



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



ILT-Jaarverslag 2024

Inhoud

Voorwoord	3
1. Inleiding	5
Werkvelden van de ILT	5
Werkwijze van de ILT: impact door scherpe keuzes	6
Over dit jaarverslag	6
2. Wat de ILT heeft gedaan in 2024	7
2.1 Veilig en groen vervoer	8
2.2 Circulaire economie	21
2.3 Schone leefomgeving	27
2.4 Veiligheid en continuïteit van publieke diensten	34
3. De organisatie van de ILT	40
3.1 Omgeving en ontwikkelingen	41
3.2 Mens en organisatie	42
3.3 Dienst- en vergunningverlening	45
3.4 Informatie, ICT en innovatie	46
4. Beleid, wet- en regelgeving	47
4.1 Aanwijzingen en instructies van bewindspersonen aan de ILT	48
4.2 Handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoetsen (HUF-toetsen)	51
5. Bijlagen	54
5.1 De ILT in 2024 in cijfers	55
5.2 Overzicht rapportages	57

Voorwoord



Een veilig en schoon land is helaas niet vanzelfsprekend. Daarom zetten wij ons elke dag in om risico's te signaleren, in te grijpen waar nodig en bedrijven aan te spreken op hun verantwoordelijkheid. De 1600 collega's van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) maken Nederland veiliger en duurzamer.

Dat krijgen wij niet alleen voor elkaar. We werken samen met anderen en zijn in gesprek met onze omgeving. Van bedrijven verwachten we dat ze hun maatschappelijke verantwoordelijkheid serieus nemen. We kunnen boetes opleggen, en dat doen we als het nodig is, maar liever voorkomen we dat. Wij zetten bedrijven ertoe aan het werk beter of anders te doen. Door een bedrijf een last onder dwangsom op te leggen of er verscherpt toezicht in te stellen. We willen als toezichthouder de stok achter de deur zijn om daadwerkelijk bepaalde doelen te realiseren.

In 2024 hebben we hard gewerkt om onze rol als betrouwbare toezichthouder verder te versterken. We hebben bewust gekozen om onze betrokkenheid bij de maatschappij te vergroten en het burgerperspectief centraler te stellen in ons werk. Bijvoorbeeld in ons toezicht op geluidhinder rond Schiphol en voor de veiligheid van fatbikes. Ik ben ervan overtuigd dat dit de manier is waarop we onze impact kunnen vergroten. En waarmee we een samenleving kunnen creëren waarin mensen zich gehoord voelen en vertrouwen hebben in ons toezicht.

Dit vraagt wel om voortdurende ontwikkeling, aanpassingsvermogen en focus van onze organisatie. In 2024 hebben we de mogelijkheden van technologie benut om ons toezicht te versterken. Zo brachten satellieten de emissies van de scheepvaart in beeld en maakten drones ons toezicht efficiënter en risicogerichter. Deze innovaties stellen ons in staat om met minder middelen hetzelfde of zelfs meer effect te bereiken. Tegelijkertijd willen we blijven investeren in de kennis en expertise van onze medewerkers, zodat we flexibel kunnen inspelen op de dynamiek van de veranderende omstandigheden.

Het is onze ambitie om met scherp toezicht, deskundige mensen en strategische keuzes bij te dragen aan een leefomgeving waarin zowel mens als milieu worden beschermd. Door niet alleen de wet te handhaven, maar ook de verbinding met de samenleving te versterken. Stakeholders waren vorig jaar positief over onze rol en over hoe zij de werkwijze van en samenwerking met de ILT ervaren. Ik bedank de stakeholders die hebben meegewerkt aan een onderzoek om ons zo een nog beter beeld te geven over hoe zij naar de ILT kijken. Alleen door goed samen te werken kunnen we onze ambities bereiken.

Wij zijn de ILT: wij beschermen mens en milieu.

Mattheus Wassenaar
Inspecteur-generaal ILT

1. Inleiding





1. Inleiding

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) beschermt mens en milieu. Dat doen we door dagelijks te werken aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen. Wij zijn de toezichthouder van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Ongeveer 1.600 medewerkers werken met toezicht, handhaving, opsporing en vergunningverlening aan meer dan 160 onderwerpen.

Naast het handhaven, verlenen van vergunningen en optreden bij incidenten en ongevallen, stimuleren we ook dat sectoren zelf verantwoordelijkheid nemen. We signaleren risico's, delen kennis en dragen bij aan oplossingen die de samenleving veiliger en duurzamer maken. Wij zoeken voortdurend naar de meest effectieve vorm van toezicht en handhaving, met als doel schade te voorkomen en publieke belangen te beschermen. Zo dragen we bij aan de bescherming van zowel mens als milieu. Dit jaarverslag biedt een overzicht van onze activiteiten en resultaten in 2024.

Werkvelden van de ILT

Onze taken hebben betrekking op diverse onderwerpen. We werken op het gebied van veilig en groen vervoer, circulaire economie, schone leefomgeving en veiligheid en continuïteit van publieke diensten. De Autoriteit woningcorporaties (Aw), onderdeel van de ILT, ziet toe op het gedrag van woningcorporaties en op hun financiële beheer. De corporaties moeten zich concentreren op hun kerntaak: zorgen dat mensen met een lager inkomen goed en betaalbaar kunnen wonen.

De ILT werkt voor het grootste deel voor het ministerie van IenW. Ook voerden we in 2024 taken uit voor andere ministeries:

- Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
- Ministerie van Economische Zaken
- Ministerie van Klimaat en Groene Groei
- Ministerie van Justitie en Veiligheid
- Ministerie van Buitenlandse Zaken
- Ministerie van Financiën

Ook heeft de ILT een lijn met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, bijvoorbeeld voor de Kaderwet rijksinspecties en de eed/beloofte van ILT-medewerkers.

We werken onafhankelijk en hechten groot belang aan transparantie en verantwoording. Daarom werken we actief mee aan de totstandkoming van de Kaderwet rijksinspecties. De wet heeft als doel om de onafhankelijkheid van de rijksinspecties te verzekeren. Wij vinden dit erg belangrijk omdat onafhankelijkheid een belangrijk onderdeel is voor publiek vertrouwen in de rijksinspecties én de overheid.

Werkwijze van de ILT: impact door scherpe keuzes

We werken risicogericht en maken bewuste keuzes in onze inzet. De basis voor de werkwijze is:

- Selectief. We richten ons op onderwerpen met grote maatschappelijke risico's. Daarbij houden wij rekening met de uitvoering van de wettelijke en internationale verplichtingen en met politieke en beleidsmatige ontwikkelingen en ontwikkelingen in de samenleving.
- Effectief. Bij de uitvoering van onze taken zetten we bevoegdheden en instrumenten in die de grootste kans op resultaat bieden. Bijvoorbeeld door een programmatische aanpak van complexe onderwerpen met grote maatschappelijke risico's en een sterke onderlinge samenhang.
- Reflectief. We plaatsen de keuzes in de uitvoering steeds nadrukkelijker in het licht van de maatschappelijke opgaven. Door het uitbrengen van signaalrapportages wijzen we op de impact van bepaalde ontwikkelingen op deze maatschappelijke opgaven.
- Optimale dienstverlening. Dit doen we onder meer door het verbeteren van (aan) vraagprocessen, het openbaar maken van vergunningen en de versterking van het toezicht op de vergunningverlenende taken die we hebben uitbesteed aan marktpartijen.

Dit jaarverslag geeft voor onze werkvelden aan op welke manier we invulling hebben gegeven aan deze basis.

Over dit jaarverslag

We maken proactief gegevens openbaar. Op onze website [ILenT.nl](https://len.t.nl) en social media publiceren we regelmatig nieuwsberichten met cijfers, toezichtacties en handhavinginformatie. In overleggen en sectorbijeentkomsten delen we onze uitkomsten van onderzoek of inspecties met bedrijven en belangenorganisaties. Zo legt de ILT verantwoording af aan de Tweede Kamer en aan burgers en bedrijven over uitgevoerde activiteiten en de resultaten van die inzet.

In dit jaarverslag gaan we in op de behaalde effecten van onze werkzaamheden in 2024. We noemen de belangrijkste openbaar gemaakte informatie en kijken terug op de doelen

die wij hebben gesteld in ons [Meerjarenplan \(MJP\) 2024-2028](#).

Na deze inleiding behandelt het 2^e hoofdstuk in dit jaarverslag onze werkvelden. Deze zijn ondergebracht in 4 thema's:

1. Veilig en groen vervoer
2. Circulaire economie
3. Schone leefomgeving
4. Veiligheid en continuïteit van publieke diensten

Elk thema begint met een overzicht van belangrijke maatschappelijke ontwikkelingen die we in ons werk hebben geconstateerd. Daarna komen per werkveld onze rol en acties aan bod. Met de beschrijving hoe deze hebben bijgedragen aan de verschillende doelen die we hebben gesteld.

Het 3^e hoofdstuk gaat over de ILT-organisatie. Hier benoemen we organisatorische ontwikkelingen, waaronder onze resultaten op het gebied van dienstverlening en onze informatiehuishouding.

Vervolgens geeft dit jaarverslag in hoofdstuk 4 een overzicht van aanwijzingen en handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoetsen (HUF-toetsen). In de bijlage vindt u de belangrijkste rapportages en cijfers van 2024.



2. Wat de ILT heeft gedaan in 2024



2.1. Veilig en groen vervoer

Thema Veilig en groen vervoer in 2024

De ILT zet zich in om vervoer van personen en goederen veilig, duurzaam en betrouwbaar plaats te laten vinden. Het gaat hierbij om transport over de weg, het water en het spoor, door de lucht en om het transport van gevaarlijke stoffen.

Vervoer steeds meer knel in de ruimtelijke omgeving

Op verschillende plekken zien we dat vervoer meer knel komt te zitten in de omgeving. Een voorbeeld hiervan is dat omwonenden van Schiphol veel geluidsoverlast ervaren. Wij proberen hier bij te dragen aan een oplossing. Daarom doen we onderzoek naar landingen met een andere manier van dalen die leiden tot minder geluid op de grond.

Er is een toename van bebouwing in zee, bijvoorbeeld door de aanleg van windmolenparken. Als een schip van koers raakt wordt de kans daardoor groter dat het ergens tegenaan vaart. Voor vliegtuigen leidt deze bebouwing tot vergelijkbare risico's. Ditzelfde speelt rond luchthavens, waar we een toename zien van hoge obstakels.

Impact energietransitie

De energietransitie is in volle gang en zichtbaar in verschillende werkvelden van de ILT. Het MJP 2024-2028 beschrijft waar de energietransitie ons toezicht op de naleving van wet- en regelgeving raakt. Op het gebied van veilig en groen vervoer leidt de energietransitie tot een toename in het transport van waterstof, CO₂ en mogelijk ook andere energiedragers zoals ammoniak. Zowel via buisleidingen als via andere modaliteiten komen hierdoor nieuwe risico's in beeld. Wij zetten ons ervoor in dat de externe veiligheid beschermd is bij deze ontwikkeling, bijvoorbeeld door het ontwikkelen van nieuwe veiligheidskaders. De paragraaf Vervoer van gevaarlijke stoffen beschrijft wat wij hebben gedaan op het gebied van energiedragers.

Onder het onderwerp Van afval naar grondstof staat wat wij hebben gedaan in ons toezicht op producten die bijdragen aan de energietransitie, zoals zonnepanelen en windturbines.



Over de weg

Wat is de rol van de ILT?

Wij zien toe op de naleving van regels voor wegvervoer van goederen en personen. De overheid heeft deze regels ingesteld om de veiligheid zeker te stellen, schade aan het wegennet te voorkomen en arbeidsomstandigheden van chauffeurs te verbeteren. Maar ook om te zorgen voor eerlijke concurrentie tussen vervoerders. We richten ons hierbij op wegvervoer van goederen en personen per vrachtwagen, bus en taxi.

Wat heeft de ILT bereikt in 2024?

Digitaal inspecteren als regulier onderdeel van de inspecties op bedrijven in het wegvervoer

Voor de veiligheid van passagiers, chauffeurs en andere weggebruikers is het belangrijk dat chauffeurs in het wegvervoer bekwaam, uitgerust en betrouwbaar zijn. Regels over rij- en rusttijden en arbeidstijden voorkomen dat chauffeurs te weinig rust pakken. We zien erop toe dat chauffeurs zich aan deze regels houden. Doordat meer gegevens digitaal beschikbaar zijn, kunnen we gericht bedrijfsinspecties uitvoeren. In 2024 hebben we 1.714 bedrijven op een digitale manier gecontroleerd. Zo konden we zien welke bedrijven zaken niet op orde hadden of niet hadden aangeleverd. De controle richtte zich op de rij- en rusttijden bij bedrijven die actief zijn in het wegvervoer van goederen per vrachtwagen en van personen per bus. Bij bedrijven die actief zijn in het wegvervoer van personen per taxi, richtte de controle zich op arbeids- en rusttijden. Ook hebben we bij 197 bedrijven een inspectie op locatie uitgevoerd.

Coördinerend inspecteur Wegvervoer Bert benoemt:

“De meeste overtreders zijn geen slechte mensen, ze willen gewoon hun werk goed doen. Ik wil laten zien dat de regels er zijn om hen te helpen.”

Slimmer controleren van voorbijrijdende vrachtwagens

Met slimme technologie kunnen we een aantal tachograafgegevens lezen van voorbijrijdende vrachtwagens. Hierdoor kan de inspecteur bijvoorbeeld zien of de tachograaf rijtijden registreert en of er een bestuurderskaart actief is. We hebben hiervoor in 2023 een pilot gedaan en in 2024 systemen aangeschaft. Dit betekent een effectiever toezicht waarmee de pakkans voor overtreiders wordt vergroot. Toezichthouders uit de EU-lidstaten waren overigens verplicht om uiterlijk 20 augustus 2024 over deze technologie te beschikken.

Een eerlijkere markt voor busvervoer door schorsing van een busvergunning

In 2024 constateerden we tijdens 1 wegininspectie meer dan 50 overtredingen van de regels voor de rij- en rusttijden bij 1 busonderneming. De busonderneming viel hiermee volgens Europese regelgeving gelijk in een hoge risicocategorie. Daarom hebben we een betrouwbaarheidsonderzoek en vervolgens een evenredigheidstoets uitgevoerd bij deze onderneming. Op basis van de uitkomsten hiervan hebben we de vergunning geschorst. Om te voorkomen dat de vervoersmanager opnieuw in de fout kon gaan bij dit of een ander bedrijf, hebben we de vervoersmanager ongeschikt verklaard. Hierdoor kan deze persoon de wettelijk verplichte taken niet langer uitvoeren.

Centrale Database Taxivervoer

Iedere taxi in Nederland moet taxiritten en arbeids- en rusttijden bijhouden. Zo kunnen we controleren of taxichauffeurs en -ondernemers zich aan de regels houden. Tot nu toe worden deze gegevens in de taxi opgeslagen in de zogenoemde Boordcomputer Taxi. In opdracht van het ministerie van IenW werkt de ILT met de sector aan een systeem waarbij taxiondernemingen hun gegevens automatisch aanleveren aan een centrale database. Verschillende ICT-dienstverleners moeten hiervoor aansluiten op ons systeem. In 2024 is een 1e versie van de Centrale Database Taxivervoer (CDT) in beheer genomen. Op basis hiervan hebben we op 1 augustus 2024 een 2e praktijktoets gestart voor het testen van de definitieve techniek en het valideren van de hele keten. Na afronding van deze praktijktoets en het wetgevingstraject moeten taxibedrijven gebruik gaan maken van de CDT. Hiervoor geldt een overgangsperiode tot 2028.

Zomerpendels rijden veiliger door verbeterde naleving van het verplichte gebruik van de tachograaf

Vooral in de zomer reizen mensen, vooral jongeren, met een zomerpendelbus van en naar Zuid-Europa. Er zijn eisen aan reisorganisaties, busondernemingen en buschauffeurs die ervoor zorgen dat iedereen veilig op de plaats van bestemming komt. Bij internationale busreizen hadden we al eerder geconstateerd dat de sector zich niet altijd aan deze regels hield. In 2023 hebben we daar specifiek op geïnspecteerd. In 2024 hebben wij opnieuw actie ondernomen, namelijk door inspecties midden in de zomerperiode bij de grensovergang bij Eijsden, in Zuid-Limburg. Die inspecties lieten een verbetering zien van de naleving van regels bij zomerpendelbussen. Het onjuist bedienen van de tachograaf door zomerpendelbuschauffeurs verminderde van 44% in 2023 naar 29% in 2024. Alle gecontroleerde pendelbussen voldeden aan de technische eisen en de chauffeurs beschikten allen over de verplichte documenten.

Tijdelijke tolheffing gestart bij de Blankenburgverbinding

In december 2024 is de A24 Blankenburgverbinding opengedaan. Gebruikers van deze weg moeten tol betalen. Deze tijdelijke tolheffing vindt plaats totdat de kosten voor het maken van de weg zijn gedekt. Sinds de opening zijn wij verantwoordelijk voor het uitvoeren van controles langs de weg. Ook zijn we verantwoordelijk voor het stilhouden van voertuigen die in overtreding zijn, het innen van openstaande boetes en het opleggen van voorlopige maatregelen.

Aanscherping van eisen aan export van voertuigbrandstof ook in België van toepassing

In 2018 ontdekten wij dat brandstoffen met hoge gehalten schadelijke stoffen vanuit Nederland naar West-Afrika werden geëxporteerd. Om de schadelijke gevolgen voor de mens en het milieu tegen te gaan, is in 2022 een beleidsregel van kracht geworden. Sinds april 2023 voldeed uit Nederland geëxporteerde benzine en diesel aan deze eisen. Wij hebben een werkgroep opgericht om deze regels breder toe te passen. Dit heeft ertoe geleid dat sinds september 2024 vergelijkbare regels gelden voor export van brandstoffen uit België. Zo wordt de vervuiling door schadelijke stoffen verder verminderd.



Over het water

Wat is de rol van de ILT?

De overheid heeft regels ingesteld voor veilige en duurzame scheepvaart. Wij zien toe op de naleving hiervan bij vervoer van personen en goederen over water, zowel op zee als op de binnenwateren. Hiermee dragen we bij aan het beschermen van bemanning en het voorkomen van schade aan schepen en infrastructuur, zoals kades. Ook zien we toe op de (internationale) milieuregels. Dit om vervuiling door lozingen en uitstoot te verminderen.

Wat heeft de ILT bereikt in 2024?

Satellieten brengen scheepvaartemissies in beeld

Luchtvervuiling door zeeschepen veroorzaakt schade aan de gezondheid en het milieu in Nederland en daarbuiten. Recent ingevoerde wetgeving moet ervoor zorgen dat nieuwere schepen schoner zijn, maar de daadwerkelijke uitstoot van zeeschepen op volle zee was lastig te controleren. In 2024 hebben we het voor elkaar gekregen om scheepvaartemissies te meten via satellieten. Daaruit bleek dat de uitstoot van nieuwe schepen tijdens het gebruik en tijdens de testfase flink verschilt. Wij hebben deze uitkomst internationaal op de agenda gezet, met daarbij de feitelijke onderbouwing uit deze nieuwe meetmethode. Hierdoor werkt de International Maritime Organization aan aanscherping van de wetgeving voor stikstofoxiden.

Historische zeilschepen, de 'bruine vloot'

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) heeft in 2023 een aantal aanbevelingen gedaan voor verbetering van de veiligheid bij het varen met passagiers op historische zeilschepen. Voor de start van het nieuwe vaarseizoen hebben wij aanvullend onderzoek gedaan bij 202 historische zeilschepen voor meer dan 12 passagiers.

Stookolie voor zeeschepen

We hebben signalen binnengekregen dat chemische reststromen in stookolie worden weggemengd. Het ministerie van IenW kreeg informatie over zeeschepen die stilvielen op de Noordzee. Wij hebben hier in 2024 onderzoek naar uitgevoerd. Uit een analyse bleek dat 15% van de geteste monsters stoffen bevatte die daar niet in horen te zitten. Dit zorgt voor luchtverontreiniging en gezondheidsproblemen voor personeel. Ook vielen schepen stil doordat de motor vervuild raakt door de vervuilde brandstof. Om het wegmengen van chemische reststromen in brandstof te verminderen hebben wij in 2024 een programma gestart.

Audit keuringsartsen in de Filipijnen

Voor de internationale vloot zoeken Nederlandse rederijen veel personeel in het buitenland, met name in Zuidoost-Azië. Voordat dit personeel mag werken, moeten deze mensen positief scoren tijdens medische keuringen. We wijzen artsen aan die deze keuringen uit mogen voeren. In 2024 hebben we 22 artsen die werkzaam zijn in de Filipijnen bezocht voor een 5-jaarlijkse audit. De uitkomsten lieten zien dat de kwaliteit van de artsen en de faciliteiten zeer goed is. Deze uitkomsten zijn vergelijkbaar met eerdere audits. Ook de Filipijnse overheid ziet toe op de artsen en klinieken. Dit biedt ons de mogelijkheid om op een risicogerichte manier toe te zien op de artsen in de Filipijnen.

Inzet van technologie voor effectiever toezicht

Om effectiever te werken, zetten we voor het toezicht op de zeevaart waar mogelijk ondersteunende technologie in.

We zien toe op het juist vastzetten van containers aan boord van zeeschepen. We gebruiken drones om het toezicht effectief te laten verlopen. In 2024 zijn inspecteurs hiervoor 18 dagen meegevaren met de Kustwacht. Vanaf het schip van de Kustwacht, vlogen drones naar schepen met een dekclading containers om ze te fotograferen. Hierbij zijn 72 unieke schepen gefotografeerd. Na het bekijken van de foto's had de inspectie bij 34 schepen een verdenking op een overtreding. Deze verdenkingen waren verschillend van aard en van heel klein tot heel groot. Om de verdenkingen te kunnen bevestigen, zijn we in de haven bij 9 schepen aan boord geweest. Daarbij troffen de inspecteurs bij 7 van deze schepen 1 of meer tekortkomingen aan. Dit betekent dat naar schatting 1 op de 3 schepen met een containerlading, niet volledig voldoet aan alle eisen voor het veilig transporteren van containers.

Wij controleren schepen onder Nederlandse vlag die internationaal varen en buitenlandse schepen die in Nederlandse havens liggen. We controleren op veiligheids- en milieueisen en welzijn van zeevarenden. Naast de scheepsinspecties aan boord, hebben we ons toezicht verbreed met digitaal- en systeemtoezicht. De selectie van schepen is daardoor risico- en informatiegestuurd, waarbij de inspecteur ook (inter)nationale informatie benut en gegevens van bijvoorbeeld de Kustwacht.

We zijn in 2024 gestart met de pilot Digitalisering van informatie van containerschepen. Via een computer bekijkt de inspecteur de gegevens over de aard en omvang van de lading. Als hier zaken in opvallen, kunnen we een scheepsinspectie aan boord uitvoeren. Digitaal monitoren van schepen maakt gerichte inspecties mogelijk.



AI-model voor binnenvaartinspecties

Vanaf 2024 kunnen inspecteurs voor de binnenvaart via het systeem Inspectievew een risicoscore raadplegen, die voorspelt of een schipper in overtreding is. De voorspelling is een advies. Gecombineerd met de inspectiehistorie, de eigen waarneming en kennis van de sector maakt de inspecteur zelf de afweging om wel of niet aan boord te gaan. De voorspelling wordt gemaakt met behulp van artificiële intelligentie (AI). Dit maakt het mogelijk om selectief en effectief te inspecteren. Het doel is om schippers die regels goed naleven zo min mogelijk te belasten met controles, en overtreders juist aan te pakken.

Positieve gedragsbeïnvloeding

Het is niet altijd nodig om als inspectie boetes uit te delen om verbeteringen in de sector verder te brengen. Ook in 2024 gingen we regelmatig in gesprek met de binnenvaartschippers om hen bewuster te maken van hun rol voor veiligheid. Dit geeft de schippers meer besef van de achtergrond van regels, wat overtredingen voor een deel voorkomt.

Ook in de visserij hebben we ingezet op het geven van voorlichting. In 2024 hebben we een meerjarig project afgerond over de na te leven normen. Door die duidelijkheid is minder maatwerk nodig en kan de bemanning van vissersvaartuigen het certificeringstraject effectiever en efficiënter doorlopen. Daarnaast bezochten we vissersschepen om voorlichting te geven over het verbeteren van veiligheid en leef- en werkomstandigheden aan boord en op zee.



Over het spoor

Wat is de rol van de ILT?

We zien erop toe dat vervoer over het spoor veilig en binnen de geluidsnormen plaatsvindt. Hiervoor houden we toezicht op het hoofdspoorwegnet, de tram en metro en de overige spoorwegen. Hierbij beoordelen we of spoorwegondernemingen zich houden aan regelgeving voor de veiligheid op het spoor en of zij geluidsnormen niet overtreden. Ook verlenen we vergunningen aan spoorwegondernemingen en personen die op het spoor werken, zoals machinisten.

Wat heeft de ILT bereikt in 2024?

Kwaliteit Railinfrastructuur Nederland

Een conclusie uit het jaarverslag Spoorwegveiligheid 2023 is dat het Nederlandse spoorwegennet 1 van de veiligste van Europa is. In 2024 verscheen ook de 5-jaarlijkse rapportage De fysieke kwaliteit van de Nederlandse railinfrastructuur. Voor dit rapport onderzocht de ILT hoe ProRail ervoor zorgt dat de kwaliteit van het onderhoud altijd goed is. De ILT constateerde dat ProRail hard werkt aan het verbeteren van de veiligheid op het spoor, maar dat er zorgen blijven. De inspectie is vooral bezorgd over de uitvoering van het verder in de praktijk brengen van het veiligheidsbeheerssysteem door ProRail. En of de spoorwegbeheerder landelijke maatregelen treft zodat dit systeem overal in orde is en in orde blijft. Een goed werkend veiligheidsbeheerssysteem is nodig zodat ProRail goed zicht blijft houden op mogelijke risico's en weet hoe hiermee om te gaan.

Het menselijke aspect van zijn werk is een belangrijk thema voor Bas, senior inspecteur Rail.

“Hier is gelukkig steeds meer aandacht voor. Een cultuur waarin veiligheid voorop staat is uiteraard ontzettend belangrijk.”

Veiligheidsvergunning ProRail

De ILT heeft in 2024 weer een veiligheidsvergunning afgegeven aan ProRail. In de audit-gesprekken met ProRail heeft de inspectie 5 bevindingen geconstateerd. Deze bevindingen gaan onder andere over de beschrijving van het veiligheidsbeheerssysteem. En over hoe ProRail ervoor zorgt dat alle werknemers volgens het veiligheidsbeheerssysteem werken. ProRail moet deze bevindingen oppakken. Voor het verstrekken van de veiligheidsvergunning was het noodzakelijk dat ProRail verbeterplannen opstelde voor de bevindingen. De bevindingen hoefden nog niet volledig opgelost te zijn voor het verlenen van deze vergunning. Op basis van de verbeterplannen hebben we besloten de veiligheidsvergunning voor een periode van 5 jaar af te geven.

Uitrol ERTMS

Al een lange tijd werkt de Europese spoorsector aan de invoering van een nieuw trein-beveiligingssysteem. Dit systeem heet het European Rail Traffic Management System (ERTMS). We zijn nauw aangesloten bij de voorbereiding voor de invoering van dit systeem. Dit doen we zowel vanuit onze rol op het gebied van vergunningverlening, als vanuit onze rol op het gebied van toezicht. We baseren onze inzet op risicoanalyses.

De uitrol van het nieuwe beveiligingssysteem is complex, waarbij veel partijen met elkaar moeten samenwerken. We zijn bezorgd dat de bestaande wetgeving niet voldoende zekerstelt dat deze samenwerking ontstaat. Op het gebied van veiligheid is deze samenwerking van groot belang. Daarom hebben we in 2024 hierover een bijeenkomst georganiseerd. In deze bijeenkomst hebben de verschillende partijen besproken wie moet zorgen voor de samenwerking. En hoe alles op het gebied van veiligheid goed op elkaar aansluit.

Toezicht op de ILT

Vanuit Europa worden er eisen gesteld aan de nationale toezichthouders op het spoor. Deze eisen gaan bijvoorbeeld over benodigde competenties van het personeel, strategie- en handavingsplannen en de samenwerking met andere Europese toezichthouders. In het najaar van 2024 heeft de European Railway Agency een periodieke audit op de ILT uitgevoerd. De audit ging goed. Al tijdens de afsluiting van de audit hoorden betrokken ILT-medewerkers een aantal bevindingen uit de audit.

Digitaal zicht op spoorwegoverwegen

We hebben als toezichthouder aandacht voor verschillende veiligheidsaspecten op het spoor, waaronder overwegen. Een belangrijk veiligheidsaspect bij overwegen is dat weg-



gebruikers de trein op tijd moeten kunnen zien om incidenten te voorkomen. Begroeiing en losse objecten kunnen het zicht op het spoor voor weggebruikers belemmeren. Daarom schrijft de wet bepaalde minimale gebieden voor die vrij moeten zijn van objecten. Deze gebieden heten zichtruiten. Vroeger moest de inspecteur voor toezicht hierop naar de verschillende overwegen toe. Sinds 2024 voeren we deze taak digitaal uit. Met behulp van een 3D-model kan de inspecteur overwegen op afstand bekijken. Dat zorgt voor tijdswinst bij het toezicht. We geven de resultaten van het toezicht door aan de beheerder van het spoornet. De beheerder moet actie ondernemen om te zorgen dat de zichtruiten vrij blijven.

Vliegende inspectie voor schade op het spoor

Onze inspecteurs voeren controles uit om te beoordelen of de staat van het spoor binnen de geldende veiligheidsnormen valt. In de praktijk kent dit toezicht verschillende uitdagingen. In verband met de veiligheid kan dit bijvoorbeeld niet plaatsvinden op spoorbruggen als het spoor in actief gebruik is. Ook leidt de focus op kleine details ertoe dat toezicht maar op beperkte afstanden plaats kan vinden. In 2024 hebben we zogenaamde beeldherkenningstechnieken ontwikkeld die automatisch mogelijke schade en andere normafwijkingen kunnen herkennen aan spoorstaven. Hiermee zetten we fysieke inspecties veel gericht in, namelijk daar waar de kans groot is dat er iets aan de hand is.

Geen constatering van alcoholovertredingen bij railmedewerkers

Samen met de politie hielden railinspecteurs in 2024 alcoholcontroles bij treinmachinisten, treindienstleiders en tram- en metrobestuurders. Bij de 241 uitgevoerde blaastesten hebben de ILT en politie geen overtredingen aangetroffen. We hebben de resultaten van de alcoholcontroles gedeeld met de betrokken spoorwegondernemingen en de gemeenten waar de lokale vervoersbedrijven actief zijn.



Door de lucht

Wat is de rol van de ILT?

De luchtvaartautoriteit van de ILT (ILT-Luchtvaartautoriteit) werkt aan het beschermen van de leefomgeving en aan het voortdurend verbeteren van de veiligheid. De luchtvaartautoriteit beoordeelt de sector daarom op nationale en internationale normen voor de burgerluchtvaart. De ILT-Luchtvaartautoriteit controleert hiervoor ook de naleving van geluidregels en regels rond uitstoot. Zij verleent vergunningen, erkent opleidingsinstellingen en registreert luchtvaartuigen. Met onderzoek en advies draagt de ILT-Luchtvaartautoriteit bij aan vernieuwing in de luchtvaart en de veiligheid op luchthavens.

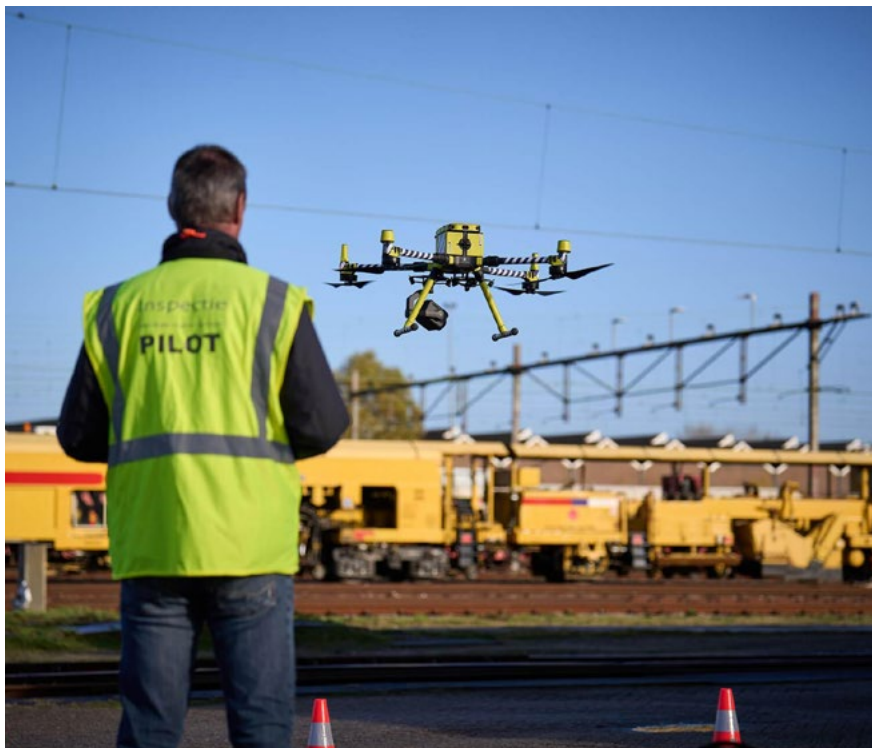
Wat heeft de ILT bereikt in 2024?

Staat van de luchtvaart

In 2024 heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit de Staat van de luchtvaart uitgebracht. Dit is de opvolger van de Staat van Schiphol. De Staat van de luchtvaart beschrijft verschillende onderwerpen die in 2023 actueel waren. Bijvoorbeeld het risicobewustzijn bij gebruikers van drones van de open categorie. Uit onderzoek bleek dat een deel van deze groep gebruikers niet goed weet waar ze wel of niet mogen vliegen.

Ook gaf de ILT-Luchtvaartautoriteit aandacht aan de ontwikkelingen binnen de kleine luchtvaart. De kleine luchtvaart bestaat uit alle vliegtuigen en andere luchtvaartuigen die niet onder lijndiensten of charterdiensten vallen. Voorbeelden hiervan zijn recreatieve luchtvaart en luchtballonnen. De ILT-Luchtvaartautoriteit ziet dat het steeds moeilijker wordt om te vliegen in Nederland. Het luchtruim is druk en nieuwe vliegtuigtechnologie vraagt om nieuwe vaardigheden van piloten. De kans wordt groter dat vliegtuigen zonder toestemming een luchtverkeersgebied in vliegen. Met een groter risico op ongelukken.

Na publicatie van de Staat van de luchtvaart heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit rondetafelgesprekken georganiseerd met sectorpartijen. Het ene gesprek was gericht op de dronegebruikers, het andere op de kleine luchtvaart. Er is besproken welke vervolgcacties nodig zijn om Nederland veiliger te maken.



“Veel mensen zijn zich helaas nog onvoldoende bewust van de gevaren”, denkt onderzoeker Martijn. “Die zijn ook niet zo snel voor jezelf, want als dronepiloot sta je veilig op de grond. Maar als je drone onverwachts onbestuurbaar wordt en ergens tegenaan vliegt, dan kan het apparaat zomaar op iemands hoofd vallen.”

In 2024 onderzocht de ILT-Luchtvaartautoriteit de ervaren hinder van vliegverkeer. Hiervoor gebruikte ze onder andere de meldingen die Nederlanders hebben gedaan op de website vliegherrie.nl. 1 van de conclusies uit het onderzoek was dat mensen meer hinder ervaren als er vaker vliegtuigen overvliegen. De resultaten van het onderzoek staan in de Staat van de luchtvaart die in het voorjaar van 2025 is verschenen.

Overdracht taken Kiwa naar de ILT

In het verleden hebben we ervoor gekozen om een aantal taken rond het verlenen van certificaten en bevoegdheden uit te besteden. Kiwa voerde een aantal luchtvaarttaken uit. De Europese toezichthouder op het gebied van de luchtvaart, EASA, was kritisch op deze verdeling van verantwoordelijkheden in Nederland. Kiwa en de ILT hebben daarom in 2024 onderzocht hoe de luchtvaarttaken weer te bundelen. In december 2024 zijn beide partijen overeengekomen dat Kiwa de werkzaamheden rond het certificeren van piloten, luchtverkeersdienstverleners en onderhoudstechnici overdraagt aan de ILT.

Onderzoek naar landingen met een geleidelijk daalprofiel

Vliegtuigen dalen over het algemeen af door stapsgewijs steeds lager te gaan vliegen. Een geleidelijke afdaling blijkt echter voordelen te bieden. Hierbij blijft een vliegtuig langer hoog vliegen waardoor het vliegtuig gemiddeld verder van de grond vliegt. Ook heeft het vliegtuig minder vermogen nodig. Dit zorgt voor minder geluid op de grond, een lager brandstofverbruik en minder uitstoot van schadelijke gassen. In 2024 heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit aanvullend onderzoek gedaan naar landingen met een geleidelijk daalprofiel. Door meer kennis over deze manier van landen te ontwikkelen, stimuleert zij de toepassing van deze procedure.

Voorkomen gebruik van vervuilende hulpmotoren bij stilstaande vliegtuigen

De ILT-Luchtvaartautoriteit controleert of stilstaande vliegtuigen gebruikmaken van aanwezige alternatieven in plaats van het laten draaien van de ingebouwde, vervuilende hulpmotor. Die hulpmotor is de zogenoemde Auxiliary Power Unit (APU).

Volgens de regels moet luchthaven Schiphol voorzieningen aanbieden die in plaats van deze hulpmotoren kunnen worden gebruikt. Schiphol moet minimaal 61 aangewezen vliegtuigopstelplaatsen hebben voorzien van schone alternatieven. Schiphol heeft in 2024 het aantal schone units voor vliegtuigen fors uitgebreid, volgens een APU-actieplan.

De gezagvoerder moet zorgen voor de aansluiting op de alternatieven en een zo snel mogelijke uitschakeling van de hulpmotor. De ILT-Luchtvaartautoriteit controleert op een goede toepassing van deze regels. Hoewel zij over het algemeen constateert dat gebruikers van Schiphol zich goed aan deze regels houden, heeft zij 3 luchtvaartmaatschappijen formeel gewaarschuwd. Daarnaast heeft zij een definitieve last onder dwangsom opgelegd aan 1 luchtvaartmaatschappij. Ook heeft de luchtvaartautoriteit 3 keer een last onder dwangsom ingevorderd van 2 luchtvaartmaatschappijen. Dit vanwege herhaaldelijke overtredingen die zijn geconstateerd nadat een last onder dwangsom was opgelegd.

Geen handhaving bij geluidsoverschrijding Schiphol

De ILT-Luchtvaartautoriteit constateerde in 2024 dat luchthaven Schiphol in 2023 de geluidsgrenswaarde bij Uithoorn met 19,1% had overschreden. Uit nader onderzoek bleek dat dit bijna helemaal (19%) kwam door het vliegen volgens het Nieuwe Normen- en Handhavingssysteem. De minister van IenW heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit een aanwijzing gegeven niet handhavend op te treden als de overschrijding hierdoor komt. De luchtvaartautoriteit heeft daarop opnieuw gesignaleerd dat het huidige stelsel onvoldoende individuele bescherming biedt voor omwonenden.

Fouten bij nachtvluchten

Om onnodige geluidsoverlast voor omwonenden van luchthavens tegen te gaan, vindt de ILT-Luchtvaartautoriteit handhaving op het ongeoorloofd en foutief uitvoeren van nachtvluchten belangrijk. Zij heeft in 2024 een last onder dwangsom opgelegd. Dit omdat een luchtvaartmaatschappij voor de 3e keer binnen 1 jaar ongeoorloofd is afgeweken van de nachtelijke vertrekroute vanaf Schiphol.

Nieuwe brandstoffen in de luchtvaart

Innovatie in alternatieve brandstoffen speelt een belangrijke rol in het verduurzamen van de luchtvaart. Duurzame vliegtuigbrandstoffen, zoals biobrandstoffen en synthetische kerosine, dragen aanzienlijk bij aan de vermindering van CO₂-uitstoot in vergelijking met traditionele kerosine. De ILT-Luchtvaartautoriteit zag in 2024 toe op de naleving van regelgeving, certificering en veiligheidseisen rondom innovatieve brandstoffen en aandrijfsystemen. Daarmee speelt zij een belangrijke rol in het mogelijk maken van deze ontwikkeling.

Ook zijn de 1e stappen gezet richting het gebruik van waterstof in de luchtvaart. In 2024 is op Europees niveau hard gewerkt aan het mogelijk maken van vliegen op waterstof. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft op Europees niveau geadviseerd bij de ontwikkeling van nieuwe wet- en regelgeving en bij de ontwikkeling van de benodigde infrastructuur.

Veiligheid bij onderhouds- en productiebedrijven

Het is noodzakelijk voor de luchtwaardigheid van vliegtuigen dat zowel de productie als het onderhoud goed en veilig wordt uitgevoerd. Internationale verplichtingen stellen daarom eisen aan het veiligheidsmanagement bij productie- en onderhoudsbedrijven. Onderhoudsbedrijven moesten eind 2024 een systeem van veiligheidsmanagement ingevoerd hebben. Productiebedrijven moeten dit vanaf begin 2025. De ILT-Luchtvaartautoriteit constateerde dat 34 van de 54 onderhoudsbedrijven in Nederland voldeden aan deze eis. 15 ondernemingen hebben 4 maanden de tijd gekregen om het veiligheidsmanagementsysteem volledig ingevoerd te hebben. 1 onderneming is geschorst en 4 ondernemingen hebben zelf hun licentie ingetrokken.





Vervoer van gevaarlijke stoffen

Wat is de rol van de ILT?

Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn de risico's voor mensen en milieu groter dan bij het vervoer van andere goederen of personen. Daarom zijn er speciale regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het transport van deze stoffen kan via een buisleiding, over de weg, over het spoor, over het water of door de lucht. Wij houden toezicht op naleving van de regels bij dit transport en handhaven waar we overtredingen zien.

Wat heeft de ILT bereikt in 2024?

Gemeenschappelijke inspecties op buisleidingen en Seveso-bedrijven

Via buisleidingen worden aardgas, brandbare stoffen en giftige stoffen onder hoge druk getransporteerd. 44 bedrijven maken in Nederland gebruik van ongeveer 18.000 kilometer buisleiding. Deze buisleidingen beginnen vaak bij bedrijven die werken met relatief grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Deze bedrijven worden Seveso-bedrijven genoemd en voorbeelden zijn raffinaderijen en gaswinningen. Seveso-omgevingsdiensten zijn toezichthouder voor Seveso-bedrijven. De ILT is de toezichthouder voor transport via buisleidingen tussen de bedrijven. Daarom hebben de ILT en de omgevingsdiensten gezamenlijk inspecties uitgevoerd in 2024. Dit om te beoordelen of de leiding van het begin tot het einde veilig was. In dit gezamenlijke toezicht zijn geen overtredingen geconstateerd. Wel constateerde de inspectie dat er onbekendheid is bij omgevingsdiensten over wat zij moeten doen bij buisleidingen die op het terrein van het bedrijf liggen. Zo nemen omgevingsdiensten geen regels op voor deze buisleidingen in de vergunningverlening. De ILT heeft dit onder de aandacht gebracht bij de Seveso-omgevingsdiensten. Ook ondersteunt de inspectie hen met een informatieblad. Hierin doet de ILT voorstellen op welke onderwerpen omgevingsdiensten regels kunnen verbinden aan een vergunning.

Buisleidingen en de energietransitie

Energiedragers van de toekomst, zoals waterstof en ammoniak, zullen voor een deel via buisleidingen worden vervoerd. Wij houden toezicht op het naleven van de regels op het gebied van de veiligheid. Het wettelijke veiligheidskader hiervoor is voor een deel nog in ontwikkeling. De ILT richt zich daarom in de samenwerking met andere partijen, zoals het ministerie van IenW, vooral op het bij elkaar brengen van feiten. Dit om de verschillende risico's in beeld te brengen. Hiermee droegen wij in 2024 al bij aan het toekomstbestendig maken van de veiligheidskaders.

Verbetering veiligheid brandstofoverslag na last onder dwangsom

In 2023 constateerden we verschillende overtredingen tijdens de inspectie van een trein met gevaarlijke stoffen. Het brandstofoverslagbedrijf had te veel vloeistof in de reservoirwagens geladen en de mangaten niet goed afgesloten. In verband met de ernst van deze overtredingen hebben we een last onder dwangsom opgelegd aan het bedrijf. In 2024 deden we meerdere herinspecties. Bij een inspectie in maart troffen we opnieuw fouten aan bij het vullen van de reservoirwagens. Tijdens 8 herinspecties daarna bleek dat het bedrijf de benodigde corrigerende maatregelen had genomen. We troffen geen fouten meer aan. Op basis van de verbeterde veiligheid van de brandstofoverslag hebben we de dwangsom ingetrokken.

Lekkages bij het aan- en afkoppelen van tankschepen

Tijdens het aan- en afkoppelen van tankschepen komen regelmatig gevaarlijke stoffen vrij. Dit heeft serieuze risico's voor mensen en het milieu. We merkten op dat er aangescherpte regels nodig zijn. En dat vervoerders nog te weinig melding maken als gevaarlijke stoffen vrijkomen bij het aan- en afkoppelen. Gesprekken met de varende sector in 2024 hebben ertoe geleid dat er een hogere bereidheid tot melden is ontstaan bij vervoerders. We hebben ook bijgedragen aan het internationaal agenderen van de problematiek en de noodzaak tot het aanscherpen van de eisen.

Varend ontgassen

In 2024 is het aantal stoffen die verboden zijn om in de atmosfeer te ontgassen, uitgebreid. We hebben daarom het team voor toezicht en handhaving bij verboden emissies en andere overtredingen bij het ontgassen, vergroot naar in totaal 10 inspecteurs. Zij maken in hun werk gebruik van onder andere digitale snuffelpalen en drones. Ook hebben we meldingen vanuit de sector en omgevingsdiensten en klachten van omwonenden meegenomen in de inschatting waar gericht toezicht moest gebeuren. Door de inzet van verschillende informatiebronnen is ons toezicht en onze handhaving nog effectiever.



Zo zegt Kees, senior inspecteur en projectleider Varend Ontgassen: “Om goed te kunnen handhaven, moet de inspectie overtredingen opsporen. Dat doen we op de vaarwegen onder andere met drones. Het betreft hier dan extra belastende informatie die de drone ophaalt als bewijslast. Meldingen vanuit de sector, omwonenden en de bestaande eNoses helpen ons daarnaast om overtreders snel op te sporen. Naast het veilige transport houdt de ILT hiermee ook nadrukkelijk toezicht voor een veilige leefomgeving en het voorkomen van onnodige emissies.”

Nieuwe opleidingseisen voor vervoer van gevaarlijke stoffen

Aan het vervoer van gevaarlijke stoffen met een schip, zijn in een internationaal verdrag eisen gesteld. Dit verdrag geldt voor het hele Koninkrijk der Nederlanden. De landen binnen het koninkrijk moeten zelf nog wel het verdrag verankeren in nationale wet- en regelgeving en een toezichthouder aanwijzen. In 2024 zijn we gestart met een 1e nulmeting op de naleving van deze eisen op de 3 Caribische landen binnen het Koninkrijk der Nederlanden. De 1e meting is op Curaçao uitgevoerd samen met de lokale havenveiligheidsinspectie, waarbij de vervoersketen en juridische context in beeld is gebracht. Uit de nulmeting bleek dat Curaçao het internationale verdrag nog moet verankeren in nationale wet- en regelgeving. Ook moet Curaçao nog 1 of meerdere nationale toezichthouders aanwijzen. We constateerden dat het opleiden van personeel van de bedrijven die gevaarlijke stoffen vervoeren, ook nog de nodige aandacht moet krijgen.

De internationale burgerluchtvaartautoriteit ICAO heeft eisen opgesteld voor ondernemingen die gevaarlijke stoffen willen vervoeren door de lucht. De afgelopen jaren heeft ICAO de methodiek aangepast die gaat over het opleiden en het beoordelen van werknemers die werken aan het luchttransport van gevaarlijke stoffen. Deze methodiek heet Competence Based Training & Assessment (CBTA).

In 2024 heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit een audit uitgevoerd op de invoering van de CBTA bij erkende opleidingsinstellingen. Ook houdt de luchtvaartautoriteit toezicht op het opleiden van medewerkers die direct of indirect werken met gevaarlijke stoffen. Dat doet zij door te controleren of de onderneming de taken en bevoegdheden van deze medewerkers heeft omschreven. En of deze een CBTA-opleidingsprogramma heeft ingericht voor de medewerkers. Om bedrijven te helpen hiervoor trainingsprogramma's in te richten, heeft de luchtvaartautoriteit een checklist gepubliceerd op de website van de ILT.

Effectiever toezicht door het inzetten van data

De ILT heeft in 2024 met de Douane samengewerkt zodat de inspectie al in de systemen van de Douane kan filteren op verhoogde risico's. Een praktisch voorbeeld is selectie op chemische benamingen die om nader onderzoek vragen. Risico's ontdekken kan ook door te filteren op vrachtgevaarlijke stoffen die uit bepaalde werelddelen komen of die door bepaalde afzenders of luchtvaartoperators zijn verzonden. Hierdoor kunnen we gericht inspecties uitvoeren.





2.2 Circulaire economie

Thema Circulaire economie in 2024

In een circulaire economie worden grondstoffen, producten en materialen zoveel mogelijk hergebruikt en gerecycled. Hierdoor ontstaat er minder afval, neemt de uitstoot van broeikasgassen af en is er een besparing op primaire grondstoffen. Nederland wil in 2030 het gebruik van primaire niet-biologische grondstoffen halveren en in 2050 een geheel circulaire economie hebben.

De producten die gemaakt worden met hergebruikte en gerecyclede materialen moeten veilig zijn. Bijvoorbeeld zonder resten van giftige stoffen. Voor besparing van grondstoffen en vermindering van afval is het ook belangrijk dat er meer duurzame producten op de markt komen. Duurzame producten gaan niet alleen langer mee. Ze zijn ook geproduceerd zonder schade voor mens en milieu en zijn veilig en (energie)zuinig in gebruik. Daarom zetten we ons in voor veilige en duurzame producten en stimuleren we een veilige circulaire verwerking van afvalstoffen. In het MJP 2024-2028 schreef de ILT dat zij meer inzet op afval en circulaire economie.

Nieuwe inzamelnormen verschillende producten in 2024 niet gehaald

Om hergebruik en recycling te stimuleren, zijn er wettelijke inzamelnormen en recyclenormen voor verschillende producten. We zagen in 2024 dat de verantwoordelijke partijen veel van de nieuwe normen die van kracht zijn geworden, niet behalen. Dit geldt voor de inzamelnormen voor kunststofflessen, metalen drankverpakkingen en drankkartons. Hierover staat meer in [paragraaf 2.2 Inzameling en recycling van blikjes en plastic flesjes](#). Ook komt daar aan bod wat we hieraan doen.

Criminele activiteiten in elke schakel van de kunststofafvalketen

Uit [onderzoek in 2024 van de ILT-IOD](#) bleek dat criminele activiteiten voorkomen in elke schakel van de kunststofafvalketen, van productie tot verwerking. Dit terwijl Nederland een belangrijke speler is in de wereldwijde handel in kunststofafval. Terugkerend in elk van deze fases, is de onbetrouwbare en criminele rol die sommige handelaren en tussenpersonen in deze branche spelen. Het grootste risico ligt bij handelaren die het afval inkopen en verkopen zonder zelf een opslag- of verwerkingslocatie te hebben. Dit onderzoek is gepubliceerd in het Dreigingsbeeld Milieucriminaliteit 2024. De ILT-IOD deelde met de openbare publicatie van dit onderzoek kennis over criminaliteit in de keten van kunststofafval.

Toename onveilige en niet-duurzame producten via e-commerce

Het aantal producten afkomstig van Aziatische e-commerce platforms neemt toe. Deze pakketstroom gaat meestal rechtstreeks van de fabrikant naar de Europese consument en gebruiker. Inmiddels worden jaarlijks meer dan een miljard pakketjes via Nederland in de EU geïmporteerd. De naleving van de Europese normen is bij deze aanbieders ernstig in het geding. Consumenten en bedrijven binnen de EU kunnen er niet voldoende op vertrouwen dat deze producten veilig, gezond en duurzaam zijn.

De ILT stuurde ook namens de markttoezichthouders en de Douane, het [signaal E-commerce platforms buiten de EU zorgen voor onveilige \(markt\)producten](#) aan de minister van Economische Zaken. Uit Europese inspectieresultaten bleek dat de naleving van Europese normen slecht is bij producten die via met name Aziatische platforms op de Europese markt worden aangeboden. 85% tot 95% van de geïnspecteerde producten afkomstig van SHEIN, AliExpress en Temu voldoet niet aan de Europese productwetgeving. De eerste eigen onderzoeken van de Nederlandse inspecties bevestigden de Europese onderzoeksresultaten. Zo bleek bijvoorbeeld uit ons pilot onderzoek naar e-commerce producten dat 80% van de onderzochte producten een te hoog loodgehalte heeft. Deze producten hebben een gezondheidsrisico. Het verbeteren van het toezicht en de samenwerking met Europese toezichtpartners alleen is niet voldoende om het tekort aan naleving op te lossen. Uit het signaal blijkt dat er een integrale aanpak nodig is waarbinnen alle betrokken partijen verantwoordelijkheid nemen.

Van afval naar grondstof

Wat is de rol van de ILT?

Wij houden toezicht op het verminderen en het verwerken van afval en stimuleren een veilige circulaire verwerking van afvalstoffen. Wij richten ons daarom op het beperken van maatschappelijke schade door onvoldoende recycling en benutting van grondstoffen. We houden daarvoor toezicht op de naleving van de regels over onder andere inzamel- en recyclenormen. De omvang van dit toezicht is in 2024 toegenomen door de groeiende hoeveelheid regelgeving en de aanscherping van normen in bestaande regelgeving. Daarnaast willen we het risico bij blootstelling van mens en milieu aan onjuist verwerkte (gevaarlijke) afvalstoffen verminderen. We richten ons ook op het voorkomen van export van afvalstoffen naar landen met onvoldoende verwerkings- en toezichtstructuur.

Circulariteit gaat ervan uit dat ons afval de grondstof is voor nieuwe producten. In 2024 hebben we veel ingezet op het krijgen van meer inzicht in het weglekken van afvalstoffen uit de circulaire keten van kunststofexport en textiel. En veel ingezet op meer inzicht in de circulariteit van producten die op de markt komen in het kader van de energietransitie. Het gaat in dit verband bijvoorbeeld om zonnepanelen en windturbines. We zochten naar nieuwe manieren om gedrag te beïnvloeden: niet alleen met juridische maar ook met financiële aspecten. Want veel milieuschade wordt veroorzaakt omdat een persoon of bedrijf geld wil verdienen ten koste van het milieu.



Wat heeft de ILT bereikt in 2024?

Inzameling en recycling van blikjes en plastic flesjes

In Nederland zit statiegeld op plastic flesjes en sinds 2023 ook op blikjes. Dit bevordert dat consumenten deze drankverpakkingen weer inleveren. Hierdoor kunnen producenten het materiaal opnieuw gebruiken en komt het niet in het zwerfafval terecht.

“Je hebt het niet meteen in de gaten, maar je gebruikt elke dag heel veel verpakkingen. Verpakkingen die je meestal meteen weer weggooit. Of het nu de koffiebeker op het station is, het bakje voor je salade of je flesje voor onderweg. Het is ongemerkt een grote hoeveelheid. Die verpakkingen verminderen is echt nodig. Minder grondstoffen, minder zwerfafval, een schonere omgeving. Daar doe ik het voor”, zegt Gert, senior inspecteur Afval & Circulaire Economie.

In 2024 hebben we al veel producenten en importeurs gevonden die zich niet aan de statiegeldwet houden. Zij berekenen bijvoorbeeld geen statiegeld of zetten het Nederlandse statiegeldlogo niet op het product. Via handhaving stoppen we deze overtredingen. De importeurs krijgen namelijk een boete of een bepaalde termijn om de statiegeldregels door te voeren. Doen ze dit niet, dan krijgen ze een last onder dwangsom. Zo'n dwangsom is een instrument van de toezichthouder om ervoor te zorgen dat de overtreder een overtreding beëindigt, voorkomt of zorgt dat er in de toekomst geen overtreding meer plaatsvindt. We treden ook strafrechtelijk op, met bijvoorbeeld een proces-verbaal als het om grote overtredingen gaat. In 2024 voerden we ongeveer 70 inspecties uit. Daarbij hebben we 11 waarschuwingen uitgedeeld, 2 last onder dwangsommen opgelegd en 2 keer proces-verbaal opgemaakt. Een voorbeeld uit de praktijk: de populaire [limited edition energiedrank van Red Bull werd verkocht zonder statiegeld](#). We spoorden de impor-

teur op die de blikjes als 1e op de Nederlandse markt bracht. Daarna heeft het Openbaar Ministerie (OM) hiervoor een boete opgelegd aan een eenmanszaak.

Ook hebben we in 2024 aandacht gevraagd voor de inzameling van plastic drankflesjes. Wij vinden dat dit voor consumenten aantrekkelijker en makkelijker moet worden gemaakt. De ILT eeft daarom 5 lasten onder dwangsom opgelegd aan Verpact. Dit is de stichting die hiervoor verantwoordelijk is. Verpact overtrad de wet omdat de stichting de wettelijke inzamelnorm van 90% zeker niet haalde. In 2022 werd maar 68% ingezameld en in 2023 74%. Het doel van de lasten onder dwangsom was dat er zo snel mogelijk een goed inzamelsysteem komt. Daarmee kan het wettelijke percentage worden bereikt. Zo vermindert de maatschappelijke schade. De lasten onder dwangsom hadden effect. Verpact heeft een overzicht gepubliceerd waarin consumenten een terugbetalend inleverpunt van plastic drankflessen en blikjes in de buurt kunnen vinden. Dit is een goede 1e stap in het aantrekkelijker en makkelijker maken van het inleveren van flesjes en blikjes met statiegeld. Eind oktober 2024 leverde Verpact 3 onderzoeken aan bij de ILT. Deze waren op tijd en voldeden aan de eisen die de inspectie had gesteld. Daarmee zijn 3 van de 5 dwangsommen vervallen. Een andere last is dat Verpact 5.400 extra innamepunten moet realiseren voor 1 januari 2027. Dit is verspreid over de jaren, afgelopen jaar heeft Verpact verschillende terugbetalende innamepunten gerealiseerd.

Minder plastic verpakkingen voor eenmalig gebruik

Toewerken naar een circulaire economie betekent ook het verminderen van plastic voor eenmalig gebruik. Met andere woorden, zorgen voor minder wegwerpplastic. Vanaf 1 juli 2023 gelden er regels voor wegwerpbekers en voedselverpakkingen. Zo moeten klanten extra betalen voor bekertjes en voedselverpakkingen voor eenmalig gebruik die plastic bevatten. Daarnaast kunnen zij kiezen voor een herbruikbare drinkbeker of voedselverpakking. Dat kan er 1 zijn die de ondernemer aanbiedt of die de consument zelf meebrengt. Vanaf 1 januari 2024 gelden ook regels voor wegwerpbekers en voedselverpakkingen voor consumptie ter plaatse.

Na een uitgebreide inspectieronde in de cafetariasector in het voorjaar van 2024, hebben we in de zomer van dit jaar de evenementenbranche onderzocht. We hebben verschillende toonaangevende evenementen bezocht, waaronder de Zwarte Cross, PinkPop en de Dutch Grand Prix 2024. Onze conclusie na al die bezoeken was dat eenmalige verpakkingen er nog steeds standaard zijn. We hebben ons daarna vooral gericht op de vraag hoe evenementen die verpakkingen vervolgens inzamelen en recyclen. Hier lijkt nog veel ruimte voor verbetering te zijn. In het najaar deden we een steekproef op meerdere grote

kantoorlocaties. De uitkomst hiervan was positief. Het overgrote deel van de bezochte kantoren is inmiddels helemaal overgestapt op herbruikbare bekertjes.

Wederopbouw Fremantle Highway

In 2024 zijn we doorggegaan met ons werk aan de Fremantle Highway (nu: Floor). Op dit autoschip was eind juli 2023 brand ontstaan. Er waren op dat moment bijna 4.000 auto's aan boord, waaronder ruim 500 elektrische. 1 bemanningslid overleed en anderen raakten gewond tijdens de reddingsoperatie. Ruim 2.700 auto's en het schip zelf brandden uit.

In januari 2024 bleek dat de nieuwe eigenaar van de Fremantle Highway een contract had getekend. Met als doel om de overblijfselen van het schip naar China over te brengen om daar te laten repareren. Dit is wat ons betreft niet zomaar mogelijk. We beschouwen het schip als een afvalstof. Het schip was namelijk grotendeels verwoest door de brand en kon niet meer zelfstandig varen. Voordat het schip weer opgebouwd kan worden, moet er eerst een aanzienlijk deel van het schip gesloopt worden. Het vervoeren van een afvalstof naar het buitenland is gebonden aan regels uit de Europese Verordening overbrenging afvalstoffen (EVOA). De rederij wilde van ons een uitzondering op de regels. De nieuwe eigenaar heeft daarop een kort geding tegen ons aangespannen over de beslissing. [De civiele rechter heeft de Staat \(de ILT\) in het gelijk gesteld in het kort geding over de vraag of het schip een afvalstof is of niet](#). De civiele rechter heeft uitgesproken dat de zaak niet voor de juiste rechtbank diende maar bij de bestuursrechter plaats zou moeten vinden.

Tijdens dit proces zijn we met de nieuwe eigenaar in gesprek gebleven. We zijn een voorstander van wederopbouw en hergebruik van het schip om het verlies aan grondstoffen tegen te gaan. Het enige dat de eigenaar in deze situatie kon doen, was de Fremantle Highway op zo'n manier laten ontmantelen dat het geen afvalstof meer was. Zo kon het naar China gebracht worden om daar weer op te bouwen. Die ontmanteling werd in gang gezet. Na een laatste goed verlopen onderwaterinspectie is het schip in oktober 2024 richting China vervoerd, waar de eigenaar het schip weer zeewaardig gaat maken.

Veilige en duurzame producten

Wat is de rol van de ILT?

We houden toezicht op de naleving van de regels voor een aantal specifieke groepen van producten. Dit zijn: bouwproducten, pleziervaartuigen, vuurwerk en overige pyrotechnische artikelen. Maar ook asbest, verkeersproducten, gevaarlijke stoffen in elektrische en elektronische apparatuur, ecodesign (duurzaamheidseisen, zoals energieverbruik, voor energiegerelateerde producten) en drones. Plus energielabels voor gebouwen en energielabels voor auto's en bandenlabels.

We onderzoeken of marktdeelnemers er voldoende voor zorgen dat de producten die zij in de handel brengen, voldoen aan de eisen voor veiligheid en duurzaamheid. Daarbij kijken we onder meer naar erkende instanties die certificaten voor deze producten afgeven. En naar fabrikanten die verplicht zijn om de conformiteit van hun producten zelf te beoordelen. Conformiteit wil zeggen dat producten voldoen aan wat consumenten ervan mogen verwachten. Hierdoor komen er meer veilige en duurzame producten op de markt waar de maatschappij op kan vertrouwen.



Wat heeft de ILT bereikt in 2024?

Afwegingskader voor producttoezicht ontwikkeld

In 2024 hebben we gewerkt aan een aanpak om niet alleen naar een specifiek product te kijken, maar overkoepelend naar de markt en de keten. Hierdoor kunnen we meer impact hebben. We richten ons hierbij op de grootste risico's. We moeten vanuit zo'n 40 Europese verordeningen en richtlijnen toezicht houden. Prioritering op risico's is belangrijk om de beperkte capaciteit zo goed mogelijk in te zetten op de markten en producten met de meeste risico's. Daarvoor hebben we in 2024 een afwegingskader ontwikkeld.

Toezicht op internetplatforms

We houden risicogericht toezicht op internetplatforms. Dat betekent dat wij onze capaciteit inzetten waar zich de grootste risico's voor milieu, veiligheid en vertrouwen van de consument voordoen. Om goed risicogericht toezicht te houden op internetplatforms hebben we in 2024 een selectiemethode ontwikkeld. Die methode laat zien waar de grootste waarschijnlijkheid zit dat internetplatforms niet voldoen aan regelgeving.

Daarnaast hebben we een pilot uitgevoerd op het platform Marktplaats. In deze pilot keken we naar onze verschillende disciplines, zoals analyse, communicatie, inspectie en onderzoek. De vraag was hoe we kunnen werken aan een eenduidig toezicht op producten die worden aangeboden via Marktplaats. Als resultaat hebben we voor inspecteurs een instructie ontwikkeld met de titel ILT-toezicht op producten aangeboden op internetplatform Marktplaats.

Verder heeft de ILT samen met andere inspecties en Douane de social mediacampagne Weet wat je online koopt! ontwikkeld. Het doel was om burgers bewust te maken van de risico's bij het online kopen van producten buiten Europa via e-commerce platforms. Dit was de 1e campagne die de ILT in samenwerking met andere inspectiediensten en de Douane heeft ontwikkeld. De samenwerking heeft zijn vruchten afgeworpen. De campagne heeft veel bereik gehad en gezorgd dat er ook veel niet-volgers zijn bereikt naast de eigen volgers. Met name de video met tips heeft een groot bereik gehad en bij het artikel op LinkedIn was er ook een uitschieter te zien.

Veiligheid fatbikes

In de media en politiek was de fatbike een populair onderwerp in 2024. Veel fatbikes voldoen niet aan de eisen van een elektrische fiets, maar ook niet aan die van een bromfiets en dus zijn ze illegaal. We zijn markttoezichthouder op voertuigen waarbij een (type)

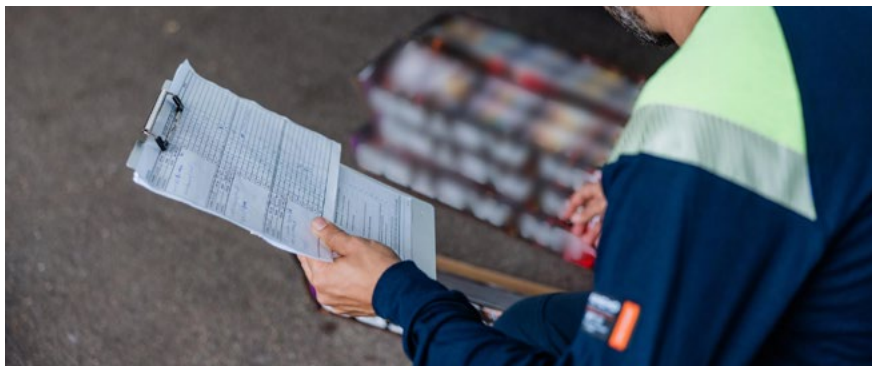


goedkeuring verplicht is, zoals bromfietsen. We zien een groeiend aanbod van goedkope, onveilige en ongekeurde bromfietsen op de Nederlandse markt. Ook het aanbod van in verhouding goedkope fatbikes neemt toe. Nieuwe voorbeelden van (bijna) ongelukken en binnengekomen meldingen waren voor ons aanleiding om te onderzoeken waar de fatbikes vandaan komen.

De handelsstromen zijn ingewikkeld: vanuit China komen veel partijen in Europa terecht. Eenmaal in Europa, kunnen de ongekeurde bromfietsen eenvoudig op de markt komen via websites en social media. In 2024 is het ons gelukt om beslag te laten leggen op een grote partij van ruim 16.500 van deze ongekeurde bromfietsen.

Toezicht en Europese samenwerking tegen onveilig vuurwerk

In 2024 hebben we meerdere acties uitgevoerd om te voorkomen dat onveilig vuurwerk wordt verkocht. Zo hebben we een productveiligheidsonderzoek uitgevoerd door testen te doen op het meest risicovolle F1- (fop- en schertsvuurwerk) en F2-vuurwerk. We hebben 65% van het door ons geteste F1-categorie vuurwerk afgekeurd. Daarnaast constateerden wij dat ruim 40% van het F2-vuurwerk van slechte kwaliteit is. De importeurs zijn met een last onder dwangsom verplicht om deze artikelen van de markt te halen en te (laten) vernietigen.



“Vuurwerk is een intrinsiek gevaarlijk product, want het moet exploderen en een reactie geven”, zegt senior inspecteur en vakgroepvoorzitter Vuurwerk Reinder. “Dat snappen we, maar dan moet het wel een veilig product zijn. Het is vervelend als omstanders gewond raken door stukken vuurwerk. In 2024 hebben we 40% van het F2-consumentenvuurwerk afgekeurd en uit de handel gehaald. Daarmee denk ik dat we structureel hebben bijgedragen aan een veiliger Nederland tijdens de jaarwisseling. Dat is dan ook onze drijfveer waarom we dit doen.”

Op Europees niveau hebben we deelgenomen aan samenwerkingsverbanden waar informatie over inspectieresultaten en interventies wordt gedeeld. Op ons initiatief heeft dit geresulteerd in een Nederlands position paper om Europese wet- en regelgeving aan te passen. In het Europese samenwerkingsverband Joint Market Surveillance Action on Harmonised Products (JAHARP) heeft de ILT een project geleid, gericht op het tegengaan van onveilig vuurwerk. Door deze samenwerking zijn kennis en goede voorbeelden uitgewisseld, waardoor markttoezichthouders in Europa efficiënter hun werk kunnen doen.

Daarnaast heeft een door ons uitgevoerd onderzoek in 2022, effect gehad. Uit het onderzoek bleek dat consumentenvuurwerk niet altijd correct is geclassificeerd. De gaasverpakking, die bedoeld is om het vuurwerk veilig te verpakken, functioneert onvoldoende. Dit onderzoek vormde de aanleiding om in 2024 wetgeving aan te passen en de opslag van vuurwerk in Nederland veiliger te maken.

Pilot met gemeente Amsterdam op verhuur van woningen zonder geldig energielabel

We houden toezicht op de naleving van regels voor energielabels bij verkoop, verhuur en oplevering van woningen en utiliteitsgebouwen zoals kantoren en winkels. Er moet een geldig [energielabel](#) zijn. Er zijn geen landelijke gegevens van verhuurders van woningen beschikbaar. Daarom hebben wij voor handhaving bij het onderdeel verhuur van woningen, een andere benadering gekozen. Die bestond uit het informeren van verhuurders over de regelgeving, met uitleg hoe ze daaraan kunnen voldoen. Deze handhaving wordt ook wel compliance assistance genoemd. Het idee van deze pilot ontstond in de samenwerking met de gemeente Amsterdam. De gezamenlijke informerende brief had positief effect op de naleving van de plicht van energielabels in Amsterdam. 59% van de 937 aangeschreven verhuurders heeft binnen 4,5 maand een label laten registreren voor de verhuurde woning waar het in de brief om ging. Daarnaast hebben sommige verhuurders ook gelijk voor hun andere woningen energielabels laten registreren.

Deze pilot heeft aangetoond dat handhaving op deze manier effectief en efficiënt kan zijn. Ook bleek dat samenwerking met partijen die dicht bij de overtreder staan, in dit geval de gemeente Amsterdam, bij kan dragen aan de actiebereidheid. Hiermee draagt de ILT bij aan de bewustwording van de energiezuinigheid van woningen.

Duurzamere energiegerelateerde producten

Voor energiegerelateerde producten, zoals warmtepompen, warmwatertanks, gaskachels, houtkachels, LED-verlichting en televisies, gelden duurzaamheidseisen (ecodesign). We hebben in 2024 in verschillende productgroepen inspecties gedaan of onderzoeken uitgevoerd. De ILT heeft de bevindingen op verschillende typen apparatuur gedeeld met andere lidstaten binnen de technische commissie van de Europese Commissie. Dit zorgt voor duidelijkheid. Bijvoorbeeld bij verschil in uitleg van wettelijke eisen en technische normen door producenten. Uit inspecties in enkele productgroepen bleek dat er verschillen in interpretatie voor meetmethoden bestaan. Ook dit punt heeft de ILT onder de aandacht gebracht. Daarmee helpt de inspectie om Europese regelgeving beter uitvoerbaar en handhaafbaar te maken en de naleving ervan te verhogen.



2.3 Schone leefomgeving

Thema Schone leefomgeving in 2024

Steeds meer mensen zijn zich bewust van de risico's van schadelijke stoffen zoals broeikasgassen, PFAS en andere gevaarlijke stoffen. Deze stoffen kunnen schadelijk zijn voor de gezondheid, het milieu en de leefomgeving. Door klimaatverandering en toename van chemische stoffen in het milieu neemt de druk op het milieu verder toe. En stijgen de risico's voor onder andere waterkwaliteit. Milieuschade aan de leefomgeving is vaak niet direct zichtbaar, maar de gevolgen op lange termijn zijn groot.

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

Onderzoek milieuvergunningen van bedrijven en belang van samenwerking

Staatssecretaris Heijnen heeft op 15 maart 2024 de Tweede Kamer de Actieagenda Industrie en Omwonenden toegestuurd. De agenda bevat een uitwerking van de aanbevelingen voor een schone en gezonde leefomgeving uit het onderzoek Industrie en Omwonenden van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV). Samen met andere overheden hebben we onderzocht hoe de milieuvergunningen van bedrijven verbeterd kunnen worden. Vooral waar stoffen vrijkomen die risico's voor de gezondheid kunnen vormen. Uit het onderzoek bleek dat omgevingsdiensten de laatste jaren scherper zijn gaan vergunnen, maar dat er ook nog verbeteringen mogelijk zijn. In het [rapport](#) staan 13 aanbevelingen. Waaronder het opzetten van een gezamenlijke meetdienst, doen van beter onderzoek naar de aard van stoffen en zorgen dat vergunningen en installaties up-to-date zijn. Het onderzoek is op 6 december aangeboden aan de Tweede Kamer.

Dit sluit aan bij het [signaal](#) dat wij in juni 2024 hebben gemaakt over het versnipperde toezicht op de waterkwaliteit. Om de waterkwaliteit te verbeteren is betere samenwerking nodig, evenals sterkere wetgeving en voldoende capaciteit en kennis bij alle toezichthouders.

Illegale markt van OAS en F-gassen groeit

Hiernaast zijn er ontwikkelingen in de markt van ozonlaagafbrekende stoffen (OAS) en gefluoreerde broeikasgassen (F-gassen). Deze stoffen dragen bij aan de afbraak van de ozonlaag en de opwarming van de aarde. F-gassen worden bijvoorbeeld gebruikt in koelinstallaties. We zien dat door de strengere Europese wetgeving voor F-gassen, de illegale markt groeit. Dit wordt bijvoorbeeld veroorzaakt doordat verouderde koelinstallaties in werking blijven. De hiervoor benodigde koelmiddelen worden steeds schaarser. Dit creëert een zogenoemde perverse prikkel die ons noodzaakt om ons toezicht op de handel in koudemiddelen te versterken.

Schone bodem en schoon water

Wat is de rol van de ILT?

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

Wat heeft de ILT bereikt in 2024?

Immobilisaat

Immobilisaat is een bouw materiaal van cement en afvalstoffen, zoals de as van verbrand afval uit afvalenergiecentrales en vervuilde grond. Er zitten ook andere materialen in, zoals straalgriet en zeefzand. Het wordt gebruikt als onderlaag voor de fundering van gebouwen zoals sorteercentra en als funderingslaag voor parkeerterreinen. Een fout gebruik van immobilisaat kan schadelijk zijn voor het milieu. Zo kunnen zware metalen uitspoelen naar het grondwater.

We hebben verschillende tekortkomingen vastgesteld bij verschillende schakels in de productieketen van immobilisaat. Ook het toezicht door de certificerende instelling die de controles doet, is niet goed genoeg. Daarnaast zijn de regels (Beoordelingsrichtlijnen) voor dit proces niet duidelijk genoeg en bieden ze te weinig bescherming voor de bodem. Door deze problemen kunnen vervuilende stoffen in het milieu terechtkomen en zich verspreiden.



Ons toezicht heeft gezorgd voor een verbetering van de Beoordelingsrichtlijnen. Bovendien heeft de certificerende instelling de afgifte van productcertificaten verbeterd. Het ministerie van IenW onderzoekt wat de mogelijkheden zijn om van immobilisaat een veiliger en schoner product te maken.

Bodembeschermende voorzieningen

We hebben in 2024 toezicht gehouden op de aanleg van bodembeschermende voorzieningen bij tankplaatsen. Wij hebben de taak om erop te letten dat deze voorzieningen volgens de regels worden aangelegd door erkende aannemers. Het is belangrijk dat deze voorzieningen goed worden aangelegd, zodat de gevaarlijke stoffen niet in de bodem terechtkomen.

Onze informatie over dit onderwerp is sterk verbeterd. We hebben toegang gekregen tot verschillende registratiesystemen. Door gegevens uit verschillende bestanden te combineren, kunnen we aannemers die dit werk uitvoeren zonder erkenning (zogenoemde freeriders), beter opsporen.



Staalslakken

Staalslakken zijn restproducten die vrijkomen bij het maken van staal. Hergebruik vindt plaats in de bouw en landbouw. Ook dienen staalslakken als grondstof voor bouwmaterialen. Bij een foute verwerking kunnen ze stoffen bevatten die schadelijk zijn voor het milieu of de gezondheid. De regels bieden nu onvoldoende bescherming om dit te voorkomen. We hebben in 2023 een signaalrapportage gepubliceerd over de risico's van het gebruik van staalslakken. Als vervolg hierop zijn we in 2024 begonnen met een onderzoek waar staalslakken in het verleden zijn gebruikt.

Waterkwaliteit

We brachten in 2024 het [signaal](#) uit dat een betere bescherming van waterkwaliteit hard nodig is. Samenwerking tussen Rijk, waterbeheerders, omgevingsdiensten, provincies en gemeentes is van groot belang om meer grip te krijgen op de bescherming van de waterkwaliteit. Het signaal heeft ertoe geleid dat de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) en de ILT hun krachten hebben gebundeld om samen met andere partijen het toezicht te versterken. Ook benadrukt het signaal hoe belangrijk een sterk stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving ([VTH](#)) is om de waterkwaliteit te beschermen. Dit onderwerp komt terug in de paragraaf Goed milieutoezicht.

Zorgvuldig gebruik van chemische stoffen

Wat is de rol van de ILT?

We houden toezicht op de naleving van de Europese regelgeving voor de registratie, evaluatie, autorisatie en restrictie van chemische stoffen (REACH). Dit zijn gevaarlijke stoffen die alleen onder strenge voorwaarden mogen worden toegepast. Hiernaast leveren we een bijdrage aan de uitfasering van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS). Een belangrijk aandachtspunt hierbij is PFAS in producten, lozingen en emissies.

Soms is het nodig om een strafrechtelijk opsporingsonderzoek uit te voeren. Dit doet de Inlichtingen- en Opsporingsdienst van de ILT (ILT-IOD). Deze bijzondere opsporingsdienst richt zich op georganiseerde (milieu)criminaliteit, die vaak gebruikmaakt van internationale (financiële) constructies en handelsstromen.

We zijn ook toezichthouder op de Wet precursoren voor explosieven (Wpe) en de Wet explosieven voor civiel gebruik (Wecg). Hierbij kijken we of producenten, distributeurs en handelaren een systeem hebben voor de registratie van en controle op verkoophandelingen. Het gaat daarbij om grondstoffen voor explosieven, ook voor civiel gebruik.

Wat heeft de ILT bereikt in 2024?

PFAS

We hebben in 2024 meer inzicht gekregen in bronnen van PFAS. In de door ons ontwikkelde database staan 550 grote bronnen waar PFAS wordt uitgestoten. Door deze database kunnen we samen met andere organisaties beter toezicht houden. Dit doen we om op de juiste plek te zorgen voor een vermindering van de uitstoot van PFAS. Hiernaast zetten we in op vervanging of minimalisatie van PFAS. Door minder PFAS in producten, lozingen en emissies vermindert de blootstelling eraan van mens en milieu.

Samen met de omgevingsdiensten zijn we bezig zicht te krijgen op de overgang van PFAS-houdend blusschuim naar PFAS-vrij blusschuim. Blusschuim met PFAS zorgt namelijk voor een grote uitstoot. Het gaat hierbij om vele honderden installaties in Nederland. Dit heeft dus een grote impact.

We hebben binnen Europa overlegd over de hoge concentraties PFAS die via grote rivieren Nederland binnenkomen. Het belangrijkste doel van deze gesprekken was het verminderen van PFAS in de rivieren.

Rodenticiden

Rodenticiden zijn chemische middelen die worden gebruikt bij de bestrijding van plaagdieren zoals muizen en ratten. Rodenticiden mogen sinds 2024, vanwege gezondheidsrisico's voor mens en dier alleen onder strikte voorwaarden worden toegepast.

De ILT werkt samen met de NVWA om toezicht te houden op het juiste gebruik van rodenticiden. Zo is er in 2024 vanuit het Kennisnetwerk Biociden een event voor de sector georganiseerd over de nieuwe wetgeving. In het Kennisnetwerk zitten onder andere producenten, beleidsmakers, adviseurs en toepassers van biociden. Hiernaast waren er inspecteurs van de ILT en NVWA aanwezig bij de Benelux Pest beurs voor plaagdierbeheersing, om in gesprek te gaan met ondertoezichtstaanden. Bovendien hebben we ingezet op communicatie richting de sector via onder andere LinkedIn. Sommige berichten werden ruim 10.000 keer bekeken. Alle inspanningen samen hebben geleid tot een flinke vermindering van de hoeveelheid gebruikte rodenticiden op bedrijfsniveau.

Peter, coördinerend specialistisch inspecteur Biociden, benadrukt het volgende: “Veel plaagdierbeheersers hebben het vak gekozen om met hun handen bezig te zijn. Dan kan het lastig zijn om opeens een risico-inventarisatie en een plan op papier te zetten. Maar rodenticiden kunnen zonder deze extra eisen niet meer als veilig voor gebruik in Nederland worden toegelaten. Door handhavingscommunicatie en naleefhulp probeer je zover je als inspectiedienst die rol kunt nemen, te helpen om na te leven.”

Verbod op gevaarlijke UV-blokkers

In 2024 hebben we een uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar verboden zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) die als UV-blokkers kunnen worden gebruikt. Sinds 27 november 2023 is het binnen de Europese Unie (EU) verboden om materialen op die manier te beschermen tegen de zon. Dit vanwege de schadelijke effecten van deze stoffen op zowel het milieu als de volksgezondheid. In Nederland is er overigens geen productie van UV-blokkers.

We hebben 40 bedrijven gecontroleerd die in het verleden deze UV-blokkers hadden geïmporteerd of gebruikt. We concludeerden dat de industrie goed op de hoogte is van het verbod. Alleen bij 1 bedrijf constateerden we een overtreding. Daarbij werd een voorraad van 5.950 kilogram UV-blokkers tegengehouden en teruggestuurd naar de leverancier in China. Hiernaast hebben we een schriftelijke en mondelinge waarschuwing aan het bedrijf gegeven.

Chemische groothandels

We zien toe op de naleving van de Wet precursoren voor explosieven (Wpe) om te voorkomen dat gevaarlijke stoffen in verkeerde handen vallen. Tijdens inspecties in 2024 constateerden we bij chemische groothandels diverse tekortkomingen in de naleving van de regels. Veel bedrijven voerden geen verplichte controle uit op klantidentiteit en eindgebruik van stoffen. Of zij verkochten stoffen aan particulieren zonder vergunning of waren onvoldoende op de hoogte van de regels. Van de 27 geïnspecteerde groothandels ontvingen er 20 een waarschuwingsbrief. In de brief stond dat zij hun werkwijze tijdig moeten aanpassen vóór onze herinspecties. Doel is het verkleinen van veiligheidsrisico's.

Nitromethaan

Bij een bedrijf in een woonwijk in Waalwijk troffen we meerdere opslagtanks met pure (100%) nitromethaan aan. Dit is een risicovolle stof. Deze situatie leverde een veiligheidsrisico op voor de omgeving. De ILT heeft het signaal doorgegeven aan de omgevingsdienst die gelijk een einde heeft gemaakt aan de gevaarlijke situatie. Ook hebben we via de branche gecommuniceerd dat nitromethaan niet op een plek mag liggen die vrij toegankelijk is, bijvoorbeeld in winkelschappen. Deze precursoren moeten achter de toonbank liggen.



Onderzoek naar illegaal spinnenbestrijdingsmiddel

De ILT-IOD heeft een opsporingsonderzoek afgerond naar het gebruik van een illegaal spinnenbestrijdingsmiddel. Deze stelde vast dat de synthetische stof deltamethrin werd toegevoegd aan een schoonmaakmiddel. Hierdoor ontstond een illegaal bestrijdingsmiddel. Het middel kan schade veroorzaken aan mens, dier en milieu. De eigenaar van het bedrijf dat het illegale spinnenbestrijdingsmiddel distribueerde, is aangehouden. De ILT-IOD heeft het dossier ingeleverd bij het OM. De officier van justitie heeft de verdachte een strafblad en een strafbeschikking opgelegd.

Minder broeikasgassen

Wat is de rol van de ILT?

Gefluoreerde broeikasgassen (F-gassen) warmen de aarde op. Ozonlaagafbrekende stoffen (OAS) zijn slecht voor de ozonlaag. Daarmee zijn deze stoffen een bedreiging voor mens en milieu. Er zijn strenge Europese verordeningen voor het gebruik en de toepassing van OAS en F-gassen. Ons toezicht richt zich op het terugdringen van illegale handel en lekverliezen van deze stoffen.

Wat heeft de ILT bereikt in 2024?

Onderschepping illegale drukhouders

In 2024 heeft de ILT-IOD 3 grote partijen illegale drukhouders onderschept. Onder meer aan de grens bij Venlo en in de haven van Rotterdam. Dit in samenwerking met de Douane, het OM en het EU-fraudebureau OLAF. In totaal ging het om 8.439 drukhouders zoals gasflessen, met 107.317 kilogram F-gassen. Er zijn 6 soorten F-gassen aangetroffen, waarnaar op de illegale markt in Nederland veel vraag is.

Kiezen voor natuurlijke koudemiddelen

We richten ons niet alleen op de leveranciers van koudemiddelen, maar ook op de gebruikers ervan. In 2024 hebben we gesprekken gevoerd met enkele supermarktketens die veel koelinstallaties gebruiken. Ook heeft de ILT gesproken met het Rijksvastgoedbedrijf dat de gebouwen van de Rijksoverheid beheert. Deze gesprekken hebben ertoe geleid dat bij nieuwe gebouwen en renovaties wordt gekozen voor klimaatbeheersingsystemen met natuurlijke koudemiddelen. Als er dan lekkages komen, betekent dit minder schade aan het milieu.

Goed milieutoezicht

Wat is de rol van de ILT?

We houden toezicht op Seveso-bedrijven. Dit zijn bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen en vallen onder het Omgevingsbesluit. Wij kijken tijdens de inspecties onder andere naar de veiligheidscultuur van de bedrijven.

We houden ook toezicht op bedrijven die werken met genetisch gemodificeerde organismen. De controle op naleving van de regels vindt onder andere plaats in laboratoria, bij veldproeven en bij onderzoek met gentherapie. Ook voeren we controles uit op importstromen.

Daarnaast zetten we ons in om het VTH-stelsel milieu te verbeteren. Dit is het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) waar onder andere de omgevingsdiensten deel van uitmaken. We hebben ook een rol binnen het VTH-stelsel. Zo adviseren wij de omgevingsdiensten over omgevingsvergunningen van de meest vervuilende bedrijven in Nederland. Een goede werking van het VTH-stelsel is belangrijk om schade aan de gezondheid, het milieu en de leefomgeving te beperken. Bovendien is dit noodzakelijk voor het vertrouwen van burgers in de overheid.

We houden ook toezicht op Bonaire, Sint Eustatius en Saba (BES). Door nieuwe wetgeving per 1 april 2024 zijn we gestart met het interbestuurlijk toezicht op de taakuitvoering door de lokale besturen. Het toezicht is gericht op vergunningverlening, toezicht en handhaving met betrekking tot milieu. We houden in de gaten of ondernemingen voldoen aan de wet- en regelgeving. En of zij de best beschikbare technieken gebruiken om schade te voorkomen of te verminderen.

Wat heeft de ILT bereikt in 2024?

Bedrijven

We inspecteerden in 2024 100 Seveso-bedrijven en voerden 50 inspecties uit op basis van binnengekomen signalen. We constateerden meerdere overtredingen. Deze overtredingen zijn bijvoorbeeld de beperkte opleiding en taken van de veiligheidsadviseur of het foutief aanbrengen van etiketten en kenmerking. We namen bij deze bedrijven passende maatregelen om verbeteringen te stimuleren.

Voor Seveso-bedrijven is er veel aandacht. Met name voor grote bedrijven zoals Tata steel, Chemours en GES Amsterdam B.V. De ILT besteedt extra aandacht aan deze bedrijven om de omwonenden beter te beschermen. Haar toezicht op Tata Steel en GES Amsterdam B.V. heeft geleid tot een proces-verbaal en een last onder dwangsom. De ILT is in 2024 ook gestart met een uitgebreid onderzoek bij het chemiebedrijf Chemours.

Genetisch gemodificeerde organismen

In 2024 zijn alle ondertoezichtstaanden in deze sector geïnspecteerd. We keken hierbij naar de invulling van de rol van veiligheidsfunctionarissen. We onderzochten hoe deze functionarissen interne controles op de uitgevoerde risicobeoordelingen deden. Hiernaast toetsten we op de naleving van wettelijke bepalingen en procedures. Door onze acties worden de bedrijven gestimuleerd nog meer aandacht te besteden aan de veiligheidseisen.

VTH-stelsel milieu

We hebben in 2024 gewerkt aan verbeteringen in het VTH-stelsel. We hebben ingezet op het gebruik en de datakwaliteit van het informatiesysteem Inspectieweb. Inmiddels zijn alle omgevingsdiensten aangesloten op dit systeem. Het is goed om informatie met elkaar te delen zodat er beter toezicht kan worden gehouden. We hebben in 2024 3 onderzoeken gepubliceerd naar het functioneren van het VTH-stelsel. Het ging hierbij om [geluid](#), de [coördinerende taak van de provincies](#) en de [verbetering van vergunning-](#)



[verlening op het gebied van uitstoot naar de lucht](#). Deze 3 rapporten bieden concrete aangrijpingspunten om de werking van het VTH-stelsel te verbeteren.

Verder hebben we een aantal netwerkbijeenkomsten (mede) georganiseerd voor alle partijen in het VTH-stelsel. Dit soort bijeenkomsten leggen een basis voor een betere samenwerking. In 2024 richtte de samenwerking zich onder andere op het aanpakken van concrete milieuproblemen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de ongewenste uitstoot van F-gassen bij koelinstallaties in supermarkten. We hebben gerichte handvatten aan omgevingsdiensten meegegeven om dit aan te pakken.

Omgevingswet

We geven wettelijk advies aan omgevingsdiensten over de milieuvergunningen. Zij voeren deze adviezen en zienswijzen vaak geheel of gedeeltelijk door zodat er een betere milieuvergunning ontstaat. We publiceren deze adviezen en zienswijzen op onze website. Wij kunnen in beroep gaan als bedrijven deze niet of onvoldoende uitvoeren.

In 2024 heeft de Rechtbank Oost-Brabant in een tussenvonnis uitspraak gedaan over een beroep dat de ILT had ingediend. Dit ging over een vergunning voor het bedrijf DOW Chemicals die was uitgegeven door het bevoegd gezag. De ILT maakte bezwaar tegen de vergunning omdat de beschreven stikstofuitstoot te hoog was. De rechter stelde de inspectie in het gelijk. Het gevolg is dat het bedrijf werkt aan een betere vergunning waarbij er een lagere stikstofuitstoot wordt toegestaan. Dit is van groot belang voor de leefomgeving.



Hiernaast heeft de ILT 2 adviezen uitgebracht over de aanvraag voor een vergunning van Chemours. Dit is een chemiebedrijf dat PFAS uitstoot. Bij beide aanvragen concludeerde de ILT dat er relevante informatie ontbrak. Als het bedrijf deze informatie niet of onvolledig aanlevert aan het bevoegd gezag, was het advies van de ILT om de aanvraag niet in behandeling te nemen. Hiermee ziet de inspectie erop toe dat de uitstoot van PFAS wordt beperkt.

BES-eilanden

Op Bonaire troffen we in 2024 een zeer zorgwekkende en urgente situatie aan bij een afvalbedrijf. Grote delen van het bedrijf waren zonder vergunning in werking en het ontbrak jarenlang aan toezicht door de lokale overheid. De bodem en de nabijgelegen baai zijn zwaar verontreinigd door onder andere zware metalen. De omwonenden klagen over gezondheidsklachten, stank, rook, vliegen en muggen. Na meerdere uitslaande branden heeft de Rijksvertegenwoordiger een juridische procedure gestart.

Rijkswaterstaat en Defensie

Wat is de rol van de ILT?

De ILT houdt toezicht op Rijkswaterstaat voor de uitvoering van de eigen waterbouwwerken. De inspectie controleert ook of deze organisatie voldoet aan de voorschriften van onder andere de omgevingsvergunning.

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

Wat heeft de ILT bereikt in 2024?

Rijkswaterstaat

De ILT heeft in 2024 toezicht gehouden op de eigen werken van Rijkswaterstaat voor het voorkomen van bodem- en (grond)waterverontreiniging. De focus lag op het verplaatsen en toepassen van grond of baggerspecie, omdat hierin stoffen kunnen zitten die schadelijk zijn voor mens en milieu.

Het is lastig om te achterhalen waar er grond of baggerspecie is toegepast omdat het niet verplicht is om dit te melden. Daarom heeft de ILT samen met de grondsector en Rijkswaterstaat gewerkt aan een voorstel voor nieuwe regelgeving. Het resultaat hiervan is dat de regels worden aangepast. De ILT overlegt ook met partijen zoals Rijkswaterstaat om ervoor te zorgen dat iedereen de regels op dezelfde manier begrijpt. Dit helpt om verontreiniging te verminderen.

Defensie

Veel milieuvergunningen van de grotere defensielocaties zijn verouderd en moeten worden vernieuwd. Bovendien wil Defensie de komende periode haar activiteiten uitbreiden, ook daarvoor zijn actualisaties van vergunningen en nieuwe vergunningen nodig.

De ILT richt haar toezicht bij Defensie op de grootste locaties en de grootste risico's van bepaalde activiteiten. De inspectie heeft handhavend opgetreden waar Defensie niet voldeed aan de eisen. In 2024 ging het hierbij onder meer om de Europese Verordening overbrenging afvalstoffen (EVOA), emissies in de lucht en de energiebesparingsplicht.

Ontoereikende vergunningen vormden een ander punt. De ILT heeft lasten onder dwangsom opgelegd en soms moest Defensie activiteiten stoppen omdat de activiteiten schade kunnen veroorzaken aan de leefomgeving. Defensie heeft melding gedaan van PFAS-verontreinigingen op 13 locaties. Deze verontreinigingen zijn in het verleden ontstaan door het gebruik van PFAS-houdend blusschuim bij brandoefeningen. De ILT stimuleert maatregelen om de risico's van verdere verspreiding van deze schadelijke stoffen naar de omgeving te beperken.



2.4 Veiligheid en continuïteit van publieke diensten

Thema Veiligheid en continuïteit van publieke diensten in 2024

Tekort aan corporatiewoningen blijft groot

Het tekort aan corporatiewoningen blijft groot door de gestegen vraag en beperkte toegang tot betaalbare bouwgrond. Ingrijpende maatregelen en steun van het Rijk zijn nodig om nieuwbouw te versnellen. Die ontbreken op dit moment. Overheden en corporaties hebben bovendien extra tijd en inzet nodig om beter te sturen op de programmering en de grondprijzen. Gemeenten hebben een centrale rol in de nieuwbouw. Zij hebben hierbij meer steun van het Rijk nodig. Meer hierover staat in de [Staat van de corporatiesector 2025](#).

Kwaliteit en beschikbaarheid van drinkwater staat onder druk

Door klimaatverandering en de toename van chemische stoffen in het milieu staat de Nederlandse waterhuishouding onder druk. Hierdoor is de kwaliteit en beschikbaarheid van drinkwater niet meer vanzelfsprekend. Schaarse en vervuilde bronnen maken een goede drinkwatervoorziening moeilijker. Vervuiling, droogte en wateroverlast versterken dit probleem. Uiteindelijk kan dit leiden tot gezondheidsschade, economische schade en onrust. Als de drinkwatervoorziening niet in orde is dan heeft dit een grote impact op de samenleving. Langdurige uitval van drinkwater brengt zelfs maatschappelijke ontwrichting met zich mee.

“Water kent geen grenzen, en dat geldt ook voor de uitdagingen die het met zich meebrengt”, zegt Okay, senior inspecteur Drinkwater. “Daarom is een integrale aanpak nodig, waarin overheden, drinkwaterbedrijven en andere stakeholders gezamenlijk verantwoordelijkheid nemen. Alleen door gezamenlijk de uitdagingen van vandaag aan te pakken, kunnen we de drinkwatervoorziening van morgen veiligstellen.”

Hoogwaterbescherming steeds belangrijker

Klimaatverandering maakt ook bescherming tegen hoogwater steeds belangrijker. De stijgende zeespiegel en grotere hoeveelheden water in rivieren zorgen voor toenemende risico's. Als waterkeringen onvoldoende bescherming bieden, kan het achterliggende land overstromen met grote gevolgen.

Impact van AI en cybersecurity op het werk neemt toe

De digitalisering van de maatschappij en het groeiende gebruik van artificiële intelligentie (AI) brengen nieuwe risico's met zich mee. AI is het nabootsen van menselijke vaardigheden met een computersysteem. Denk aan risico's op het gebied van cybersecurity. Een enkele cyberaanval kan belangrijke systemen verstoren en grote gevolgen hebben voor de samenleving, vooral binnen publieke diensten. Ook neemt de dreiging van cybercrime toe door internationale politieke spanningen. Cybercrime is voor verschillende partijen steeds vaker een middel om druk uit te oefenen. Veiligheid en continuïteit van publieke diensten zijn daarom een belangrijk aandachtsgebied voor de ILT.

Goed en betaalbaar wonen

Wat is de rol van de ILT?

De Autoriteit woningcorporaties (Aw), onderdeel van de ILT, houdt namens de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) toezicht op alle woningcorporaties in Nederland. De Aw ziet erop toe dat woningcorporaties hun kerntaak goed vervullen: zorgen dat mensen met een laag inkomen goed en betaalbaar kunnen wonen. Nu en in de toekomst. Nederland telde in 2024 275 corporaties die in totaal bijna 2,4 miljoen woningen bezitten. Het toezicht is georganiseerd op 3 verschillende niveaus, namelijk aan de poort, doorlopend op individuele corporaties en op het stelsel.

Wat heeft de Aw bereikt in 2024?

Toezicht aan de poort

De Aw voert geschiktheid- en betrouwbaarheidstoetsen uit bij benoemingen en herbenoemingen van bestuurders en leden van de raden van commissarissen. Personen die het beleid van een woningcorporatie (mee)bepalen of toezichthouden op dit beleid, moeten betrouwbaar en geschikt zijn voor de uitoefening van hun functie. De toets hierop is verplicht vanuit de wet (artikel 25, lid 2 en artikel 30, lid 2 van de Woningwet). In 2024 heeft de Aw 509 zienswijzes afgegeven en 9 aanvragen ingetrokken.

Daarnaast behandelt de Aw volkshuisvestelijke aanvragen. Deze aanvragen zijn de financieel en juridisch gerichte aanvragen. Bij de aanvragen bekijkt de Aw onder meer of al het geld bedoeld voor sociale huurwoningen, ook daadwerkelijk hieraan wordt besteed. Ook kijkt zij of de corporatie in het belang van de volkshuisvestelijke taken handelt. Voorbeelden van aanvragen zijn: fusie of splitsing van een corporatie, wijziging van statuten of goedkeuring bij verkoop van vastgoed van woningcorporaties. De Aw heeft in 2024 123 volkshuisvestelijke vergunningen toegekend en er 4 afgewezen.

Doorlopend toezicht en verscherpt toezicht

De Aw houdt risicogestuurd toezicht. Op basis van signaleerde risico's voert de Aw jaarlijks onderzoeken uit bij een groot deel van de 275 woningcorporaties. In 2024 heeft de Aw 185 reguliere onderzoeken bij individuele corporaties afgerond. Met de overige corporaties heeft de Aw gesprekken gevoerd, bijvoorbeeld in de vorm van een relatiegesprek.

Naast het doorlopende toezicht kan de Aw woningcorporaties onder verscherpt toezicht plaatsen. Bijvoorbeeld wanneer de financiële continuïteit in gevaar is. Of wanneer de Aw ernstige zorgen of twijfels heeft over de governance. Dat wil zeggen, over de manier van besturen van de corporatie, de vastlegging van de besluiten of over de rol die het bestuur, de ondernemingsraad (OR) en de raad van commissarissen spelen. Wanneer de Aw er onvoldoende vertrouwen in heeft dat die corporatie herstelt uit eigen beweging, dan wordt een corporatie onder verscherpt toezicht gesteld. In 2024 heeft de Aw 1 woningcorporatie onder verscherpt toezicht gesteld. Ook heeft zij 4 woningcorporaties vanuit verscherpt toezicht overgezet naar standaard toezicht.

Stelseltoezicht: Staat van de corporatiesector

De Aw maakt elk jaar de Staat van de corporatiesector. Dit doet ze vanuit haar wettelijke taak: toezien op het corporatiestelsel. Het stelseltoezicht is, naast het individuele toezicht op woningcorporaties en de vergunningverlening, een hoofdtaak van de Aw. In de Staat geeft de Aw signalen af over risico's voor het corporatiestelsel en kansen voor verbetering. De signalen kunnen gericht zijn aan het Rijk, de corporaties, gemeenten of andere partijen.

De Staat van 2023 bevatte 2 hoofdsignalen met 9 subsignalen. De hoofdsignalen zijn:

1. Het proces rond het maken van (prestatie)afspraken leidt onvoldoende tot concrete, harde en wederkerige afspraken met een reële tijdshorizon. Ook cultuuraspecten spelen hierbij een rol.
2. Het veranderend beleid en de wisselende macro-economische omstandigheden zorgen voor onzekerheid, met het risico dat corporaties, maatschappelijk gezien, te vroeg remmen op investeringen. Rijk en corporaties zijn samen verantwoordelijk voor een vertrouwenwekkend kader. En voor een proces waarin steeds weer een balans wordt gezocht tussen opgaven en middelen die voldoende zekerheid bieden.

Sindsdien heeft de minister stappen gezet die passen bij de strekking van de signalen. Met name de herijking van de nationale prestatieafspraken met Aedes en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). En de ontwikkeling met Aedes van het duurzaam prestatiemodel (in afstemming met Waarborgfonds Sociale Woningbouw (WSW) en Aw).

Verder werken aan impact: pilot regionalisering, handreiking belangenverstrengeling en in gesprek met de sector

De Aw werkt jaarlijks aan verschillende middelen. Die interventies versterken de impact van handelen naast de gewone middelen die de Aw in haar toezicht gebruikt. Daarnaast onderzoekt zij steeds hoe het toezicht zich zowel inhoudelijk als in het handelen verder kan ontwikkelen. Hieronder staan 3 voorbeelden van 2024 uitgelicht.



Pilot regionalisering

In 2024 heeft de Aw het project Regionale Oriëntatie gestart. Zij wil als toezichthouder naast signaleren, ook haar rol versterken door zaken op de regionale agenda te zetten en te reflecteren. Zij heeft voor dit doel een 1e stap gezet met 2 pilots. Op basis van nieuw ontwikkelde informatieproducten ging de Aw met corporaties uit verschillende regio's in gesprek. Zij wilde graag horen hoe corporaties over bepaalde zaken denken en zelf zaken benoemen. Het ging daarbij om:

- De volkshuisvestelijke opgave in de regio.
- De doorvertaling van deze opgave via lokale prestatieafspraken naar de meerjarenbegroting van de corporaties.
- Het gat dat hierbij is opgetreden naast het gat dat ontstaat door het verschil tussen de begroting en de realisatie.
- Het handelingsperspectief. Wat kan er en door wie worden veranderd zodat de realisatie van de opgaven verbetert en sneller tot stand komt?

Handreiking voorkomen schijn van belangenverstrengeling

Voor het vertrouwen van de maatschappij in de corporatiesector is goed bestuur en goed intern toezicht op dat bestuur noodzakelijk. Commissarissen moeten onafhankelijk en kritisch zijn en geen (indirecte) deelbelangen hebben die dat in de weg kunnen staan. Voor bestuurders geldt dat er geen sprake mag zijn van verwevenheid van belangen, die nadelig kan zijn voor de belangen van de woningcorporatie. De Aw toetst op (de schijn van) belangenverstrengeling bij de aanvraag zienswijze geschiktheid en betrouwbaarheid én in het doorlopend toezicht. De Aw heeft in 2024 een handreiking uitgebracht met situaties uit de praktijk die zij regelmatig terugziet in de aanvragen geschiktheid en betrouwbaarheid. Casussen rondom politieke nevenfuncties, adviesfuncties en vastgoedbezit staan in deze handreiking uitgewerkt.

Een belangrijke opvatting van de Aw is dat het voorkomen van (de schijn van) belangenverstrengeling, niet betekent dat bestuurders en commissarissen van woningcorporaties nevenfuncties met bijbehorende nevenbelangen moeten vermijden. Ervaren bestuurders en commissarissen zijn van waarde voor de woningcorporatie en de sector. Wel is hier een alerte en kritische houding (kracht-tegenkracht) nodig van bestuur en raad van commissarissen om mogelijke risico's te voorzien.

In gesprek met de sector

De Aw voert als toezichthoudende autoriteit verdiepende gesprekken met corporaties en stakeholders in de sector. Dit vanuit verbinding en vanuit het perspectief 'zelfde doel, verschillende rollen'. Daarom organiseert zij bijeenkomsten om open en opbouwende dialogen te voeren over inhoudelijke en strategische onderwerpen. Het uitwisselen van verschillende perspectieven en ervaringen tijdens bijeenkomsten, versterkt de ontwikkeling van de sector die de Aw voor ogen heeft.

De regiobijeenkomsten van de Staat van de corporatiesector zijn een goed voorbeeld van dialoog met en tussen bestuurders van woningcorporaties. Dat geldt ook voor de stakeholderbijeenkomst in maart voor brancheorganisaties, VRO en provincies (Interprovinciaal overleg). De deelnemers spraken met elkaar over de signalen vanuit de Staat. Het realistisch begroten door corporaties, het voeren van goed huurbeleid en het voorkomen van (schijn van) belangenverstrengeling waren belangrijke gesprekspunten.

Een ander voorbeeld van dialoog is de netwerkbijeenkomst in september over de verschillen in gedachtepatronen. En de effecten daarvan op de besluitvorming bij het besturen van woningcorporaties. De betrokkenen uit de sector hebben hier gesproken over overeenkomsten tussen intern en extern toezicht. De deelnemers gebruikten hiervoor het zogenoemde agency en steward model in het omgaan met dilemma's in conflicten. De Aw heeft als toezichthouder voor een goede en evenwichtige besluitvorming, zowel de houding van steward (samenwerken, adviseren en vanuit vertrouwen) als van agent (control, macht, kaders) nodig.

Goed en veilig drinkwater

Wat is de rol van de ILT?

Drinkwater is essentieel voor onze gezondheid en de samenleving. Drinkwaterbedrijven zorgen voor het leveren van schoon en veilig water. Wij houden toezicht op de drinkwatervoorziening om de kwaliteit, veiligheid en continuïteit zeker te stellen. Dit doen we risicogericht (daar waar de grootste risico's zijn) en volgens de eisen uit onder meer de Drinkwaterwet. We controleren ook op legionellapreventie bij zogenoemde prioritaire instellingen, zoals ziekenhuizen, sauna's en zwembaden.



Wat heeft de ILT bereikt in 2024?

Leveringszekerheid drinkwater op de agenda bij provincies

We constateerden dat de knelpunten in beschikbaarheid en kwaliteit van drinkwaterbronnen flink groter zijn dan voorzien in de huidige leveringsplannen van de drinkwaterbedrijven uit 2020. In gesprekken met drinkwaterbedrijven en provincies hebben we aandacht gevraagd voor hun verantwoordelijkheid met betrekking tot de drinkwatervoorziening en leveringszekerheid. Het algemene beeld dat hieruit naar voren kwam, is dat de zorgplicht en verzekering van de publieke drinkwatervoorziening vaak onvoldoende prioriteit krijgen. Hierover hebben we in 2024 een [signaalrapportage](#) gepubliceerd. Dit heeft ertoe geleid dat provincies van de leveringszekerheid van drinkwater inmiddels een belangrijk onderwerp hebben gemaakt op hun agenda. Zij nemen het mee in gebiedsprocessen.

In een gebiedsproces werken alle betrokken partijen samen om een samenhangende aanpak te bedenken voor een bepaald gebied. Provincies spelen hierin een sleutelrol en moeten de belangen van de drinkwatervoorziening zorgvuldig afwegen tegen die van natuur, landbouw en wonen. Tegelijkertijd zijn er grote uitdagingen voor provincies. Zij lopen achter in de vergunningverlening voor de drinkwatervoorzieningen. Bovendien bedreigt verontreiniging de kwaliteit van drinkwaterbronnen. We spreken provincies als dat noodzakelijk is, individueel aan op hun verantwoordelijkheid om deze problemen aan te pakken.

Bewustwording eisen bij drinkwaterinstallaties vergroot

We houden ook toezicht op bedrijven die drinkwater leveren uit een eigen winning. In een project in Noord-Brabant en Limburg heeft het toezicht ervoor gezorgd dat eigenaren zich meer bewust zijn van de regels. Zo weten zij beter dat ze een goedgekeurd meetprogramma moeten hebben en monsters moeten laten nemen. Het toezicht verduidelijkt wat er nodig is om het drinkwater van de eigen winningen van goede kwaliteit te laten zijn.

Minder longontstekingen door legionellatoezicht

Het toezicht heeft ondernemers van alle prioritaire doelgroepen bewuster gemaakt van het belang om de juiste maatregelen te nemen tegen legionellabesmetting. Het gaat hier om het voorkomen dat mensen besmetting oplopen. Prioritaire doelgroepen zijn locaties waar de volksgezondheid een groot risico loopt als er legionellabacteriën in het drinkwater aanwezig zijn. Ons legionellatoezicht heeft eraan bijgedragen dat in 2024 het aantal

meldingen van longontsteking door legionella is afgenomen. Volgens het RIVM was het ongeveer 40% lager dan in 2023.

Hoogwaterveiligheid

Wat is de rol van de ILT?

We hebben een belangrijke rol bij de bescherming van Nederland tegen hoogwater. De ILT houdt toezicht op het beheer van de primaire waterkeringen. Rijkswaterstaat en de waterschappen voeren dit beheer uit. Deze waterbeheerders moeten ervoor zorgen dat de primaire waterkeringen voldoen aan de gestelde eisen om Nederland te beschermen tegen overstromingen.

Daarnaast is de ILT vergunningverlener voor de zogenaamde eigen werken van het Rijk. Dit zijn bruggen en sluizen die Rijkswaterstaat aanlegt, onderhoudt en sloopt wanneer deze aan het einde van hun levensduur zijn.

Wat heeft de ILT bereikt in 2024?

Renovatie Afsluitdijk

De renovatie van de Afsluitdijk is een omvangrijk project dat enkele jaren in beslag heeft genomen. We verleenden de omgevingsvergunning en hielden toezicht op de renovatie. De bouwwerkzaamheden van de Afsluitdijk zijn in een afrondende fase. Daarmee zit ook het werk voor ons er voor het grootste deel op.



Onderzoek incident bij spui- en gemaalcomplex

In 2024 hebben we een incident onderzocht dat gebeurde bij het spui- en gemaalcomplex in IJmuiden. Op 2 november 2023 bleef een spuisluis bij het Noordzeekanaal ongecontroleerd openstaan. Hierdoor stroomde zeewater het kanaal in en steeg het waterpeil in Amsterdam. Door een storing konden de kleppen niet sluiten, wat zorgde voor risico's op wateroverlast. We concludeerden dat de hoogwaterveiligheid een groter gevaar loopt wanneer het spui- en gemaalcomplex slecht functioneert. De ILT heeft Rijkswaterstaat geïnformeerd over haar bevindingen. Rijkswaterstaat moest de inspectie laten weten welke maatregelen deze organisatie daarna heeft genomen om herhaling te voorkomen.

Besturingstoezicht

We hielden in 2024 besturingstoezicht op hoogwaterveiligheid. Hierbij kijken we naar kansen en bedreigingen in het beheer van primaire waterkeringen. We hebben alle waterschappen bezocht en kennisgemaakt met de verantwoordelijke bestuurders binnen deze organisaties. Zij spelen een sleutelrol omdat zij de keuzes maken voor het beheer en onderhoud van de keringen. Voor deze waterkeringen ligt er een flinke versterkingsopgave.



Cybersecurity en fysieke veiligheid

Wat is de rol van de ILT?

We houden toezicht op de cybersecurity van aanbieders van essentiële diensten. Cybersecurity moet ervoor zorgen dat informatie veilig blijft en niet wordt gestolen of beschadigd. Aanbieders van essentiële diensten (AED's) zijn organisaties die noodzakelijke diensten leveren voor de Nederlandse samenleving. Het toezicht van de ILT richt zich op de AED's die onder het ministerie van IenW vallen, zoals drinkwater-, luchtvaart-, rail- en havenbedrijven. Om hun dienstverlening veilig te stellen, moeten deze bedrijven hun digitale systemen en informatie goed beveiligen. Ze zijn verplicht cyberincidenten te voorkomen of de impact ervan te beperken. Ook moeten zij passende maatregelen nemen voor hun netwerk- en informatiesystemen.

Wat heeft de ILT bereikt in 2024?

Inspecties AED's

In 2024 hebben we verschillende inspecties bij AED's uitgevoerd. De AED's waar wij tekortkomingen constateerden, hebben deze opgepakt en opgelost waar dat al kon. AED's hebben een meldplicht en moeten incidenten met (mogelijk) ernstige gevolgen tijdig rapporteren. In 2024 hebben AED's enkele incidenten bij ons gemeld. We hebben deze passend behandeld.

Verstoringen jamming en spoofing in de luchtvaart in kaart

In de luchtvaart hebben wij een toename van jamming en spoofing gezien. Dit is het verstoren van GPS-signalen of het versturen van foutieve GPS-signalen, wat risico's oplevert voor de luchtvaart. Het gebeurt vooral in het Midden-Oosten en delen van Midden-Europa. Hoewel dit niet vaak in het Nederlandse luchtruim gebeurt, komen Nederlandse piloten dit wel tegen wanneer ze in deze gebieden vliegen. We hebben het aantal verstoringen in kaart gebracht. Dit heeft geleid tot extra aandacht vanuit de EASA en heeft ook geleid tot maatregelen voor piloten om de risico's te verminderen.

3. De organisatie van de ILT





3.1 Omgeving en ontwikkelingen

Nieuwe taken

De ILT is actief op verschillende werkvelden en heeft door nieuwe of uitgebreide wet- en regelgeving steeds meer taken uit te voeren.

Voor taken die volgen uit nieuw beleid, voeren we een HUF-toets uit. Regelmatig is er voor ons sprake van een nieuwe of gewijzigde inspectietaak. Dit verschilt van beperkte actualisaties in regelgeving tot grote nieuwe taken. In de afgelopen jaren hebben we onder meer nieuwe of gewijzigde taken opgepakt op het gebied van luchtvaartveiligheid, energielabels, waterkwaliteit en woningcorporaties. Maar ook voor cybersecurity, maritiem en de aanpak van milieucriminaliteit. Andere noemenswaardige taakuitbreiding heeft bijvoorbeeld plaatsgevonden op het fysieke toezicht op bodem, taxi, afvaltransport (EVOA), drones en bij het verbod op varende ontgassen in de binnenvaartsector.

Ook voor de bedrijfsvoering is extra werk gekomen. We werken hard om te voldoen aan opgaven die volgen uit EU-verordeningen, -richtlijnen en andere wet- en regelgeving. Voorbeelden zijn data governance, privacy (AVG), en de Wet open overheid (WOO). Voor deze taken wordt vaak niet of beperkt voorzien in extra capaciteit.

In september 2024 hebben we voor het eerst ons Jaarplan (2025) gepubliceerd. Het ILT-Meerjarenplan, dat voorheen ieder jaar werd geactualiseerd maar inhoudelijk een meer langjarig karakter had, wordt periodiek opgesteld in de vorm van een Meerjarenstrategie (MJS). In het ILT-Jaarplan staat wat wij binnen de aandachtsvelden jaarlijks gaan doen. En welke keuzes wij maken om beschikbare capaciteit en middelen zo effectief mogelijk in te zetten om de grootste risico's aan te pakken. Het ILT-Jaarplan is de basis waarop onze afdelingen en programma's de doelstellingen en activiteiten voor alle taken beschrijven.

Omgevings- en stakeholderanalyses

In 2024 hebben wij verschillende analyses uitgevoerd. Ontwikkelingen die mogelijk impact gaan hebben op ons werk, hebben wij opgenomen in de omgevingsanalyse. Die omgevingsanalyse gebruiken we voor de MJS, dat betrekking zal hebben op de periode 2026-2029. We hebben stakeholders in 2024 gevraagd ons te beoordelen. En we hebben

een behoeftenonderzoek onder stakeholders bij de Aw uitgevoerd. Beide onderzoeken leverden belangrijke input op die we meenemen in onze [Ontwikkellijn ILT](#).

Onderzoek certificeringsstelsels

Eind 2024 hebben we het [signaalrapport Naar vertrouwen op certificering](#) uitgebracht. Dit is een signaalrapport naar de werking van de overige 34 certificeringsstelsels als vervolg op het 1e rapport in 2023 over 6 stelsels. Voor alle stelsels geldt dat deze niet optimaal werken. Er is onvoldoende duidelijkheid in rollen, taken en verantwoordelijkheden. Informatie wordt te weinig gedeeld en samenwerking tussen partijen binnen een stelsel is niet gestructureerd. Een nieuw verbeterpunt uit dit nadere onderzoek is uniformiteit in de normstelling. Gebleken is dat certificeringseisen kunnen afwijken van wettelijke eisen, waardoor onterecht het vertrouwen ontstaat dat met een certificaat aan wettelijke eisen wordt voldaan.

Uit het rapport bleek verder dat bij 3 stelsels sprake is van concrete signalen van onterecht afgegeven certificaten. Bij 17 stelsels mist de garantie van afgifte van betrouwbare certificaten. Voor de overige 14 stelsels hebben we risico's en verbetermogelijkheden vastgesteld, maar geldt een beperkte impact op de afgegeven certificaten. Dat betekent dat de stelsels beter kunnen functioneren dan ze doen. We zagen geen aanleiding om deze verbeteringen op te pakken of verder te signaleren. Dat komt omdat in deze stelsels ons handelingsperspectief klein is of certificering op zichzelf een beperkte bijdrage of effect heeft op het doel van het stelsel.

Elk stelsel heeft zijn eigen stakeholders en verbeterpunten. In 2023 onderzochten we via inspecties de conformiteitsbeoordelingsinstanties (CBI's) van 6 stelsels. Het ging om luchtvaart, binnenvaart, koopvaardij, F-gassen, bodem en rail. Daar waar wij constateerden dat onterecht certificaten zijn afgegeven (bij lucht- en binnenvaart en bodem), zijn deze certificaten geschorst en ingetrokken. We hebben in het voorjaar van 2024 een 1e bijeenkomst georganiseerd met veel CBI's om de 1e onderzoeksresultaten te bespreken in zogenoemde rondetafelgesprekken. Dit zetten we ook voort met de individuele stelsels. Een aantal trajecten zijn gestart in 2024 en de overige trajecten starten erna. De samenwerking met de Raad voor Accreditatie is sterker geworden, waardoor accreditatie en publiek toezicht elkaar meer versterken en aanvullen.

3.2 Mens en organisatie

Afronding traject Richtinggevende keuzes

Het ILT-Jaarverslag 2023 vermeldde het traject Richtinggevende keuzes. Dit traject had als doel om beter te kunnen inspelen op nieuwe taken.

In de loop van 2024 hebben wij voor alle richtinggevende keuzes voorstellen uitgewerkt en zijn beslissingen genomen. Zo zijn we meer betrokken bij nieuw beleid. Hierdoor kunnen we kennis over toezicht inbrengen bij beleid en hebben wij eerder zicht op nieuwe taken. Het helpt ook om als inspectie met een brede blik te werken aan maatschappelijke opgaven. Ook is er meer inzicht om beter informatiegestuurd te kunnen werken. Per oktober 2024 hebben wij het traject Richtinggevende keuzes afgerond. Uitkomsten van dit traject helpen ons om onze wendbaarheid te vergroten en steviger gesteld te staan voor nieuwe taken en opgaven. Het werken aan een meer wendbare en flexibele organisatie blijft uiteraard doorgaan. We pakken dit op als uitwerking van de Ontwikkellijn ILT.



Ontwikkellijn ILT

Het is, met een buitenwereld die altijd in beweging is, belangrijk dat we wendbaar zijn, kunnen meebewegen waar dat nodig is en blijven vernieuwen. In 2024 hebben we daarom de Ontwikkellijn ILT opgesteld. Hierin staan onze ambities voor de komende 5 jaar, de strategische hoofdlijnen en wat er nodig is om deze waar te maken: de ontwikkelopgaven. De uitgangspunten van ons werk zijn onveranderd. In de Ontwikkellijn worden ‘selectief, effectief, reflectief en een optimale dienst- en vergunningverlening’ dan ook meegenomen. Bij het opstellen van de Ontwikkellijn hebben we gebruikgemaakt van zowel interne als externe input. De inbreng vanuit onze organisatie en die van buiten onze organisatie was daarvoor zeer waardevol. Meer informatie over het stakeholderonderzoek staat in [paragraaf 3.1](#).

In de Ontwikkellijn benoemen wij 7 ontwikkelopgaven. Dit zijn:

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

In 2025 werken wij deze ontwikkelopgaven verder uit in concrete vervolgstappen.

Vakmanschap

Een onderdeel van ontwikkelopgave 6, het zekerstellen van bestaande kennis en zorgdragen voor continue ontwikkeling en delen van kennis, is vakmanschap. Het vakmanschap en de kennis van de ILT-medewerker is ook benoemd als 1 van de strategische speerpunten in het meerjarig personeelsplan. In 2024 hebben wij daarvoor al een aantal belangrijke stappen gezet. We versterken het competentie management binnen de organisatie en hebben daarvoor een Competence Management Software systeem aangeschaft. Dit wordt als 1e uitgerold binnen de afdelingen Toezicht, Vergunningverlening en Opsporing. De invoering van zo'n systeem helpt bij het versterken van vakmanschap en inzetbaarheid van medewerkers maar heeft ook een ander doel. Namelijk om te voldoen aan eisen voor Europese toezichthouders.

Veilige arbeidsomstandigheden

We hebben binnen onze eigen organisatie aandacht besteed aan veilig en gezond werken. Zo zijn er interne afspraken gemaakt om, waar mogelijk, niet meer alleen ‘buiten’ te werken en is een collegiaal opvang- en nazorgteam opgezet. Ook hebben we nieuwe dienstkleding beschikbaar gesteld. We hebben intensief samengewerkt met stakeholders om medewerkers te stimuleren in hun vitaliteit, werkplezier en duurzame inzetbaarheid. Voorbeelden van samenwerking zijn:

- Arbospecialisten en inspecteurs op het gebied van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en van erkende instanties, hebben het project Veilig Werken op Hoogte fase I afgerond. Met als resultaat de introductie van de inspectieladder. Met de inspectieladder kunnen inspecteurs veiliger de bovenzijde van tankwagens en tankcontainers inspecteren. Zij kunnen die taken daarmee in de meeste gevallen met zo min mogelijk valgevaar uitvoeren, zonder dat zij gebruik hoeven te maken van persoonlijke beschermingsmiddelen.
- Arbospecialisten gingen mee op inspecties om te zien en horen wat er speelt om samen te kijken naar een zo veilig mogelijke uitvoering van inspectiewerkzaamheden. Zo waren bij inspecties aan de bruine vloot veiligheidsdeskundigen betrokken. In de voorbereidende fase van het onderzoek adviseerden zij hoe inspecteurs zo veilig mogelijk de werkzaamheden konden uitvoeren. Bijvoorbeeld door rekening te houden met het weer, met werken bij of op water en werken op hoogte.

Een ander voorbeeld dat veilig werken vergroot, is de bodycam. Veel van de ILT-medewerkers voeren dagelijks inspecties uit, vaak op straat. Zij ervaren steeds vaker agressie, gericht tegen hen als inspecteur. In 2024 hebben wij een pilot uitgevoerd waarbij taxi-inspecteurs tijdens hun werk een bodycam op hun uniform droegen. Als deze inspecteurs te maken kregen met (een dreiging van) agressie of geweld, dan konden zij de bodycam aanzetten. Voordat zij dit deden, benoemden zij duidelijk dit van plan te zijn. Uit de evaluatie van de pilot bleek dat de inspecteurs de bodycams als een nuttig middel zien, dat hun veiligheid vergroot. Dit komt bijvoorbeeld door de de-esalerende werking ervan bij verontwaardigde of agressieve taxichauffeurs.

“Onze inspecteurs doen belangrijk werk, maar moeten dat ook veilig kunnen doen. Als organisatie nemen we de veiligheid van onze inspecteurs serieus. Het gebruik van bodycams draagt bij aan een veiligere werkomgeving voor onze inspecteurs en meer transparantie richting de burger. Dit project heeft ons daarnaast laten zien hoe technologie ons kan helpen bij eerlijk en objectief toezicht”, zegt Bahar, coördinerend specialistisch onderzoeker.

Nieuwe handhavingsstrategie

We werken sinds 1 januari 2024 volgens de Landelijke Handhavingsstrategie Omgevingsrecht (LHSO). Aanleiding hiervoor was de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Er zijn enkele wijzigingen aangebracht vergeleken met de voorganger van de LHSO, de Landelijke Handhavingsstrategie (LHS) uit 2014. De LHSO sluit niet alleen beter aan bij de Omgevingswet, ook is de relatie tussen bestuursrecht en strafrecht duidelijker. Een ander aspect van de LHSO is de focus op preventie en het stimuleren van naleving. Dit houdt in dat wij niet alleen ingrijpen bij overtredingen, maar dat wij ook inzetten op voorlichting en ondersteuning. Dit om ervoor te zorgen dat partijen zich bewust zijn van en voldoen aan de nieuwe regelgeving. We bepalen de meest passende interventie, met de grootste mogelijke maatschappelijke impact, voor elke overtreding. Dit zorgt voor een effectieve en doelmatige handhaving en draagt bij aan passend en eenduidig optreden.

Groei ILT-IOD

Het ILT-Jaarverslag 2023 vermeldde de groei van de Inlichtingen- en Opsporingsdienst van de ILT (ILT-IOD). Dit is de gespecialiseerde milieuopsporingsdienst van Nederland. De ILT-IOD heeft in 2024 grote stappen gezet in de ontwikkeling naar een informatie- en datagestuurde opsporingsorganisatie. Om de aanpak van milieucriminaliteit te versterken, is de ILT-IOD vanaf juli 2022 bijna verdubbeld in formatie. Dit naar aanleiding van de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen in 2021 om het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving te verbeteren. De groei op deze afdeling zorgt voor meer

onderzoekscapaciteit en versterking van analyse en intelligence. Naast de formatieve groei zijn ook veel ervaren collega's met pensioen gegaan. In 2024 zijn er zo'n 40 nieuwe medewerkers gestart. Afgelopen jaar heeft de ILT daarom flink geïnvesteerd in het werven, opleiden en laten behalen van de opsporingsbevoegdheid van de nieuwe collega's. De wervingsopgave is in 2024 afgerond.

In 2024 is de impact van de groei zichtbaar. In totaal heeft de ILT-IOD in 2024 24 strafrechtelijke onderzoeken afgerond en op 35,2 miljoen euro beslag gelegd. Het Functioneel Parket (FP) heeft in ongeveer 80% van de onderzoeken die de ILT-IOD heeft aangeleverd, een strafrechtelijke interventie gedaan. Daarnaast voert de ILT-IOD in samenwerking met politie en de omgevingsdienst onderzoek uit naar Tata Steel en Chemours.

De keuze voor thema's waar de ILT-IOD zich op richt, is gebaseerd op de [ILT-brededrisicoanalyse](#) en de prioriteiten die de Strategische Milieukamer (SMK) heeft vastgesteld. Deze keuzes en prioriteiten zijn bijna hetzelfde. De ILT-IOD heeft zich daarom in 2024 vooral beziggehouden met afval, bodem, zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) en olie. Ook was er aandacht voor de thema's ozonlaagafbrekende stoffen (OAS) en F-gassen en woningcorporaties. Binnen de onderzoeken was aandacht voor de rol van certificerende instellingen in het faciliteren van milieufraude. In 2024 zijn 5 strafrechtelijke onderzoeken op afval afgerond met veel verschillende onderwerpen: fraude met gebruikt frituurvet, e-waste en sloopschepen. 1 opsporingsonderzoek is afgerond op bodem, maar de complexe bodemwetgeving vormt een flinke drempel bij verder onderzoek. In totaal heeft de ILT-IOD in 2024 6 onderzoeken afgerond naar fraude met F-gassen. Een voorbeeld is het [onderscheppen van zeecontainers vol illegale F-gassen in Rotterdam](#).





Samenwerking ILT-IOD en partners

De ILT-IOD heeft in 2024 geïnvesteerd in samenwerking met toezichtafdelingen binnen de ILT en met andere diensten. In dat kader heeft de ILT-IOD een dag georganiseerd waarin de bijzondere opsporingsambtenaren (BOA's) van de ILT ervaringen konden uitwisselen. De samenwerking met de omgevingsdiensten is op een vergelijkbare manier versterkt. Om de toenemende illegale handel in F-gassen tegen te gaan, werken de ILT, de Douane en het FP aan een gezamenlijke handhavingsstrategie.

De verschillende bijzondere opsporingsdiensten zijn samen met politie, Openbaar Ministerie, Rijksrecherche en Koninklijke Marechaussee vertegenwoordigd in het Platform Bijzondere Opsporingsdiensten (BOD). De leden van het Platform werkten in 2024 onder andere actief samen op het gebied van gezamenlijke opleidingen en informatievoorzieningen (IV).

Een belangrijke mijlpaal uit 2024 is de formalisering van de Strategische Milieukamer (SMK). Dit door middel van een wettelijk instellingsbesluit waarin onder andere de taken van de SMK zijn opgenomen. Binnen de SMK werkt de ILT samen met het FP, de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit, Nederlandse Arbeidsinspectie, politie en omgevingsdiensten aan de strafrechtelijke aanpak, het beleid en de prioriteiten. Het wettelijk kader levert meer slagkracht op in de strijd tegen milieucriminaliteit.

3.3 Dienst- en vergunningverlening

Wij zijn altijd bereikbaar: via de informatievoorziening op ILenT.nl, social media, mediavoorlichting, afstemming met sectoren en branches en door middel van direct contact via telefoon en chat. Ook op het gebied van vergunningverlening streven wij ernaar om aanvragers duidelijkheid, eenvoud en gemak te bieden.

Wij streven continu naar optimale dienstverlening door goede bereikbaarheid via diverse kanalen. Dit doen we met een deskundig team van medewerkers over alle, ruim 160, onderwerpen. De medewerkers beantwoorden vragen, vangen signalen op uit de omgeving en zetten deze door in de organisatie. Via een jaarlijks klanttevredenheidsonderzoek meten wij de tevredenheid van vragenstellers. In 2024 heeft onze dienstverlening het rapportcijfer 7 gekregen.

Optimalisatie van vergunningverlening

Digitalisering van aanvraagformulieren

Ook in 2024 hebben we gewerkt aan het moderniseren van het vergunningverleningsproces. Dit proces wordt zo efficiënter, effectiever en zakelijker, met transparantie voor de aanvrager. In 2024 hebben we de laatste aanvraagformulieren geoptimaliseerd en gedigitaliseerd. Dit heeft ertoe geleid dat aanvragers eenvoudiger en sneller hun vergunning kunnen aanvragen via MijnILT. Ook heeft dit ertoe geleid dat de kwaliteit van de aanvragen verbeterd is. Daardoor kunnen wij een vergunningaanvraag sneller afhandelen. We hebben ook de teksten op de website verbeterd, zodat we aanvragers beter informeren. Aanvragers hebben deze verbeteringen positief beoordeeld, zo bleek uit interviews met aanvragers en branches.

Efficiënt, effectief en transparantie door inzicht in data

In 2024 hebben we geïnvesteerd in centrale en gestructureerde vastlegging van alle gegevens uit het vergunningproces. Hierdoor zijn gegevens eenvoudig beschikbaar voor vergunningverlening en toezicht en makkelijk te delen met andere stakeholders. We gaan verder door gefaseerd alle vergunningendata centraal vast te leggen. Hierdoor verbetert niet alleen de effectiviteit en efficiency van vergunningafhandeling maar ook ons risicogericht en datagestueerd werken. Daarnaast zijn we zo transparanter naar aanvragers, burgers en andere stakeholders.



3.4 Informatie, ICT en innovatie

Krachtig toezicht met goede kwaliteit van inspectiedata

Wij hebben de ambitie om op basis van goede informatie toezicht te houden en richten onze werkzaamheden op de grootste risico's. Hiervoor is een goede kwaliteit van inspectiedata noodzakelijk. Het belang daarvan is duidelijk. Inspecteurs kunnen sneller werken en beter geïnformeerd op weg gaan. Het management heeft beter inzicht en kan beter sturen op de voortgang. En bovendien zijn betere analyses en rapportages mogelijk. Het is daarom belangrijk dat inspecteurs informatie rondom inspecties goed en in het juiste systeem kunnen registreren. En dat zij zich bewust zijn van het belang hiervan.

We hebben in 2024 een aantal pilots uitgevoerd waarin inspecteurs en analisten van verschillende afdelingen samen een aantal rapportages goed hebben bekeken. Inspecteurs zagen wat de juiste manier van registreren van inspectiedata hen oplevert. En analisten hebben concrete feedback op hun rapportages gekregen. Op basis van deze multidisciplinaire pilots hebben we een aanpak ontwikkeld die ook andere teams kunnen gebruiken.

Verantwoorde inzet van AI in het toezicht

Een belangrijke ontwikkeling voor ons werk is de toegenomen digitalisering van de samenleving, met name het toenemende gebruik van artificiële intelligentie (AI). [Hoofdstuk 2](#) ging in op het effect hiervan voor het uitvoeren van onze taken, namelijk wanneer ondertoezichtstaanden zelf AI inzetten. Ook heeft het impact op de manier waarop wij, op verantwoorde wijze, werken. Om goed gebruik te kunnen maken van AI, is het heel belangrijk dat gegevens van goede kwaliteit zijn. Om ze effectief te kunnen inzetten, moeten deze gegevens goed gestructureerd worden aangeboden. Dit is daarom ook in 2024 1 van onze speerpunten gebleven.

Generatieve AI (AI die in staat is gegevens zoals tekst, afbeeldingen en video's te maken) biedt volop kansen. Wij omarmen deze kansen, waarbij we verantwoord met risico's van het gebruik van AI omgaan. We experimenteren waar generatieve AI een meerwaarde kan bieden voor de ILT, bijvoorbeeld op het moment dat er veel grote hoeveelheden teksten moeten worden doorgenomen door inspecteurs. In 2024 hebben we een chatbot als hulpmiddel ontwikkeld voor de medewerkers die specifiek vragen beantwoorden. Het is 1 van de 1e toepassingen van generatieve AI bij een inspectie. De chatbot maakt de service voor burgers en bedrijven efficiënter, maar helpt ook de kwaliteit ervan verder te verhogen. De chatbot is nu nog een pilot.

Samen met experts van TNO, Staatstoezicht op de Mijnen en het Datalab Justitie en Veiligheid, heeft de ILT een review uitgevoerd. Pas daarna nam de ILT deze chatbot in gebruik. Tijdens de review zijn verschillende ethische principes van het toepassen van een chatbot aan bod gekomen. Bijvoorbeeld hoe je de kwaliteit van voortgebrachte (gegenereerde) antwoorden in kaart kan brengen. De ILT-chatbot is een 1e oefening in het gebruik van generatieve AI in ons werk. Met deze ervaring wordt het eenvoudiger om dergelijke toepassingen ook voor toezicht en vergunningverlening te maken. Daarmee werken we aan een slimme AI-assistent voor inspecteurs en vergunningverleners, om zo het werk selectiever en effectiever te kunnen doen.

Samen innoveren en ICAI

We hebben slagkracht met innovatie door samen te werken. Dat doen we intern en extern, met andere toezichthouders, universiteiten en kennisinstituten. 1 van de voorbeelden van externe samenwerking is het ICAI-lab. Dit is een samenwerkingsverband van een aantal inspecties, universiteiten en TNO. Het doel is om met elkaar de inzet van AI in het toezicht te ontwikkelen. De ILT heeft het ICAI-lab in 2023 opgericht. In 2024 kwamen de activiteiten op gang: 4 assistenten in opleiding zijn inmiddels gestart en het 1e symposium heeft plaatsgevonden.



4. Beleid, wet- en regelgeving



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

4.1 Aanwijzingen en instructies van bewindspersonen aan de ILT

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

In 2024 waren de volgende aanwijzingen en instructies van kracht.

Aanwijzing niet-handhaven statiegeld op kunststof siroopflessen, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2023)

De staatssecretaris van IenW heeft in februari 2023 de aanwijzing gegeven tot niet-handhavend optreden bij kunststof siroopflessen. Deze is tot stand gekomen naar aanleiding van handhavingsverzoeken in relatie tot kunststof siroopflessen die (ook) zouden vallen onder het statiegeldsysteem voor kunststofflessen. Beleidsmatig was het niet de bedoeling om dit soort limonadeflessen binnen het bereik van het statiegeldsysteem te laten vallen in verband met thuisgebruik en minder kans tot zwerfafval.

Bij een eerstvolgende wijziging van het Besluit beheer verpakkingen wordt bovengenoemde hersteld. Kunststof verpakkingen voor limonadesiropen zullen (net als de metalen verpakkingen voor limonadesiropen) worden uitgezonderd van de statiegeldverplichting. In november 2024 is de evaluatie van het Besluit beheer verpakkingen, waaronder de Regeling statiegeld valt, gestart. Deze wordt in 2025 afgerond.

Aanwijzing zero-emissie bedrijfsvoertuigen (2023)

De minister van IenW heeft in december 2023 de aanwijzing gegeven tot niet-handhaven optreden. Het gaat om een gedoogsituatie en biedt zero-emissie bedrijfsvoertuigen een vrijstelling voor een vrachtautorijbewijs (C/C1) en, onder voorwaarden, het gebruik van een tachograaf. De gedoogsituatie is voor zero-emissie bedrijfsvoertuigen tussen de 3.501 kilogram tot en met 4.250 kilogram. De gedoogsituatie was van kracht tot 1 juli 2024 en is verlengd tot 1 juli 2025. De periode van niet-handhaving geldt voor zero-emissie bedrijfsvoertuigen die uitsluitend een tenaamstelling hebben van vóór 1 oktober 2023 of aantoonbaar voor deze datum zijn besteld.

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

De staatssecretaris van IenW heeft in december 2023 de aanwijzing gegeven om tijdelijk niet te handhaven op de verplichte meerprijs bij consumpties verpakt in kunststof(producten) voor onderweg. Voor papieren of kartonnen drinkbeker en voedselverpakkingen gelden tijdelijk nieuwe voorwaarden. Het was de bedoeling om handhaving van de regels voor wegwerpplastic in 2024 tijdelijk aan te passen, waarbij de aanwijzing gold tot 31 december 2024. De aanwijzing is verlengd tot 31 december 2025.

In 2024 heeft het ministerie van IenW de evaluatie van de single-use plastic (SUP)-richtlijn uitgevoerd. In 2025 zal de Regeling worden gewijzigd. Ook de onderdelen uit de aanwijzing worden hierin meegenomen.

Aanwijzing anticiperend handhaven geluidregels Schiphol (2023)

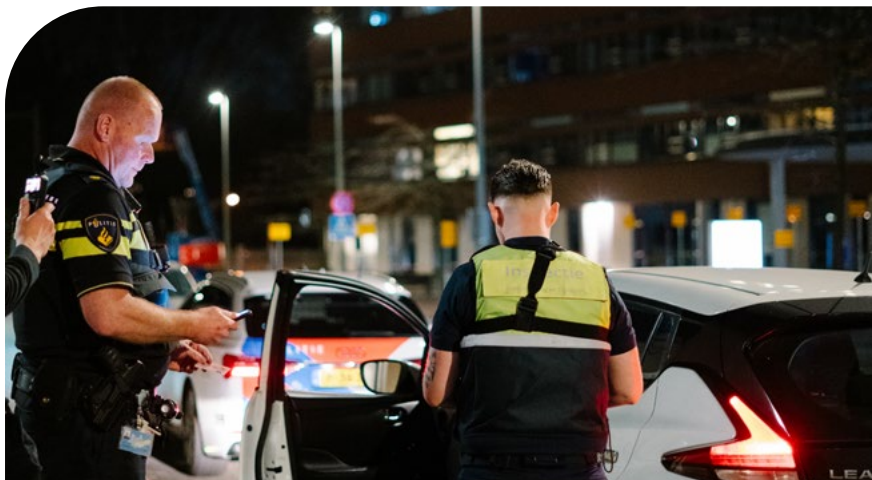
Sinds 2015 past de ILT anticiperende handhaving toe rond geluidhinder op Schiphol. Dit betekent dat de ILT geen maatregel oplegt aan de sector bij een overschrijding van de grenswaarde in een handhavingspunt voor geluid, als deze overschrijding het gevolg is van het vliegen volgens de regels van het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



Aanwijzing niet-handhaven gebruik in-situ stikstof (2022)

De staatssecretaris van IenW heeft in december 2022 de aanwijzing gegeven om tot 1 februari 2023 niet te handhaven op het gebruik van in-situ stikstof in Nederlandse musea. Momenteel is het een niet-toegelaten biocide volgens de Europese Biociden verordening. In-situ stikstof is een biocide met beperkte milieubelasting die in musea in Nederland (en andere landen binnen en buiten de EU) toegepast wordt voor de bescherming van cultureel erfgoed. Bijvoorbeeld bij behandeling van kwetsbare historische en hedendaagse collecties van onder andere schilderijen in behandelkamers, ook aangeduid als lage zuurstof kamers.

Vanwege het belang van deze toepassing voor de musea, had de Europese Commissie aan lidstaten toestemming gegeven om af te wijken van de Europese Biociden verordening en een nationale toelating te verlenen. Het proces om deze methode formeel toe te laten op de Europese markt was nog niet afgerond en had enige vertraging opgelopen. De aanwijzing werd daarom begin 2023 verlengd tot eind 2024. De aanwijzing die tot 31 december 2024 van kracht was, is niet verlengd. De behandeling met de stof is inmiddels toegelaten.



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

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

Instructie verlengen van ontheffingen voor asbest in zeeschepen (2022)

De minister van IenW heeft in april 2022 een instructie gegeven om tot uiterlijk 1 januari 2026 ontheffingen voor sanering van asbest op zeeschepen te verlengen. Het SOLAS-verdrag verbiedt het plaatsen van asbesthoudend materiaal in zeeschepen. Om asbest te saneren zonder dat het schip uit de vaart hoeft te worden gehaald, is een ontheffingsmogelijkheid opgenomen. Ontheffingen worden, onder voorwaarden, uitgeschreven door de ILT voor de duur van maximaal 3 jaar. Soms is het beter om asbest te beheersen dan te

saneren in besloten ruimtes van zeeschepen. De minister werkt in internationaal verband aan nieuw risicogestuurd beleid. De minister verzoekt de ILT daarom voor bepaalde gevallen en onder specifieke voorwaarden bestaande ontheffingen te verlengen. Ook als de termijn van 3 jaar zou worden overschreden. Deze instructie is aan de Tweede Kamer gemeld (Tweede Kamer 2021-2022, 31409-345) en in de Staatscourant gepubliceerd ([Staatscourant 2022, 8938](#) | [Overheid.nl](#) > [Officiële bekendmakingen](#)).

Aanwijzing niet-handhaven enkele vergunningvoorschriften Search and Rescue die nog ontheven moeten worden (2022)

De minister van IenW heeft in december 2022 een bijzondere aanwijzing gegeven aan de ILT om niet te handhaven op enkele vergunningvoorschriften voor een exploitant van Search and Rescue operaties (SAR). SAR-missies en trainingsvluchten sluiten niet altijd aan op alle vereisten van deze vergunning. Om aan deze eisen tot vluchtuitvoering te voldoen, moet een aantal ontheffingen aangevraagd, beoordeeld en afgegeven worden. Voor de tussenperiode is er, onder bepaalde voorwaarden, een aanwijzing aan de ILT om niet-handhavend op te treden op enkele onderdelen. Op 28 februari 2024 heeft de minister van IenW een aangepaste aanwijzing aan de ILT gegeven vanwege toepassing van een ander deel van de Europese regelgeving. Zowel de oorspronkelijke aanwijzing (Tweede Kamer 2022-2023, 30490-42) als de aangepaste aanwijzing (Tweede Kamer; 2023-2024, 30490-44) zijn gemeld aan de Tweede Kamer. De nationale regels zijn op 13 februari 2025 inwerking getreden, waarmee de aanwijzing is komen te vervallen (Regeling vluchtuitvoering in verband met het vaststellen van regels voor het uitvoeren van luchtwerk met een vliegtuig of helikopter ten behoeve van de taakuitvoering in de Kustwacht). Zowel de oorspronkelijke aanwijzing (Tweede Kamer 2022-2023, 30490-42) als de aangepaste aanwijzing (Tweede Kamer; 2023-2024, 30490-44) zijn gemeld aan de Tweede Kamer.

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

De staatssecretaris van IenW heeft in juli 2021 een bijzondere aanwijzing gegeven om tot 12 januari 2022 (180 dagen) het handelsverbod niet te handhaven tegen importeurs van bepaalde plastic rietjes. Het gaat om rietjes die niet gecertificeerd zijn als medisch hulpmiddel en om importeurs die deze rietjes importeren voor levering aan apothekers en winkels in drogisterij, medische en orthopedische artikelen (Tweede Kamer 2020-2021, 28694-149). Deze aanwijzing is verlengd vanaf 13 april 2023. In de tussenliggende periode heeft de ILT niet gehandhaafd. De aanwijzing geldt tot 'nader bericht'. In de tussentijd werkt de staatssecretaris van IenW aan een structurele juridische oplossing via een wijziging van het besluit kunststofproducten voor eenmalig gebruik.

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

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

In 2024 zijn ruim 80 HUF-toetsen uitgevoerd, waarvan het merendeel te maken had met luchtvaart. Van het totaal aantal uitgevoerde HUF-toetsen heeft de ILT iets meer dan de helft beoordeeld als uitvoerbaar, handhaafbaar en fraudebestendig. Bij de overige waren opmerkingen over de (HUF-)onderdelen, ontbraken duidelijke definities of was er geen rekening gehouden met andere regelgeving.

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

Hieronder worden een aantal HUF-toetsen uitgelicht met een groot effect op de ILT. Dit omdat het om een volledig nieuwe taak voor haar gaat of omdat de wijziging waarschijnlijk een groot effect heeft op een bestaande taak.

HUF-toetsen voor het ministerie van IenW

Wijziging luchtvaartwet Bonaire, Saba en Sint-Eustatius (BES)

De wijziging gaat over een grondslag voor een openbare dienstverplichting (public service obligation, PSO) waarvoor de ILT in augustus 2024 een HUF-toets heeft uitgevoerd.



Het wetsvoorstel regelt de mogelijkheid voor het opnemen van een openbare dienstverplichting op een aantal routes. Het gaat hierbij om weinig gebruikte routes tussen luchthavens op Bonaire, Saba en Sint-Eustatius (BES) en tussen deze luchthavens en andere luchthavens binnen het Koninkrijk. Het luchtvervoer is onder meer belangrijk voor vervoer van en naar het ziekenhuis en voor medisch specialisten, onderwijsinstellingen, commerciële diensten en de werkgelegenheid.

De ILT zal volgens het wetsvoorstel toezicht gaan houden op de naleving van de openbare dienstverplichting zodra die via een ministeriële regeling is ingevoerd. Dit zou een nieuwe taak worden. De ILT zou onder andere moeten toezien op continuïteit, regelmaat, prijzen (tickets) en minimum capaciteit. Voor handhaving is het middel van een bestuurlijke boete ingevoerd. Daarbij is van de gelegenheid gebruikgemaakt om een deel van de Algemene wet bestuursrecht (AWB) op de gehele luchtvaartwet BES van toepassing te verklaren. Hierdoor zou in de toekomst bijvoorbeeld ook via een last onder dwangsom (LOD) door de ILT gehandhaafd kunnen worden bij andere luchtvaarttaken op de BES-eilanden.

De ILT heeft in de HUF-toets gevraagd in overweging te nemen om een andere organisatie te belasten met het toezicht op de PSO. Dit omdat de inspectie geen expertise en ervaring heeft met dit type (markt)toezicht en het dan wel een kostbare nieuwe taak zou worden.

HUF-toets Ministeriële regeling UPV-textiel

De ILT heeft op verzoek van het ministerie van IenW een toets uitgevoerd op de bovengenoemde regeling. De regeling wijzigt het verslagleggingsformulier vanaf 2025 in het kader van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV) textiel. Vanaf het jaar 2025 zijn producenten van textiel verplicht te rapporteren over resultaten. Het gaat om resultaten van de doelstellingen voor voorbereiding voor hergebruik, recycling en vezel-tot-vezelrecycling, en over de toepassing van gerecyclede textielvezels. De ILT heeft in de HUF-toets onder andere aangegeven dat het wenselijk is om de verschillen en verbanden tussen meetpunten, overdrachtsmomenten en verificatie voldoende toe te lichten. En dit te toetsen bij verschillende ketenpartijen, zodat hier geen verschil van interpretatie over kan ontstaan. In het jaar 2026 kunnen de producenten van textiel voor het eerst gebruikmaken van het volledige formulier bij de verslaglegging over 2025. De HUF-toets heeft veel invloed gehad bij de totstandkoming van de regelgeving.

HUF-toets wetsvoorstel Wet weerbaarheid kritieke entiteiten (Wet Wke)

De Wet weerbaarheid kritieke entiteiten zorgt voor de nationale uitvoering van Richtlijn (EU) 2022/2557. Die gaat over de weerbaarheid van kritieke entiteiten (vitale infrastructuur) en de intrekking van Richtlijn 2008/114/EG van de Raad (hierna: CER-richtlijn). Het doel van de CER-richtlijn is om de continuïteit van de levering van essentiële diensten binnen de EU zoveel mogelijk te verzekeren. Dit ter ondersteuning van vitale maatschappelijke functies en de economische activiteiten in de EU. De CER-richtlijn is van toepassing op 11 sectoren en introduceert een minimumniveau van weerbaarheid tegen verschillende soorten fysieke risico's en dreigingen. Hiermee wordt leveringszekerheid van essentiële diensten in deze sectoren vergroot. Aanvankelijk is de wet handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig volgens de criteria van de HUF-toets. Waarbij dan nog wel zaken nader moeten worden uitgewerkt in lagere regelgeving.

HUF-toetsen in relatie tot andere departementen

HUF-toets regeerprogramma

De ILT heeft op eigen initiatief voor het ministerie van IenW een HUF-toets gedaan op een conceptversie van het regeerprogramma. Daarin staan zaken die betrekking hebben op het werkterrein van de ILT.

De ILT heeft na toetsing nadrukkelijk aandacht gevraagd voor handhaving en uitvoerbaarheid van de plannen die nader zijn uitgewerkt in het regeerakkoord. Zij gaf daarbij een aantal aandachtspunten mee voor de nadere uitwerking in beleid en regelgeving voor een aantal onderwerpen. Zoals wonen en volkshuisvesting, luchtvaart, grondstof- en fentransitie, beschikbaarheid schoon zoet water en de ruimtelijke ordening.

HUF-toets 7 onderdelen Besluit toegelaten instellingen volkshuisvesting (Btiv)

De Autoriteit woningcorporaties (Aw) heeft op verzoek van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) een HUF-toets gedaan op een wetsvoorstel tot wijziging van het Besluit toegelaten instellingen volkshuisvesting (Btiv). De verwachting is dat de wijziging onder meer positief zal bijdragen aan de vrije toewijzingsruimte van woningcorporaties. Het ging om 7 verschillende onderwerpen. Namelijk nareizigers en schuldvernieuwing van basisrenteleningen. Deze wijzigingen van het Btiv hebben als doel om corporaties beter in staat te stellen hun maatschappelijke opgaven op te pakken.

In deze HUF-toets concludeerde de Aw dat de voorstellen geen wijzigingen brengen in het toezichtmandaat van de Aw. Er komen geen aanvullende toezichttaken. Wel werkt de nieuwe gecoördineerde regie via de verschillende overheidslagen door in het stelsel van woningcorporaties waar de Aw toezicht op houdt. Voor een goed functionerend stelsel is het van belang dat rollen en taken helder zijn uitgewerkt in wet- en regelgeving. Vanuit deze context plaatste de Aw een aantal opmerkingen en deed zij suggesties om bij te dragen aan de versterking van het stelsel.

Betrokkenheid in voorfase bij totstandkoming nieuwe wet- en regelgeving

Nationaal karakter

De ILT sluit, waar mogelijk, aan in de voorfase bij de totstandkoming van de nationale wet- en regelgeving. Zo heeft zij in 2024 deelgenomen aan de begeleidingscommissies voor private partijen die normdocumenten opstellen voor het uitvoeren van bepaalde bodemwerkzaamheden of de toepassing van specifieke bouwstoffen. Deze normdocumenten bevatten de kwaliteitseisen waaraan deze werkzaamheden of toepassingen moeten voldoen. De ILT houdt de mogelijkheid om later in het proces een eindoordeel te vellen over de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid in de HUF-toets. Zo is de onafhankelijkheid van de ILT verzekerd, terwijl wordt voorkomen dat belangrijke inzichten van de inspectie niet meegenomen worden in het wetgevingstraject. Deze afspraak maakt deel uit van het pakket maatregelen ter versterking van het Kwaliteitsborging bij bodemintermediairs (Kwalibo)-stelsel voor de bodem.

Internationaal karakter

De ILT probeert, waar mogelijk, ook aan te sluiten in de voorfase bij de totstandkoming van internationale regelgeving. Dit doet zij zowel op Europees als mondiaal niveau. Daarbij denkt zij mee met de beleidsdepartementen en voorziet hen van input. Het is voor de ILT belangrijk om inzicht te krijgen op taken die (zeer waarschijnlijk) op haar afkomen. Bij ruim een kwart van de regelgeving waarvoor een HUF-toets is aangevraagd, heeft de ILT eerder in het wetgevingsproces meegedacht.

In relatie tot betrokkenheid bij de totstandkoming van Europese regelgeving, een voorbeeld. In november 2024 was er een akkoord bereikt over de wijziging van de zogeheten Europese vlaggenstaatsrichtlijn (2009/21/EC) als onderdeel van het 4^e Maritieme Pakket. De ILT heeft na ontvangst van een 1e Commissievoorstel, waarin grote inspectieaantallen werden voorgesteld, aangegeven dat dit voorstel praktisch niet uitvoerbaar was. Met name door de risicogestuurde methode van werken door de ILT. Gezamenlijk met gelijkgestemde inspectiediensten en met de beleidsdirectie (IenW), heeft de ILT door constructief overleg met de raads werkgroepen het voorstel succesvol weten te wijzigen. Namelijk naar een systeem waarin risicogestuurd toezicht en innovatieve inspectietechnieken mogelijk zijn. De wijzigingen van de Richtlijn moeten per 6 juli 2027 geïmplementeerd zijn. De ILT wil deze mogelijkheid van toezicht breder bekend maken binnen de Europese



Commissie, zodat ook andere modaliteiten bij wijzigingen of nieuwe voorstellen hier gebruik van zouden kunnen maken. Het doel daarvan is onder meer het toezicht effectiever en efficiënter vorm te geven.

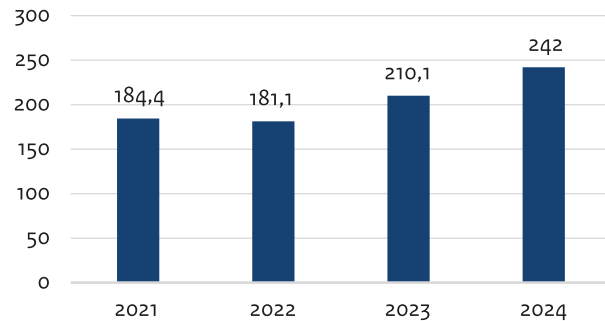
In relatie tot mondiale betrokkenheid bij de totstandkoming van internationale regelgeving, het volgende voorbeeld. In 2024 heeft de ILT met onderzoekers (van andere landen) ontdekt dat de werkelijke uitstoot van stikstofoxiden van scheepsmotoren op zee hoger is dan vastgesteld in fabriekstesten. Nederland heeft in 2023 in Den Haag een internationale workshop georganiseerd met Europese landen, de Verenigde Staten en Canada. In deze workshop met wetenschappers, fabrikanten van scheepsmotoren en beleidsmakers is een start gemaakt met het schrijven van een voorstel om de huidige wetgeving wereldwijd aan te passen. Tijdens de vergadering van de International Maritime Organization (IMO) eind 2024 is dit voorstel unaniem aangenomen.



5. Bijlagen

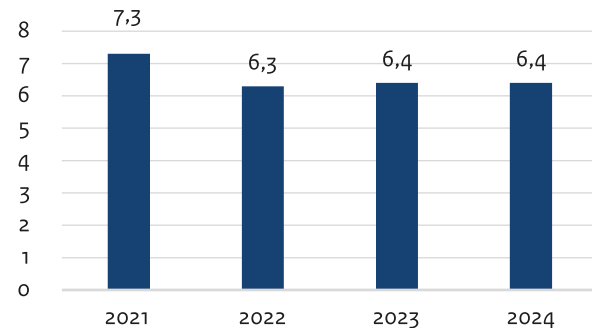
5.1 De ILT in 2024 in cijfers

Uitgaven in miljoenen euro's (inclusief Autoriteit woningcorporaties)

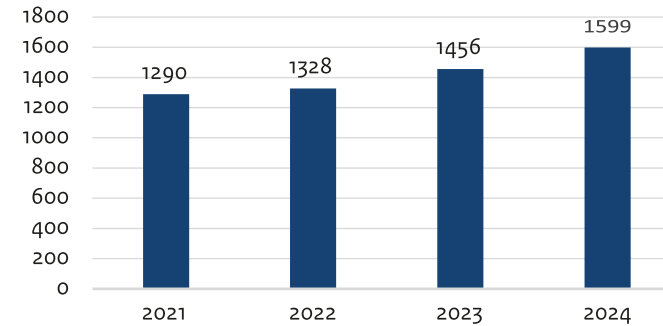


De toename in de uitgaven van de afgelopen jaren werd met name veroorzaakt door een stijging van de personele uitgaven als gevolg van uitbreiding van taken van de ILT. Voorbeelden hiervan zijn intensiveringen op het gebied van Cybersecurity, milieutoezicht en uitbreiding van onze inlichtingen- en opsporingsdienst. De personele uitgaven zijn daarnaast gestegen vanwege de nieuwe CAO voor rijksambtenaren. Ook zijn extra uitgaven gedaan vanwege het overheidsprogramma Werk aan Uitvoering ter verbetering van de dienstverlening aan burgers. En tot slot was er sprake van prijsstijgingen voor ICT en de aanschaf van materiaal.

Opbrengsten vergunningverlening ILT in miljoenen euro's

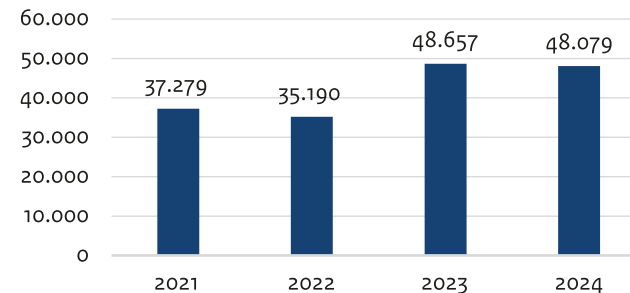


Personeel in FTE (bezetting)



Toezicht: aantal inspecties, onderzoeken, audits en incidenten

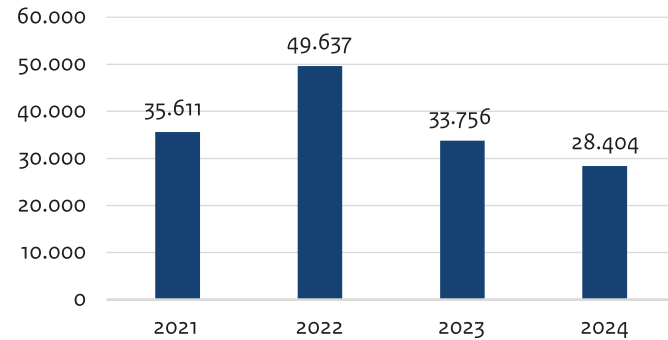
Deze cijfers zijn exclusief de Autoriteit woningcorporaties.



De variaties tussen de jaren kunnen verklaard worden door de effecten van Covid-19, veranderingen in de taken van de ILT, de vraag-gestuurde afgifte van vergunningen, de invulling van en de ontwikkeling in het (risico-gestuurde) toezicht en wijzigingen in de vastlegging in systemen. Het toezicht richt zich op het behalen van grootst mogelijke maatschappelijke impact.

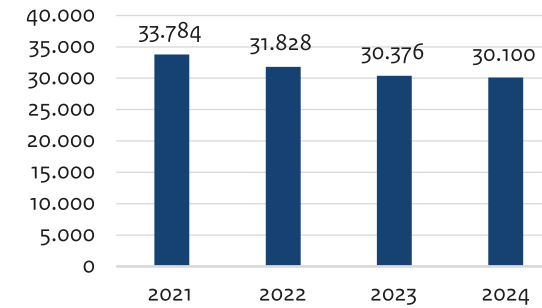
Aantal vergunningen

Deze cijfers zijn exclusief de Autoriteit woningcorporaties.

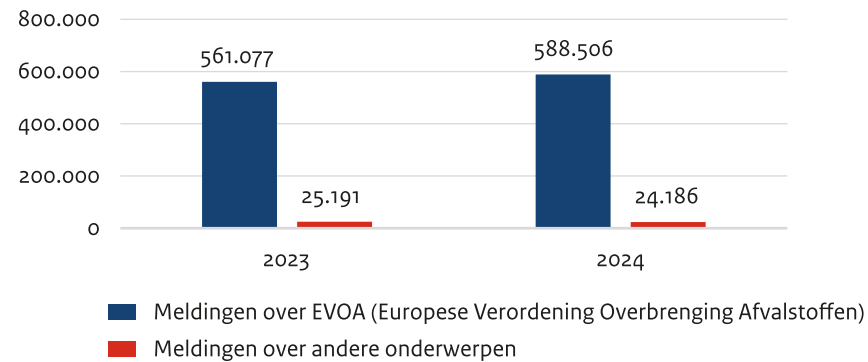


Aantal vragen

Deze cijfers zijn exclusief de Autoriteit woningcorporaties.

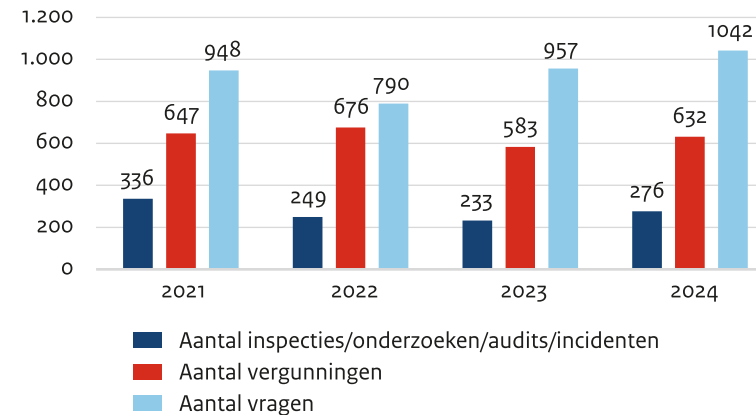


Aantal meldingen



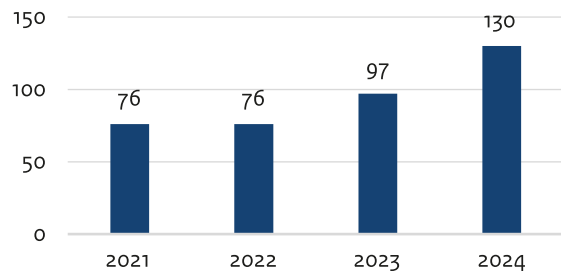
Autoriteit woningcorporaties

Vergunningen gaan over Volkshuisvestelijke vergunningen en toetsingen Geschiktheid en Betrouwbaarheid.

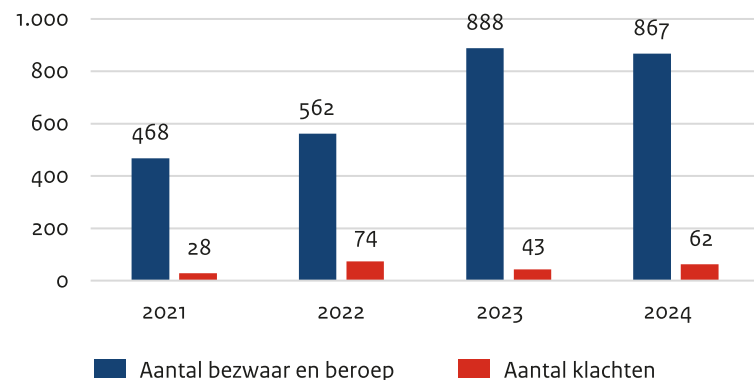


Aantal Woo-verzoeken

Verzoeken tot openbaarmaking van bepaalde overheidsinformatie.



Juridisch



5.2. Overzicht rapportages

Publicatiedatum	Onderwerp
10-01-2024	Asbestverwijdering en het VTH-stelsel
15-01-2024	Signaalrapport Drinkwater steeds schaarser
14-02-2024	Handhavingsrapportages Schiphol , Rotterdam The Hague Airport , Maastricht Aachen Airport en Lelystad Airport 2023
09-04-2024	Staat van de Luchtvaart 2023
29-04-2024	Signaalrapport 'Betere bescherming waterkwaliteit is noodzakelijk'
22-05-2024	De fysieke kwaliteit van de Nederlandse railinfrastructuur
17-06-2024	Samenhangend Inspectiebeeld Cybersecurity vitale processen 2024
28-06-2024	Geluid en het VTH-stelsel
08-08-2024	Handhavingsrapportage Groningen Airport Eelde 2023-2024
08-08-2024	Halfjaarverslag milieu en externe veiligheid Schiphol, 1e helft gebruiksjaar 2024
24-10-2024	Coördinatietaak van provincies: signalerend onderzoek naar de werking van het VTH-stelsel milieu
19-11-2024	Naar vertrouwen op certificering
05-12-2024	Voor de gezondheid: scherpere vergunningverlening bij uitstoot naar de lucht
05-12-2024	Jaarverslag Spoorwegveiligheid 2023
13-12-2024	Drinkwaterkwaliteit 2023

A full-page background image showing two people in high-visibility yellow safety jackets standing on a paved surface, likely an airfield. The person on the right is wearing goggles and holding a remote control, while the person on the left is looking towards the camera. A small drone is flying in the air between them. The sky is blue with scattered clouds. In the foreground, a blue and white striped object, possibly a marker or part of a vehicle, is visible.

Colofon

Het Jaarverslag 2024 is een uitgave van:

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

<https://www.ilent.nl>

Mei 2025