Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



Jaarplan 2026



Inhoud

1. Inleiding **3**
- 1.1 Inleiding 4
- 1.2 Hoe werkt de ILT? 6
- 1.3 Nieuwe taken 7
- 1.4 Minder middelen, scherpere keuzes 8
- 1.5 Leeswijzer 8

2. Transport **9**
- 2.1 Over de weg 10
- 2.2 Over het water 12
- 2.3 Over het spoor 13
- 2.4 Door de lucht 14
- 2.5 Vervoer van gevaarlijke stoffen 16

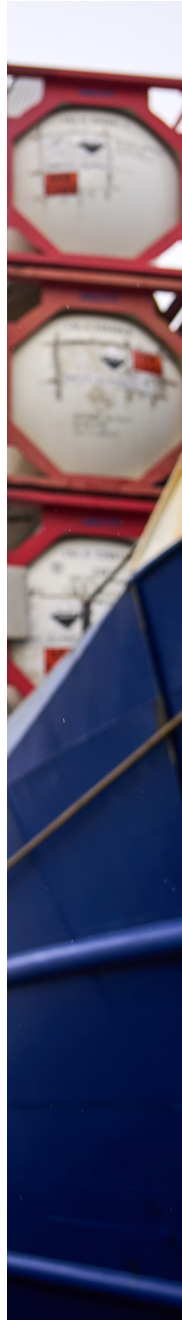
3. Infrastructuur **18**
- 3.1 Goed en veilig drinkwater 19
- 3.2 Hoogwaterveiligheid 20
- 3.3 Cybersecurity en fysieke veiligheid 21
- 3.4 Buisleidingen 22

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

5. Wonen **33**
- 5.1 Goed en betaalbaar wonen 34

6. Organisatie-ontwikkeling **36**
- 6.1 ICT, Data en techniek 37
- 6.2 Medewerkers zijn het kapitaal van de ILT 38
- 6.3 Kennis 39

7. Mensen en middelen **40**
- 7.1 ILT begroting 2026 41
- 7.2 Personele capaciteit 43
- 7.3 Indicatoren en doelstellingen 43
- 7.4 Duurzame bedrijfsvoering 43



1 Inleiding

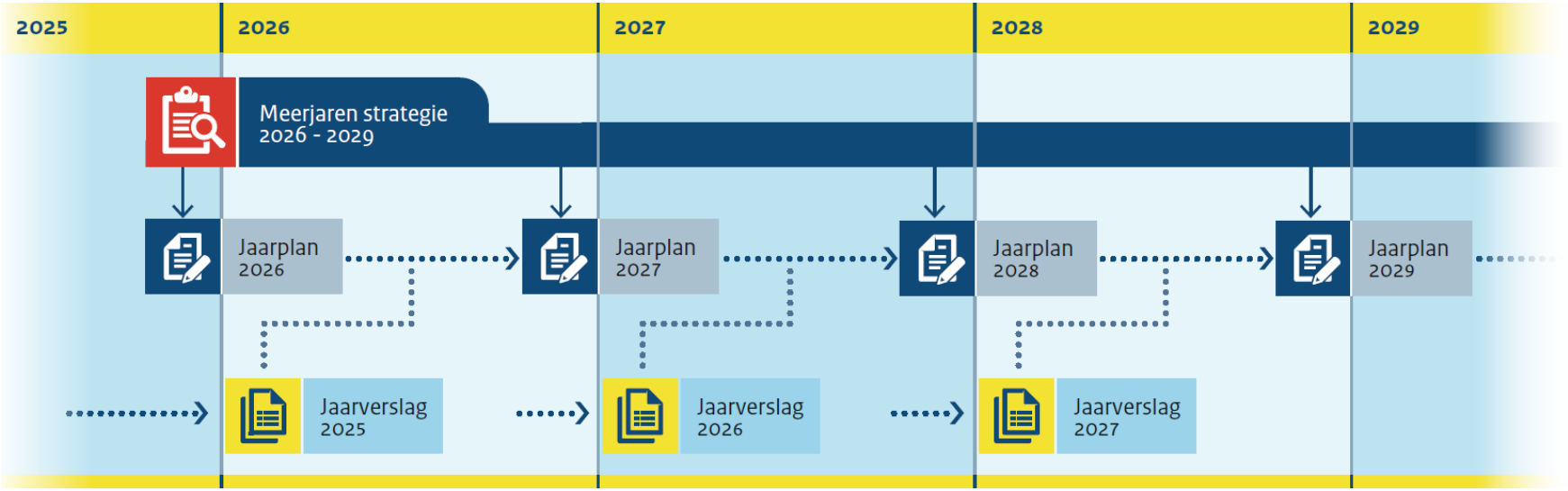


1.1 Inleiding

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 goedervervoer over de weg beter worden nageleefd. Dit zorgt voor veiliger wegvervoer en draagt bij aan een eerlijke concurrentie tussen ondernemers in het wegtransport, in het busvervoer en op de taximarkt. 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 2e 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 overgangsperiode 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 goedervervoer 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 koopvaardijschepen 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 varend 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 varend 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 gedragspatronen 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 lawaaiige 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 Brabantroute en de Twenteroute. Daarom houden we – deels met camera's – extra toezicht op deze alternatieve routes en informeren we gemeentes langs de Brabantroute 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 veiligheidsbeheerssystemen ervoor zorgen dat de leidingen voldoende veilig zijn. Een deel van deze audits wordt uitgevoerd om de veiligheid te beoordelen bij exploitanten die leidingen aanleggen of in gebruik nemen voor het vervoer van waterstof of 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 handhavingspartners in Nederland zijn onder meer de politie, omgevingsdiensten, en andere rijksinspecties. Ook is de samenwerking met maritieme autoriteiten en burgerluchtvaartautoriteiten in andere landen belangrijk, omdat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, over het spoor en per schip zich niet beperkt tot onze landsgrenzen.

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 legionellabesmetting. Dit zijn bijvoorbeeld zorginstellingen, zwembaden, sauna's en hotels.

Wat gaat de ILT daarvoor doen?

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

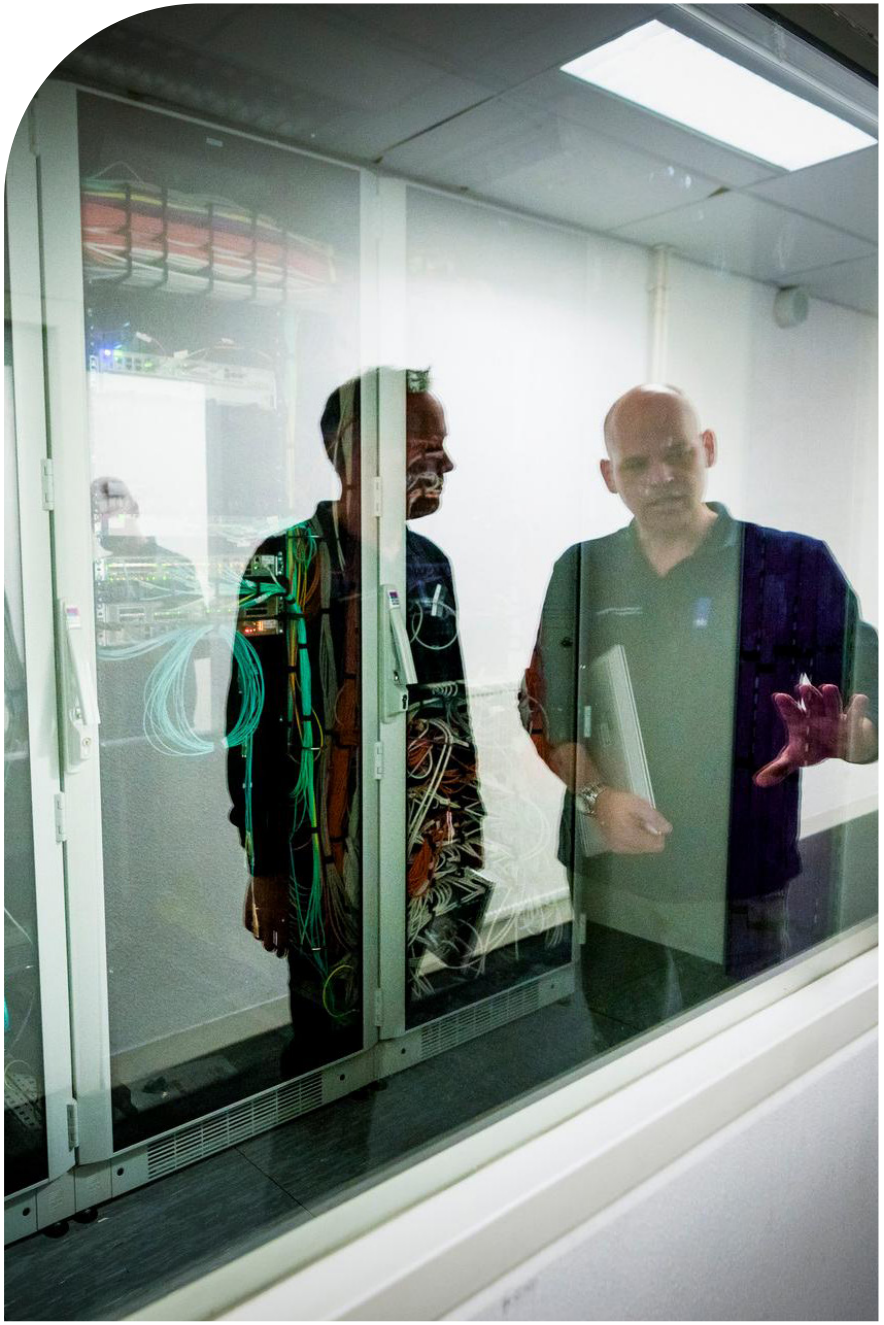
In Caribisch Nederland inspecteren we of de drinkwater- en elektriciteitsvoorzieningen voldoen aan de wettelijke verplichtingen. Ons toezicht is daar gericht op de verduurzaming van de drinkwatervoorziening op de eilanden. Het toezicht op de elektriciteitsvoorzieningen richt zich op de continuïteit van 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 beherende organisatie. Vooral kijken we daarbij naar de planningen 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 energie-voorziening. 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, wolfraam, 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 duurzaamheideisen 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 juiste CE-markering 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 omgevings-diensten 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 Reductie-programma'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.

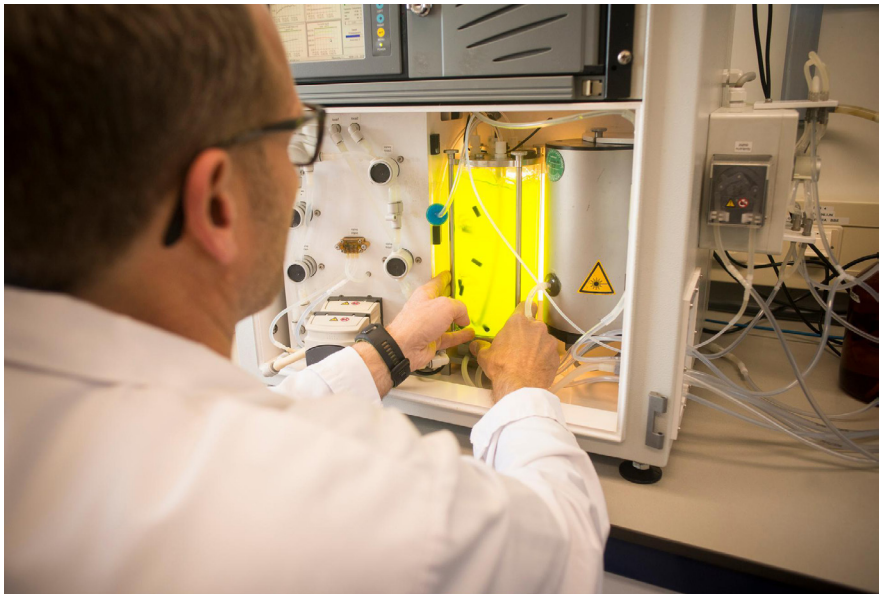
Wat gaat de ILT daarvoor doen?

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, bodemassen 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 er op 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 defensieterreinen 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?

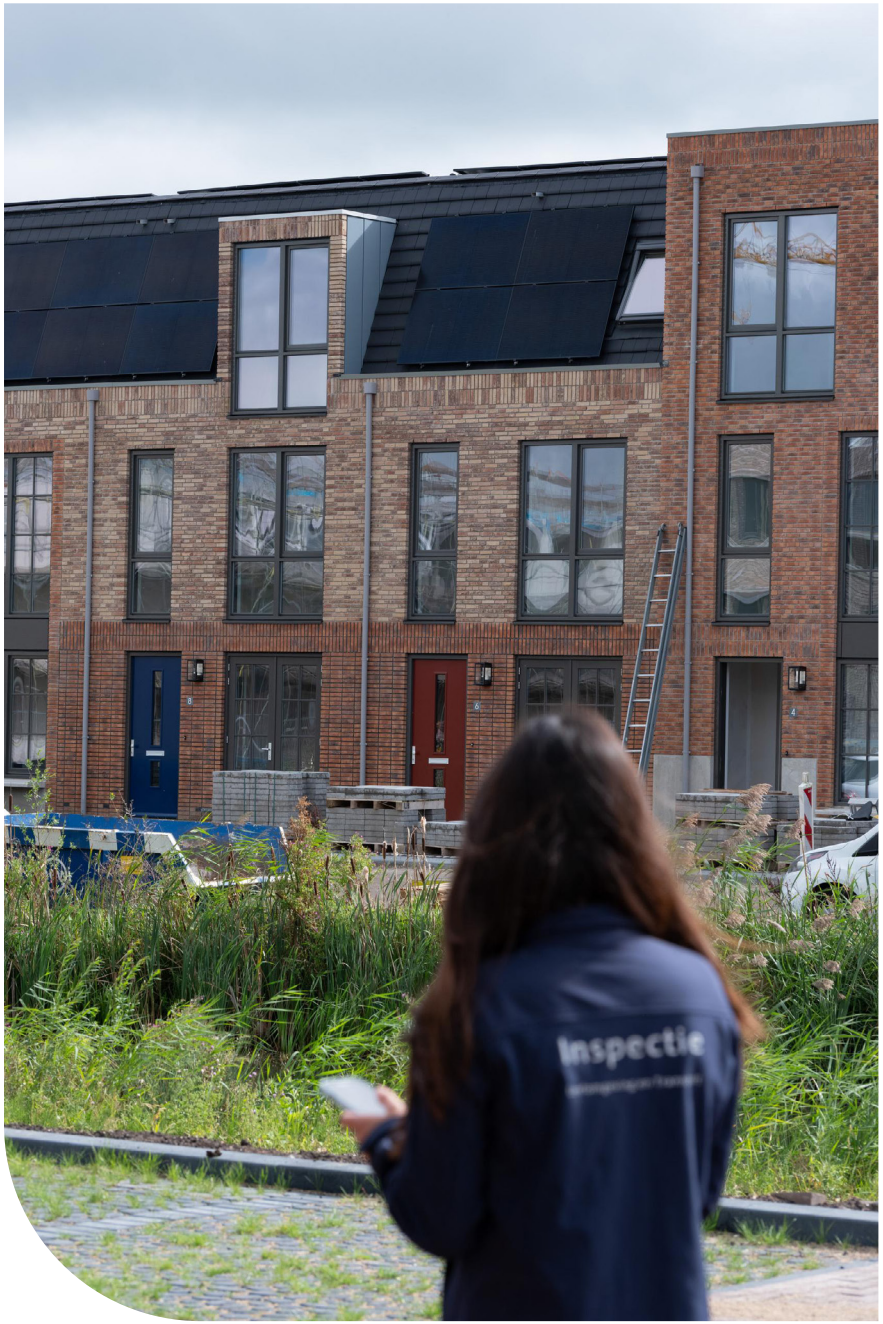
Het toezicht van de Aw is vooral gericht op de governance en integriteit van beleid en beheer van (individuele) corporaties en op het functioneren van het corporatiestelsel als geheel (stelseltoezicht). De maatschappelijke opgave van woningbouw wordt echter ook steeds meer regionaal bekeken. Daarom richt 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 portfoliomanagement. 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 leidinggevenden 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. Leidinggevenden moeten goed inzicht hebben in de talenten, kennis en kunde van hun medewerkers. Leer- en ontwikkeladviseurs kunnen leidinggevenden helpen bij het voeren van ontwikkelgesprekken en het stimuleren van een feedback-cultuur. Ook biedt de ILT leidinggevenden 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:

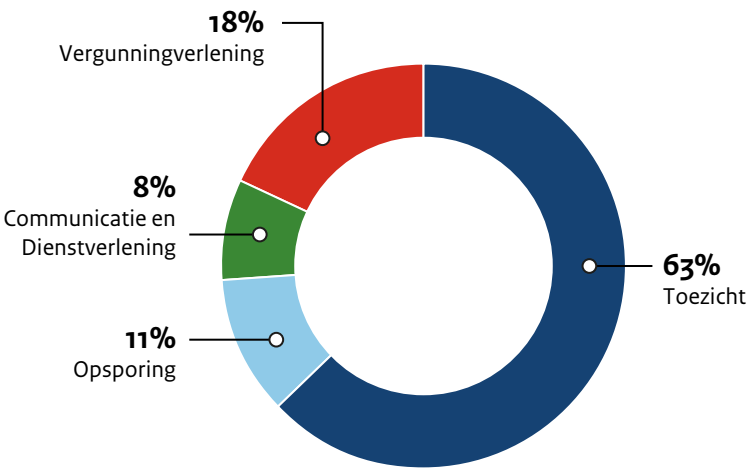
Te realiseren taakstelling ILT (bedragen x 1.000)	2026 Effect fte	2025 euro's	2026 euro's	2027 euro's	2028 euro's	2029 euro's
1. Kostendekkendheid tarieven			**403**	**1.000**	**1.500**	**2.000**
2. Beperken groei bestaande en nieuwe taken	**-14,5**	**2.297**	**2.210**	**2.210**	**2.210**	**2.210**
2 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 recyling")	-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.

Budgettaire opbouw uitgaven 2026



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 IenW 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% efficiëncy 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 (IenW) en dragen daar actief aan bij door het uitvoeren van de richtlijnen voor de bedrijfsvoering. Dit doen we op het gebied van vervoer, huisvesting, facilitair inkopen, 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 IenW-brede initiatieven.



Colofon

Het Jaarplan 2026 is een uitgave van:

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

https://www.ilent.nl

September 2025