departementen. Deze departementen zijn ook geconsulteerd. De opmerkingen tijdens het gehele consultatieproces hebben niet geleid tot substantiële wijziging van de conceptstukken. Parallel aan uw goedkeuring krijgen de andere departementen het door de IG ILT vastgestelde MJS en JP toegestuurd.

In de aanbiedingsbrief voor de Tweede Kamer wordt door de minister het aanbod gedaan een technische briefing door de ILT te laten verzorgen waarin de MJS, het JP en de door de inspectie gemaakte keuzes nader worden toegelicht.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Datum

4 september 2025

Onze referentie

ILT-2025/34143

Opgesteld door

Omgeving, Dienstverlening en Vergunningen.
Bestuursadvies (Transport)

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

5

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Aanbiedingsbrief Eerste Kamer	Brief ter aanbieding van de MJS en het JP aan de voorzitter van de Eerste Kamer.
03	Aanbiedingsbrief Tweede Kamer	Brief ter aanbieding van de MJS en het JP aan de voorzitter van de Tweede Kamer.
04	ILT Meerjarenstrategie 2026-2029	De MJS beschrijft de hoofdonderwerpen en lange termijn doelstellingen waaraan de ILT de komende jaren werkt.
05	ILT Jaarplan 2026	In het JP beschrijft de ILT inzet en aandachtsgebieden voor het jaar 2026 en concretiseert zij haar wijze van aanpak om de gestelde doelen uit het MJS te realiseren.
06	ILT Omgevingsanalyse	Omgevingsanalyse waarin de ILT ontwikkelingen in de maatschappij in kaart brengt en beoordeelt op hun relevantie voor het werk van de ILT.

Datum
4 september 2025

Onze referentie
ILT-2025/34143

Opgesteld door
Omgeving, Dienstverlening en Vergunningen.
Bestuursadvies (Transport)

Aan
Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)
5