Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Jaarverslag Spoorwegveiligheid

Nederland 2025

Overeenkomstig de richtlijnen van de ERA



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Jaarverslag spoorwegveiligheid

Nederland 2025

Overeenkomstig de richtlijnen van de ERA

Datum 21 september 2026

Colofon

Uitgegeven door Inspectie Leefomgeving en Transport

Postadres Postbus 16191, 2500 BD Den Haag
Telefoon 088 489 00 00
Website www.ilent.nl

Inhoudsopgave

1. Inleiding 5
2. Samenvatting 6
   2.1 Samenvatting 6
   2.2 Summary in English 8
3. Veiligheidsbeleid 10
   3.1 Beleid en planning 10
   3.2 Monitoring uitvoering aanbevelingen Onderzoeksraad voor Veiligheid 12
   3.3 Overige geïmplementeerde veiligheidsmaatregelen 13
   3.4 Organisatorische context 13
4. Veiligheidsrealisatie in 2025 15
   4.1 Significante ongevallen 15
   4.2 Slachtoffers door een bewegend spoorvoertuig 16
   4.3 Overige spoorwegongevallen 19
   4.4 Ongevalsvoorbodes 20
5. EU wet- en regelgeving 22
   5.1 Wijzigingen in wet- en regelgeving 22
   5.2 Afwijking overeenkomstig artikel 15 RSD 22
6. Vergunningverlening 23
   6.1 Veiligheidscertificaten en -vergunningen 23
   6.2 Machinistenvergunningen 23
   6.3 Erkenningen van medische en psychologische keuringsinstituten 23
   6.4 Erkenningen van opleidingsinstituten 24
   6.5 Voertuigvergunningen 24
   6.6 Certificaten voor onderhoud van spoorvoertuigen 25
   6.7 Vergunningen voor hoofdspoorweginfrastructuur 26
   6.8 Vergunningverlening vervoer gevaarlijke stoffen 26
   6.9 Contacten met andere NSA’s 27
   6.10 Contacten met spoorwegondernemingen 27
7. Toezicht op spoorwegveiligheid 28
   7.1 Toezicht op infrastructuur 28
   7.2 Toezicht op spoorvoertuigen 31
   7.3 Toezicht op operationele processen 32
   7.4 Toezicht op reizigersveiligheid en reizigersrechten 36
   7.5 Ongevallen- en incidentenonderzoek 37
   7.6 Toezicht op de uitrol van ERTMS 38
   7.7 Toezicht op vervoer gevaarlijke stoffen 39
   7.8 Toezicht op geluid en trillingen 41

7.9 Coördinatie en samenwerking 42
8. Gemeenschappelijke veiligheidsmethoden 44
8.1 Toepassing van GVM voor het veiligheidsbeheersysteem 44
8.2 Toepassing van de GVM voor risico-evaluatie en -beoordeling 44
8.3 Toepassing van GVM voor Monitoring 44
8.4 Deelname en implementatie van EU-projecten 45
9. Veiligheidscultuur 46
9.1 Evaluatie en monitoring van veiligheidscultuur 46
9.2 Initiatieven en projecten rondom veiligheidscultuur 46
9.3 Communicatie rondom veiligheidscultuur 46
Appendix 1: Progress with Interoperability 47
Appendix 2: Applicable definitions - Progress with Interoperability 49

1. Inleiding

In dit jaarverslag Spoorwegveiligheid rapporteert de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) over de staat van de veiligheid op het Nederlandse hoofdspoor in 2025 aan de European Union Agency for Railways (ERA). De veiligheid op het spoor wordt op de eerste plaats getoond met de statistieken over de spoorwegongevallen in 2025. Alle aantallen zijn verwerkt in uitkomsten die van belang zijn voor resultaatmeting van het nationale en Europese spoorwegveiligheidsbeleid.

Ook de toezichtsactiviteiten van de ILT komen aan bod. Waar, waarom en hoe hield de ILT in 2025 toezicht op de spoorveiligheid? Daarnaast besteedt de ILT aandacht aan onderwerpen als wijzigingen in wet- en regelgeving, vergunningverlening, veiligheidsbeleid en veiligheidscultuur.

Richtlijnen Europese spoorwegveiligheid
Dit jaarverslag volgt het format dat de ERA voorschrijft. De ERA werkt toe naar 1 netwerk van spoorwegen in Europa, dat zonder beperkingen samenwerkt. Elke Europese lidstaat moet daarvoor de veiligheid op het hoofdspoorwegnetwerk op dezelfde manier evalueren. Daarom ontwikkelde de ERA een format voor het nationaal jaarverslag spoorwegveiligheid. Met dit jaarverslag voldoet Nederland aan artikel 19 van de Europese Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Doelgroep
Met dit jaarverslag informeert de ILT de ERA over de veiligheid op het Nederlandse hoofdspoor.

Bronnen
De ILT baseert de gerapporteerde aantallen op:

- Eigen verzamelde inspectiedata
- De gegevens uit de ongevallen- en incidentendatabase van spoorwegbeheerder ProRail
- De gegevens uit veiligheidsrapporten van de spoorwegondernemingen

Waar nodig, vult de ILT deze gegevens aan met informatie van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

2. Samenvatting

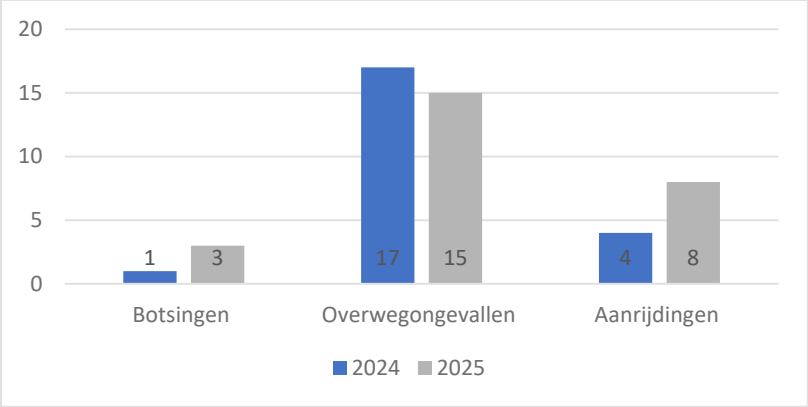
2.1 Samenvatting

Het Nederlandse spoor is 1 van de veiligste sporen in Europa, maar er gebeuren nog steeds ongevallen. In 2025 waren er 26 ernstige ongevallen met treinen, 4 meer dan in 2024 (figuur 1). Er vielen hierbij 26 slachtoffers, waarvan 12 dodelijk (figuur 2). Overwegongevallen vormden in 2025, net als in voorgaande jaren, het grootste deel van het totale aantal ongevallen.

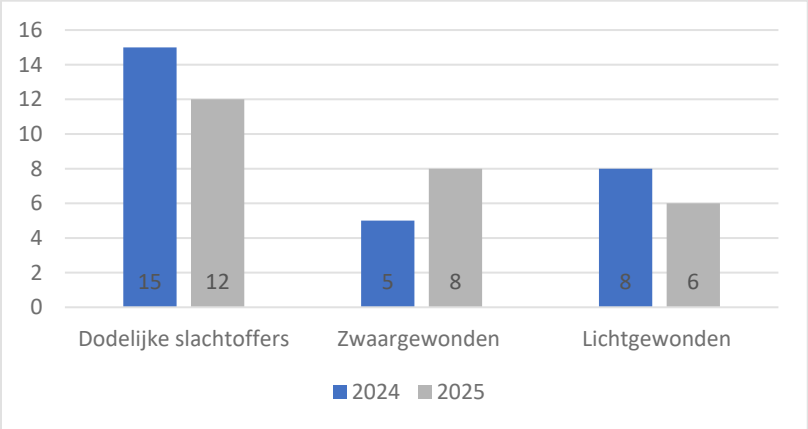
Op overwegen vonden in 2025 in totaal 15 ernstige ongevallen plaats. Er vielen daarbij 8 dodelijke slachtoffers en 4 zwaargewonden. Dit is minder dan in 2024. Al deze overwegongevallen vonden op actief beveiligde overwegen plaats. Dit zijn ook de meest voorkomende overwegen in Nederland. In de helft (8) van de gevallen werd de beveiliging door overweggebruikers bewust genegeerd.

De aanrijdingen betroffen voor het merendeel personen die zich onbevoegd in de buurt van een rijdende trein bevonden.

Figuur 1: Ernstige ongevallen naar type in 2025



Figuur 2: Aantal slachtoffers naar letsel in 2025



Risicofactoren die kunnen leiden tot een spoorwegongeval, zoals stoptonendseinpassages en gebreken aan infrastructuur of materieel, zijn in 2025 vergelijkbaar met eerdere jaren.

Vergunningverlening
In 2025 heeft de ILT verschillende vergunningen en certificaten afgegeven om de veiligheid op het spoor te waarborgen. Ook heeft de ILT een groot aantal machinistenvergunningen afgegeven, waaronder eerste afgiftes, verlengingen en wijzigingen. Wat betreft erkende keurings- en opleidingsinstituten, heeft de ILT in 2025 positieve beschikkingen afgegeven voor hernieuwde

erkenningen na audits. Daarnaast zijn er vergunningen verstrekt voor de indienststelling van spoorweginfrastructuur. Ook zijn er stappen ondernomen voor de certificering van onderhoud aan spoorvoertuigen, met de afgifte van nieuwe ECM-certificaten. Tenslotte heeft de ILT heeft ook contacten onderhouden met andere nationale vergunningverlenende instanties om de grensoverschrijdende toelating van spoorvoertuigen te vereenvoudigen.

Toezicht
De ILT houdt toezicht op de spoorwegveiligheid in Nederland en voert dit toezicht uit met verschillende teams van inspecteurs. In 2025 voerde de ILT een groot aantal controles uit op diverse aspecten van spoorwegveiligheid. Daarbij was specifieke aandacht voor het toezicht op ProRail als infrastructuurbeheerder. Ook hield de ILT toezicht op spoorvoertuigen en voerde het een groot aantal objectinspecties uit, waarbij enkele tekortkomingen zijn vastgesteld. In de situaties waar dat nodig was heeft de ILT maatregelen genomen. In het kader van incident- en ongevallenonderzoek houdt de ILT toezicht op de opvolging van incidenten en de uitvoering van verbetermaatregelen door de betrokken ondernemingen. Alle toezichtactiviteiten worden door de ILT uitgevoerd in samenwerking met andere nationale en internationale organisaties, met oog voor veiligheid en continue verbetering daarvan binnen de spoorsector.

ProRail
De ILT houdt toezicht op ProRail als infrastructuurbeheerder. De ILT voerde in 2025 enkele tientallen accountgesprekken met ProRail, waaruit positieve ontwikkelingen naar voren kwamen, zoals een verbeterde veiligheidscultuur, maar ook punten van aandacht. De veiligheidsvergunning van ProRail werd in 2024 voor een periode van 5 jaar vernieuwd. In 2025 heeft de ILT toezicht gehouden op de uitvoering van de verbeterpunten die naar voren kwamen uit de vergunningsaudit. Ook heeft de ILT in 2025 een groot aantal infrastructuur-objecten geïnspecteerd. De resultaten van die inspecties zijn met ProRail besproken en daarbij zijn verbetermaatregelen afgesproken.

ERTMS
De ILT heeft in 2025 specifiek aandacht besteed aan monitoring van de implementatie van het Europese Rail Traffic Management System (ERTMS). De invoering van dit systeem heeft grote impact op de spoorsector in Nederland. De monitoring van de implementatie van dit systeem wordt gecoördineerd door een expertgroep waarbij ook ILT-inspecteurs van vergunningverlening en toezicht betrokken zijn.

Gevaarlijke stoffen
De ILT houdt toezicht op het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. In 2025 richtte het toezicht zich op reservoirwagens, de informatievoorziening rondom gevaarlijke stoffen en de operationele processen van treinen die gevaarlijke stoffen vervoeren. In 2025 zijn er geen ongevallen geregistreerd.

Reizigersrechten en evenementen
In 2025 heeft de ILT gestreefd naar de verbetering van reizigersveiligheid en -rechten. Daarbij hield de ILT toezicht op het vertrekproces van reizigerstreinen en de naleving van de Europese Verordening voor reizigersrechten. Daarnaast zijn er in 2025 ook inspecties uitgevoerd bij belangrijke evenementen, om de veilige afhandeling van treinverkeer te waarborgen.

2.2 Summary in English

Although railways in the Netherlands are some of the safest in Europe, accidents still happen. There were 26 serious accidents involving trains in 2025, which is 4 more than in 2024 (Figure 1). These accidents resulted in 26 casualties, of which 12 were fatal (Figure 2). As in previous years, level crossing accidents accounted for the largest share of all accidents in 2025.

A total of 15 serious accidents occurred at level crossings in 2025. This resulted in 8 fatalities, while 4 people suffered serious injury. These figures were lower than in 2024. All these accidents occurred at active level crossings. These are also the most common level crossings in the Netherlands. Level crossing users deliberately ignored the warning systems in half of the cases (8).

Most accidents involved people who were not authorised to be in the vicinity of a moving train.

Figure 3: Serious accidents by type in 2025

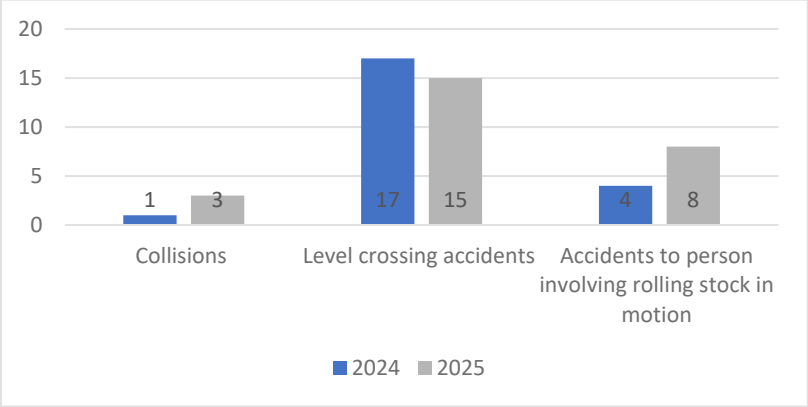
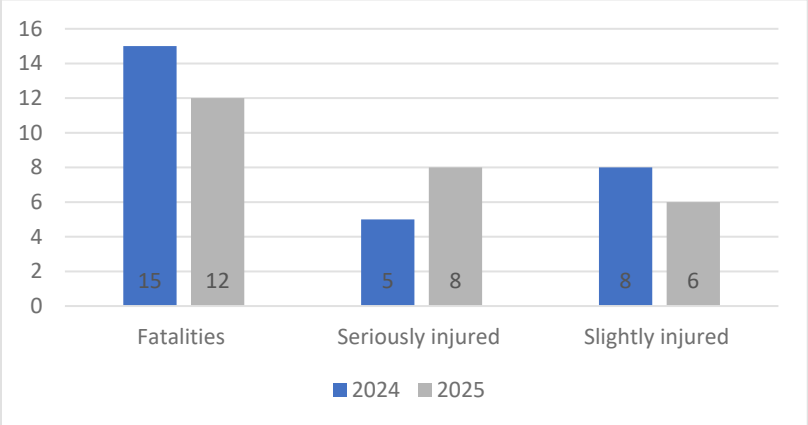


Figure 4: Number of casualties by injury in 2025



Risk factors that can lead to a railway accident, such as signals passed at danger (SPADs) and defects in infrastructure or rolling stock, were much the same in 2025 as in previous years.

Licensing
In 2025, the Human Environment and Transport Inspectorate (ILT) issued various licences and certificates to help ensure railway safety. The ILT also issued a large number of train driver licences, including new, renewed and updated licences. In 2025, following audits, the ILT issued decisions renewing the recognition of assessment and training institutes. It also granted authorisations for the placing in service of railway infrastructure. Steps have also been taken towards certifying the maintenance of railway vehicles, including issuing new Entity in Charge of Maintenance (ECM) certificates. Finally, the ILT maintained contact with other national licensing authorities to simplify the cross-border authorisation of railway vehicles.

Supervision
The ILT oversees railway safety in the Netherlands using several teams of inspectors. In 2025, the ILT carried out a large number of inspections covering different aspects of railway safety. Particular attention was paid to ProRail in its role as infrastructure manager. The ILT also monitored railway vehicles and carried out a large number of physical inspections, which identified several shortcomings. Where necessary, the ILT implemented measures. As part of investigations into incidents and accidents, the ILT checks how the companies involved follow up incidents and implement improvement measures. The ILT carries out all its supervisory activities in cooperation with other national and international organisations, with a focus on continuously improving safety in the rail sector.

ProRail
The ILT oversees ProRail in its role as infrastructure manager. In 2025, the ILT held several dozen meetings with ProRail. These showed positive developments, including an improved safety culture, as well as areas that still required attention. ProRail's safety authorisation was renewed in 2024 for 5 years. In 2025, the ILT monitored how ProRail was addressing the areas for improvement identified during the authorisation audit. The ILT also inspected a large number of infrastructure assets in 2025. It discussed the results of these inspections with ProRail and agreed improvement measures.

ERTMS
In 2025, the ILT closely monitored the implementation of the European Rail Traffic Management System (ERTMS). The introduction of this system is having a major impact on the rail sector in the Netherlands. A group of experts coordinates this monitoring. It also includes ILT inspectors who work in licensing and supervision.

Dangerous goods
The ILT oversees the safe transport of dangerous goods by rail. In 2025, its supervision focused on tank wagons, the information provided about dangerous goods and the operational processes for trains carrying dangerous goods. No accidents involving dangerous goods were recorded in 2025.

Passengers' rights and events
In 2025, the ILT worked to improve passenger safety and rights. It supervised the dispatch of passenger trains and compliance with the EU Regulation on rail passengers' rights. The ILT also carried out inspections at major events in 2025 to ensure that train services were operated safely.

3. Veiligheidsbeleid

Het beleid voor spoorwegveiligheid in Nederland wordt bepaald door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Dit wordt beschreven in paragraaf 3.1. Het ministerie baseert zich grotendeels op Europese wetgeving zoals vastgelegd door de Europese Commissie.

Wanneer zich ernstige spoorwegongevallen voordoen, doet de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) onderzoek naar de oorzaken. Op basis van dit onderzoek doet de OvV aanbevelingen. Deze aanbevelingen worden vertaald in nieuwe maatregelen op het gebied van spoorwegveiligheid (paragraaf 3.2). De ILT monitort de implementatie van deze aanbevelingen.

3.1 Beleid en planning

Het spoorwegveiligheidsbeleid van het ministerie van IenW is gebaseerd op de Beleidsagenda spoorveiligheid 2020-2025. Dit beleid wordt opgesteld door het Directoraat-Generaal Mobiliteit (DGMo).

De basis voor de beleidsbepaling is een goed inzicht in de spoorwegveiligheid. De indicatoren van spoorwegveiligheid worden berekend volgens de Europese methode. In Europese wet- en regelgeving zijn precieze definities opgenomen van:

- Soorten ongevallen
- Groepen slachtoffers
- Meeteenheden en rekentechnieken
- Gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren (GVI's)

3.1.1 Beleidsagenda spoorveiligheid 2020-2025

Het Nederlandse spoorwegveiligheidsbeleid staat in de Beleidsagenda spoorveiligheid 2020-2025 van het ministerie van IenW. Het beleid sluit aan op de ambities en doelen van het openbaar vervoer in de toekomst. Daarnaast levert vervoer over het spoor een belangrijke bijdrage aan duurzaamheid en emissievrij transport. Veiligheid is een randvoorwaarde bij deze ambities. Het ministerie van IenW wil met haar spoorwegveiligheidsbeleid daarom in ieder geval het gestelde veiligheidsniveau op en rond het spoor behouden. En waar mogelijk zelfs verbeteren.

Het spoorwegveiligheidsbeleid is ingedeeld in 3 thema's:



Veilig reizen en vervoeren
Zorgen dat reizigers veilig per trein kunnen reizen en goederen veilig worden vervoerd.



Veilig leven
Zorgen dat omwonenden veilig kunnen leven langs het spoor.



Veilig werken
Zorgen dat het spoorpersoneel veilig kan werken op en om het spoor.

3.1.2 Veilig reizen en vervoeren

Om veilig te kunnen reizen en vervoeren, blijven inspanningen nodig om ongevallen als ontsporingen en botsingen te voorkomen. Zo moet het aantal stoptonendseinpassages (STS) verminderd worden. Een STS is een incident waarbij een spoorvoertuig een sein passeert zonder toestemming. Voor de vermindering hiervan is een sectorbreed STS-verbeterprogramma opgesteld.

De STS-stuurgroep onder voorzitterschap van ProRail monitort dit programma. Het programma bestaat onder meer uit de volgende acties:

- Analyses van roodsein-naderingen.
- Uitrollen van de laatste tranche ATB-Vv. Dit is de Automatische Trein Beïnvloeding – Verbeterde versie.
- Verbeteren van het botsrisicomodel.
- Tegengaan van onterechte ontgrendeling van ATB-Vv

Toepassen van de meest recente inzichten in Human Factors. Voor veilig reizen en vervoeren is het treinbeïnvloedingssysteem van groot belang. Op 17 mei 2019 besloot het Nederlandse kabinet de huidige treinbeïnvloedingssystemen ATB-EG (Automatische Trein Beïnvloeding Eerste Generatie) en ATB-NG (Automatische Trein Beïnvloeding Nieuwe Generatie) te vervangen door het European Rail Traffic Management System (ERTMS). Dit is de Europese standaard. De landelijke uitrol hiervan zal tot 2050 duren. Voor de laatste stand van zaken over de uitrol wordt naar de halfjaarlijkse Voortgangsrapportage van het Programma ERTMS verwezen.

De spoorsector is in 2025 na herbeoordeling opnieuw aangemerkt als vitale sector. Vitale, kritieke of essentiële infrastructuur gaat over processen die zo vitaal zijn voor de samenleving, dat uitval of verstoring tot ernstig maatschappelijke ontwrichting leidt. En daarmee een bedreiging vormt voor de nationale veiligheid. In het kader daarvan werkt het ministerie van IenW doorlopend en nauwe samen met spoorpartijen aan de fysieke en digitale beveiliging van de spoorsector.

3.1.3 Veilig leven

Het thema veilig leven richt zich op veilig wonen, werken en recreëren in de buurt van het spoor. De interactie tussen het spoorvervoer en de omgeving brengt risico's met zich mee, zoals aanrijdingen. Het is belangrijk dat het ministerie van IenW samen met de spoorsector (preventieve) maatregelen neemt om overwegveiligheid te bevorderen en suïcides op het spoor te voorkomen. Verder is er aandacht voor de registratie van gevaarlijke stoffen op emplacementen.

Overwegveiligheid is een belangrijk speerpunt van het spoorwegbeleid. De meeste ongevallen vinden immers plaats op overwegen (zie figuur 5). Hierbij vallen de afgelopen jaren ook de meeste slachtoffers (zie figuur 6). De staatssecretaris van IenW streeft naar het zoveel mogelijk voorkomen van ongelukken op overwegen. Alleen dat garandeert een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit. Deze ambitie is de afgelopen jaren zoveel mogelijk gerealiseerd in diverse verbeterprogramma's. Binnen het NABO-programma (programma Niet Actief Beveiligde Overwegen) zijn per 31 december 2025 171 van de 180 openbaar toegankelijke overwegen op het reizigersnet opgeheven of beveiligd. De ontbrekende 9 worden nog de komende jaren veiliger gemaakt. Binnen het LVO-programma worden maatregelen genomen op risicovolle beveiligde overwegen, in principe ook in 50/50 cofinanciering. Maatregelen variëren van kleine maatregelen zoals aanpassingen van de dichtligtijden of flitscamera's tot grote maatregelen zoals onderdoorgangen. Deze overwegprogramma's zijn in de afrondende fase beland. Voor de komende jaren is een meer datagedreven en risicogestuurde Structurele Overwegverbeteraanpak (SOVA) voorzien, volgens de uitgangspunten uit het Plan van Aanpak Overwegveiligheid dat IenW in samenwerking met ProRail in mei 2023 presenteerde. Met deze aanpak wordt gestreefd om de overwegveiligheid landelijk verder te verbeteren met kleine kosteneffectieve maatregelen.

3.1.4 Veilig werken

Bij een veilig spoorsysteem hoort ook veilig werken. De veiligheid van baanwerkers bij de aanleg, het beheer en het onderhoud van spoorinfrastructuur verdient blijvende aandacht. Veiligheidsthema's zijn het voorkomen van (bijna) aanrijdingen met baanwerkers, elektrisering en overige arbo-ongevallen. Infraonderhoud vindt vaak 's nachts en in weekenden plaats, omdat doordeweeks meer treinen op het spoor rijden en om hinder voor reizigers te beperken. Dit nacht- en weekendwerk heeft zijn weerslag op het personeel en de beschikbaarheid van baanwerkers. Het

tot stand brengen van een goede veiligheidscultuur is ook een belangrijk thema. Het melden en leren van incidenten en onregelmatigheden kan schade en ongevallen voorkomen. Onder leiding van de ILT en het ministerie van IenW is een aantal partijen in de spoorsector daarom in 2023 gestart met het actief delen van informatie. Spoorpersoneel leert dan van elkaar om de veiligheid te bevorderen. Ook in 2025 werd van de sector verwacht dat het thema veiligheidscultuur actief wordt ingezet bij het denken en handelen van spoorpersoneel. Meer informatie over veiligheidscultuur is te vinden in hoofdstuk 9.

Tot slot blijft verbetering van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer een aandachtspunt. Het is belangrijk dat het spoorwegpersoneel zich veilig voelt en veilig het werk kan doen.

3.2 Monitoring uitvoering aanbevelingen Onderzoeksraad voor Veiligheid

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) kan met een onderzoeksrapport aanbevelingen geven. Overeenkomstig de Europese Spoorwegveiligheidsrichtlijn artikel 26 heeft de ILT voor onderzoeken die over ongevallen op het spoor gaan de wettelijke taak om deze aanbevelingen van de Onderzoeksraad te monitoren en hierover te rapporteren. Dit is verder gespecificeerd in het Besluit Onderzoeksraad voor Veiligheid, artikel 11f. De monitoringsrol die de ILT bij spoorwegongevallen heeft is door de Europese wetgeving anders dan de rol van de ILT bij het monitoren van aanbevelingen van de Onderzoeksraad in de luchtvaart of scheepvaart.

De wettelijke taak van de ILT voor het monitoren van de aanbevelingen geldt alleen voor niet-bestuursorganen. Dit staat gespecificeerd in Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid - artikel 73 en 74. Bestuursorganen richten zich rechtstreeks tot de Onderzoeksraad.

Deze aanbevelingen worden door de ILT net zo lang gemonitord totdat de ILT beoordeelt dat deze voldoende zijn opgevolgd. De ILT rapporteert daarover jaarlijks aan de Onderzoeksraad en de Tweede Kamer.

Spoorwegongeval Voorschoten
In 2025 startte de ILT met de monitoring van de opvolging van de aanbevelingen naar aanleiding van het spoorwegongeval bij Voorschoten in april 2023. Een kraan op lorries werd door een goederentrein aangereden bij een railinzetplaats. Daarna botste een reizigerstrein op de brokstukken en ontspoorde.

In het onderzoeksrapport van de Onderzoeksraad dat in 2024 verscheen, werden 5 aanbevelingen gedaan, 1 aan het ministerie van IenW (bestuursorgaan) en 4 aan ProRail (niet-bestuursorgaan). De ILT monitort de opvolging van de 4 aanbevelingen aan ProRail. Deze luiden als volgt:

Aanbeveling 2: Zet een voorziening op waarin informatie over (bijna)ongevallen op het spoor wordt geregistreerd en benut. Verplicht alle bij het spoor betrokken partijen, inclusief spoorwegondernemingen, om hun incidenten toe te voegen. Richt deze op het brede veiligheidsdomein (dus inclusief arbeidsveiligheid en spoorwegveiligheid). Zorg ervoor dat alle relevante partijen gezamenlijk leren van (bijna)ongevallen en lessen breed met elkaar delen.

Aanbeveling 3: Benut de op te richten voorziening (zie aanbeveling 2) om op basis van risicoanalyses gericht te werken aan veiligheid. Houd zelf regie op de veiligheid van werkzaamheden en het rijden van spoorverkeer in alle fases van de onderhoudswerkzaamheden, van strategie en innovatie tot uitvoering. Gebruik naast het stellen van regels vooral het vakmanschap in de sector om per situatie afwegingen te maken.

Aanbeveling 4: Bevorder de veiligheid van werkenden aan het spoor. Als het niet lukt om alle sporen buiten dienst te nemen, zorg dan in ieder geval voor het volgende:

a. Een robuuste (fysieke) afscherming van de werkplek.
b. Een werklocatie die veilig bereikbaar is. Stop met het gebruik van eilandbuitendienststellingen en tijdelijke oversteekperiodes naar werklocaties en railinzetplaatsen.
c. Een voorziening zodat werkenden aan het spoor ter plaatse kunnen zien of sporen al dan niet buiten dienst zijn. Introduceer hiervoor hulpmiddelen die de mondelinge communicatie aanvullen.
d. Mondelinge veiligheidscommunicatie die wordt vastgelegd ter bevordering van het leren van (bijna)ongevallen.

Aanbeveling 5: Dring de negatieve gevolgen van nachtarbeid en overmatig werken voor veiligheid en gezondheid terug zonder dat dit leidt tot een toename van veiligheidsrisico's. Zie erop toe dat railAlert en de onderhoudsaannemers maatregelen nemen om de risico's van nachtwerken te verminderen. Zorg er daarbij voor dat bij werkzaamheden aan het spoor de arbeidstijden van zzp'ers minimaal voldoen aan de Arbeidstijdenwet.

Conclusie van de ILT

In mei 2026 publiceerde de ILT haar monitoringsrapport over 2025 waarin zij het volgende concludeerde over de opvolging van de aanbevelingen door ProRail:

ProRail heeft laten zien dat zij maatregelen heeft genomen om de 4 aanbevelingen op te volgen. Het jaar 2025 stond in het teken van samenwerking zoeken met de branche, onderzoeken, inventariseren en bepalen van soorten oplossingen. ProRail geeft aan dat het invoeren van meerdere maatregelen enkele jaren kan duren. Er zijn nog geen oplossingen die al volledig ingevoerd zijn en waarvan in de praktijk blijkt dat zij de gewenste resultaten geven. Daarmee kan op dit moment nog geen van de 4 aanbevelingen als opgevolgd worden beschouwd. Daarom zal de ILT de opvolging komend jaar blijven monitoren.

3.3 Overige geïmplementeerde veiligheidsmaatregelen

Niet van toepassing in 2025.

3.4 Organisatorische context

Het vervoeren van reizigers en goederen vindt plaats in een systeem. Alle onderdelen van de keten samen, inclusief personeel, infrastructuur en materieel, bepalen uiteindelijk het niveau van veiligheid. De spoorsector is, binnen (inter)nationale kaders, primair verantwoordelijk voor de dagelijkse veilige uitvoering van het treinverkeer en vervoer.

De minister van IenW is stelselverantwoordelijk voor de inrichting en de werking van het stelsel als zodanig (een voorwaardenscheppende verantwoordelijkheid). Daarbij gaat het om het bepalen en vastleggen van de regels, de toewijzing van verantwoordelijkheden en de inrichting van het toezicht. Daarnaast is IenW verantwoordelijk voor het vormgeven van en toezicht houden op de uitvoering van de beheer- en vervoerconcessie.

De ILT ziet toe op de naleving van wetten en regels voor veiligheid op en rond het spoor. Als nationale veiligheidsinstantie (NSA) draagt ILT samen met de beleidsdirectie ook bij aan Europese ontwikkelingen op het gebied van veiligheid zoals regelgeving, het Europese jaarverslag, spoorwegveiligheid en het ontwikkelen van kaders voor veiligheidscultuur.

De ILT houdt toezicht op een groot aantal onderwerpen. Van transportonderwerpen als luchtvaart, scheepvaart, rail en wegvervoer tot risicovolle stoffen, digitale weerbaarheid, afval en

producttoezicht. De ILT heeft 4 directies. Iedere directie is opgebouwd naar functionaliteit, wat betekent dat de railverantwoordelijken verspreid zijn over verschillende directies.

De bestuursadviseurs, vergunningverleners en communicatiespecialisten voor rail zijn onderdeel van de directie 'Omgeving, Dienstverlening en Vergunningen' en de toezichtinspecteurs zijn onderdeel van de directie 'Toezicht en Opsporing'. De data-analisten voor rail zijn ondergebracht bij de directie 'Informatie en Programmeren' en de in spoor gespecialiseerde juristen vallen onder 'Publieke Instituties en Control.

Binnen de teams van ILT Rail toezicht zijn in totaal 32 personen betrokken bij het toezicht op spoorveiligheid. Alle inspecteurs die werken voor Toezicht of Vergunningverlening volgen periodiek opleidingen en trainingen. De competenties worden nauwgezet bijgehouden in het competentiebeheersysteem AG5.

In Nederland is de OvV het permanente, onafhankelijke onderzoeksorgaan dat bij ernstige ongevallen op het spoor een onderzoek instelt om de veiligheid op het spoor te verbeteren en ongevallen te voorkomen.

4. Veiligheidsrealisatie in 2025

Dit hoofdstuk vermeldt de ongevallen en slachtoffers op het Nederlandse hoofdspoor volgens de classificaties van artikel 19 van de Europese Verordening 2018/762.

4.1 Significante ongevallen

In deze paragraaf worden significante ongevallen gerapporteerd die betrekking hebben op treinen. Een trein is daarbij gedefinieerd als tenminste 1 krachtvoertuig (locomotief of spoorvoertuig met eigen aandrijving) dat onder een bepaald dienstregelingsnummer van een vast beginpunt naar een vast eindpunt rijdt. Ongevallen met spoorvoertuigen tijdens het rangeren of tijdens werkzaamheden aan het spoor zijn hiervan uitgesloten.

Bij significante ongevallen is er sprake van:

- 1 of meer dodelijke of zwaargewonde slachtoffers
- Een totale schade van € 150.000 of meer
- Een stremming van een hoofdspoorbaanvak van 6 uur of langer

Ongevallen als gevolg van suïcide, vandalisme en terrorisme zijn van deze categorieën uitgesloten.

In 2025 waren er 26 significante ongevallen. Hierdoor neemt het totale aantal significante ongevallen met 4 toe, in 2024 waren het er 22.

Tabel 1: Trend in het aantal significante ongevallen op het spoor over de jaren 2021 tot en met 2025

	2025	**2024**	**2023**	**2022**	**2021**
Botsing trein spoorvoertuig	0	0	0	0	0
Botsing trein obstakel	3	1	5	10	4
Ontsporing	0	0	0	0	1
Overwegongevallen	15	17	10	8	13
Persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel	8	4	5	3	3
Brand in rollend materieel	0	0	0	0	0
Totaal	**26**	**22**	**20**	**21**	**22**

Bron: ProRail en de ILT

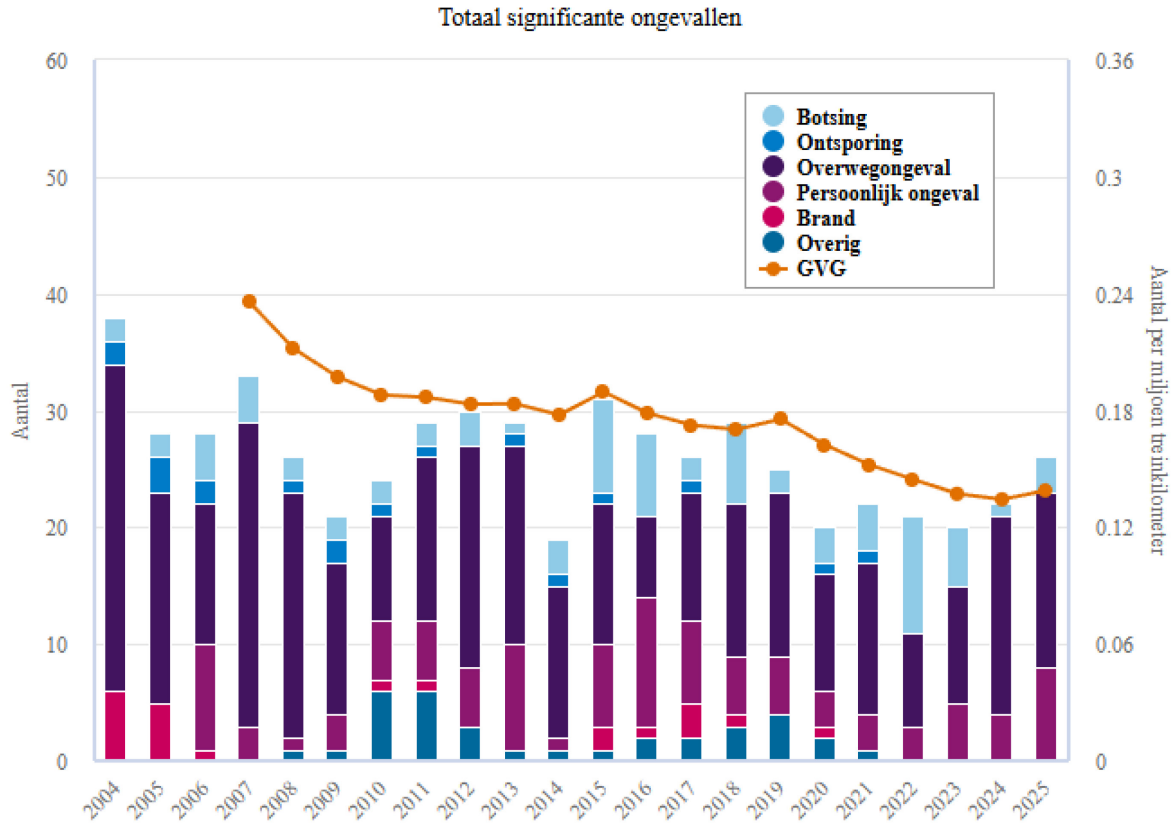
In 2025 waren er 3 significante botsingen van een trein met een obstakel. Dit ging in alle gevallen om een botsing met de bovenleiding, met een stremming van langer dan 6 uur als gevolg.

In de categorie overwegongevallen was in 2025 een kleine afname van het aantal significante ongevallen te zien. In 2025 waren er 15 significante overwegongevallen, 2 minder dan in 2024.

De grootste toename is er in de categorie 'Persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel'. Dit omvat aanrijdingen van treinen met bijvoorbeeld baanwerkers, spoorpersoneel of onbevoegden. In 2025 waren er geen baanwerkers of spoorpersoneel onder de slachtoffers, wel onbevoegden en anderen. Van de 8 persoonlijke ongevallen betrof het in 5 gevallen onbevoegden, in 1 geval een instappende reiziger, en in 2 gevallen anderen op een perron. Zie paragraaf 4.2 voor meer details.

Het 5-jaars gewogen voortschrijdende gemiddelde (GVG) van het totaal aantal significante ongevallen is licht gestegen naar 0,139 per miljoen treinkilometer. Dit is te zien in figuur 5.

Figuur 5: Trend in het totale aantal significante ongevallen en het bijbehorende GVG van 2004 tot en met 2025



Bron: de ILT

1 van de ernstigste ongevallen in 2025 was het overwegongeval dat op 30 oktober 2025 plaatsvond bij Meteren. Een reizigerstrein raakte de achterkant van een vrachtwagen die aan het manoeuvreren was op een overweg die dichtging terwijl de vrachtwagen zich daar nog bevond. Na de botsing met de vrachtwagen brak de trein, ontspoorde het voorste deel, en raakte een volgende tegentrein het losliggende treindeel. Hierbij raakten 5 reizigers lichtgewond. Er was ook grote schade aan de spoorinfrastructuur.

4.2 Slachtoffers door een bewegend spoorvoertuig

De trend in het aantal slachtoffers door een bewegend spoorvoertuig per categorie van 2021 tot en met 2025 staat in tabel 2. Voor het aantal slachtoffers is het aantal slachtoffers en gewogen ernstige letsels (SGEL) de meeteenheid. Het aantal SGEL is het aantal dodelijke slachtoffers plus 0,1 voor elke zwaargewonde.

Tabel 2: Trend in aantal slachtoffers van spoorwegongevallen met bewegend spoorvoertuig naar groep en type letsel

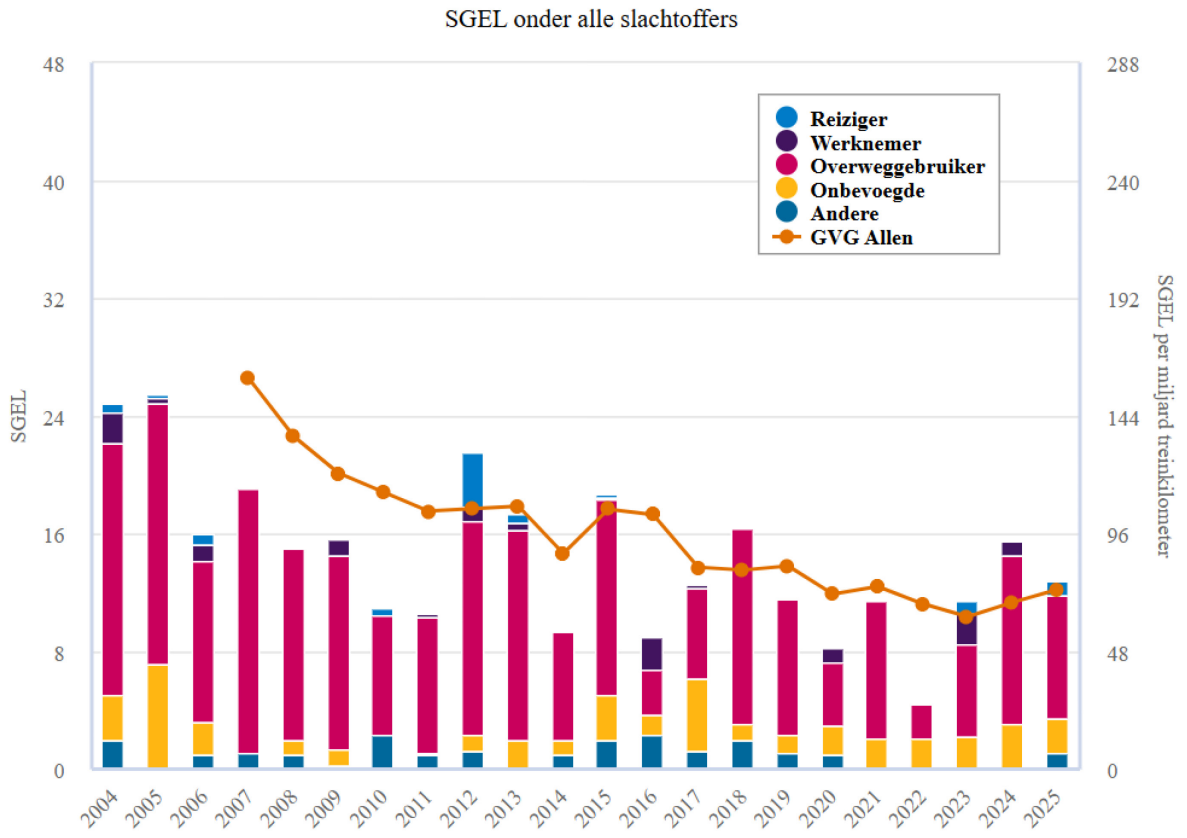
	Type letsel	2025	2024	2023	2022	2021
Reizigers	**Zwaargewond**	0	0	8	0	0
	Dodelijk gewond	1	0	0	0	0
	SGEL	1,0	0,0	0,8	0,0	0,0
Werknemers	**Zwaargewond**	0	0	1	0	0
	Dodelijk gewond	0	1	2	0	0
	SGEL	0,0	1,0	2,1	0,0	0,0
Overweg-gebruikers	**Zwaargewond**	4	4	3	3	4
	Dodelijk gewond	8	11	6	2	9
	SGEL	8,4	11,4	6,3	2,3	9,4
Onbevoegden	**Zwaargewond**	3	1	1	1	1
	Dodelijk gewond	2	3	2	2	2
	SGEL	2,3	3,1	2,1	2,1	2,1
Anderen	**Zwaargewond**	1	0	1	0	0
	Dodelijk gewond	1	0	0	0	0
	SGEL	1,1	0,0	0,1	0,0	0,0
Totaal	**Zwaargewond**	**8**	**5**	**14**	**4**	**5**
	Dodelijk gewond	**12**	**15**	**10**	**4**	**11**
	SGEL	**12,8**	**15,5**	**11,4**	**4,4**	**11,5**

Bron: ProRail en de ILT

In totaal vielen er in 2025 door ongevallen met bewegende spoorvoertuigen 12 dodelijke slachtoffers en 8 zwaargewonden. Hiermee is het aantal dodelijke slachtoffers gedaald ten opzichte van 2024. Het totale aantal SGEL komt op 12,8 en daalt ook ten opzichte van 2024 (15,5).

Figuur 6 laat de trend van het aantal SGEL onder alle spoorwegslachtoffers zien. Het gewogen voortschrijdend gemiddelde van het aantal SGEL onder alle slachtoffers is opnieuw gestegen in 2025, naar 73,23 per miljard treinkilometers. Deze stijging is deels te verklaren door het relatief hoge aantal slachtoffers in het voorgaande jaar, 2024, en door het hogere aantal persoonlijke voorvallen met rollend materieel (aanrijdingen) in 2025.

Figuur 6: Trend in aantal SGEL en het GVG van alle slachtoffers per miljard treinkilometers van 2004 tot en met 2025



Bron: de ILT

Onder reizigers viel 1 dodelijk slachtoffer in 2025. Dit was een geval van een persoon die bij het instappen tussen trein en perron viel, net op het moment van vertrek. Het SGEL is hiermee voor deze groep 1,0.

Onder werknemers vielen er in 2025 geen zwaargewonde of dodelijke slachtoffers als gevolg van een aanrijding met een bewegend spoorvoertuig. Dit was er in 2024 nog 1.

Er vielen 8 dodelijke slachtoffers en 4 zwaargewonden onder overweggebruikers in 2025. Het aantal SGEL komt hiermee uit op 8,4. Dit is een daling ten opzichte van 2024.

In 2025 vielen onder onbevoegden 2 dodelijke slachtoffers en 3 zwaargewonden. Dit betrof personen in de spoorbak of te dicht bij een rijdende trein op de perronrand. Voor de overleden slachtoffers was de reden van hun oponthoud daar onduidelijk. Voor de zwaargewonde slachtoffers kon in 2 gevallen suïcide worden uitgesloten. Het SGEL komt hiermee op 2,3.

Daarnaast waren er 2 gevallen van andere personen die werden aangereden op een station, 1 met fatale afloop en 1 met zware verwondingen als gevolg. De aanname is dat zij zich ten tijde van de aanrijding (bevoegd) op het perron bevonden en worden daarom onder ‘Anderen’ geteld. Het resulterende SGEL is 1,1 en daarmee hoger dan voorgaande jaren.

Ten slotte vielen er bij de significante ongevallen naast het aantal ernstiger gewonden 6 lichtgewonde slachtoffers. Dit omvat de 5 treinreizigers bij het overwegongeval bij Meteren, en 1 treinmachinist bij een overwegongeval met een stilgevallen overstekende kraan. Dit ongeval was significant vanwege de schade.

4.3 Overige spoorwegongevallen

4.3.1 Overige ongevallen met een spoorvoertuig

Naast de significante ongevallen genoemd in 4.1 met treinen vonden er ook een aantal botsingen, ontsporingen en aanrijdingen met andere spoorvoertuigen (rangeerdelen, werktreinen) plaats. Ook omvat dit ongevallen die plaatsvinden op buitendienstzijnd spoor.

4.3.2 Slachtoffers bij overige ongevallen

Er viel in 2025 1 dodelijk en 1 zwaargewond slachtoffer bij overige ongevallen. Het dodelijke slachtoffer was een opdrachtnemer die omkwam bij een botsing tussen 2 spoorvoertuigen op een spoor dat buiten dienst was voor werkzaamheden. Het zwaargewonde slachtoffer betrof een baanwerker die door een kraan op lorries (KROL) werd geraakt, ook tijdens werkzaamheden.

Daarnaast waren er nog 2 lichtgewonde slachtoffers, 1 door een aanrijding met een KROL en 1 door een aanrijding met een laskar. In beide gevallen was het letsel minimaal door de zeer langzame snelheid waarbij er contact was tussen voertuig en medewerker. In 2024 vielen er bij vergelijkbare ongevallen in totaal 7 lichtgewonden.

4.3.3 Slachtoffers door arbeidsomstandigheden

Deze categorie betreft ongevallen waarbij opdrachtnemers of spoorpersoneel gewond raken door arbeidsomstandigheden langs of in het spoor die niet te maken hebben met een bewegend spoorvoertuig.

In 2025 werden er 39 opdrachtnemers gewond door arbeidsongevallen, 2 zwaargewond en 37 lichtgewond. De zware verwondingen waren het resultaat van een ongeval met een betonmixer en een val van een ladder. Deze aantallen zijn een stuk lager dan in 2024, toen waren dit er meer dan 50. Dit heeft vermoedelijk te maken met de meldcultuur: ARBO-ongevallen hoeven niet verplicht aan Prorail en de ILT meegedeeld te worden. Wel worden deze verplicht aan de NLA gemeld. Er waren in 2025 4 ongevallen met elektrisering, waarbij in 2 gevallen de opdrachtnemers lichtgewond raakten en in 2 gevallen ongedeerd bleven. In 2024 waren dit 2 gevallen in totaal met ongedeerde medewerkers. Elektrisering is een schadelijke elektrische stroomdoorgang zonder dodelijke afloop. Wanneer de schok dodelijk is, is er sprake van elektrocutie.

Ten slotte raakten er in 2025 ook 8 personen van het spoorpersoneel gewond door persoonlijke ongevallen die geen rollend materieel betroffen. Dit ging om kleine incidenten, zoals verzwikte enkels of rugblessures, bij machinisten, conducteurs en incidentbestrijdend personeel.

4.3.4 Suïcides op het spoor

In 2025 waren er 270 suïcidevoorvallen op het spoor. Er overleden 191 personen als gevolg hiervan. Bij de overige pogingen raakten 11 personen zwaargewond, 8 lichtgewond en hadden 60 geen letsel (zie tabel 3). Het aantal totaal aantal voorvallen is met 5 afgenomen ten opzichte van 2024 (275 pogingen, waarbij 1 geval 2 personen betrof).

Tabel 3: Trend in suïcidepogingen en suïcides op het spoor over de jaren 2021 tot en met 2025, ten opzichte van landelijke cijfers

	2025	**2024**	**2023**	**2022**	**2021**
Suïcidepoging, niet gewond	60	66	61	32	53
Suïcidepoging, lichtgewond	8	8	6	15	7
Suïcidepoging, zwaargewond	11	16	5	5	9
Suïcide spoor	191	186	190	210	186
Suïcide totaal in Nederland*	1758	1849	1982	1916	1861
Suïcide op het spoor ten opzichte van totaal in NL	10,9%	10,0%	9,6%	11,0%	10,0%

Bron: ProRail en CBS (CBS Zelfdodingen 1970-2025).

* Het CBS baseert zich bij het totale aantal suïcides in Nederland op Nederlandse ingezetenen. Dat zijn personen die langer dan 1 jaar in Nederland verblijven. De cijfers die het CBS publiceert over suïcides zijn hierdoor lager dan de cijfers die ProRail en ILT hanteren waarin alle suïcides in Nederland worden meegenomen.

4.4 Ongevalsvoorbodes

Ongevalsvoorbodes zijn risicofactoren die kunnen leiden tot een spoorwegongeval. Tabel 4 laat de trend van deze ongevalsvoorbodes zien voor de jaren 2021 tot en met 2025.

Tabel 4: Trend in het aantal ongevalsvoorbodes over de jaren 2021 tot en met 2025

Ongevalsvoorbode	**2025**	**2024**	**2023**	**2022**	**2021**
Gebroken spoorstaven	54	50	47	41	52
Spoorspattingen	3	2	5	4	1
Stoptonendseinpassages - gevaarpunt bereikt	22	29	29	29	21
Stoptonendseinpassages – gevaarpunt niet bereikt	82	83	69	78	84
Gebroken wielen	0	0	0	0	0
Gebroken assen	0	0	0	0	0

Bron: ProRail en de ILT

Een kleine toename is te zien in het aantal meldingen van gebroken spoorstaven. Deze toename is deels te verklaren door betere registraties en door aanpassingen in de criteria en meetmethoden.

Het totaal aantal stoptonendseinpassages (STS-passages) is in 2025 gedaald ten opzichte van 2024 (van 112 naar 104). Het aantal STS-passages waarbij het gevaarpunt bereikt was in 2025 (22) is ook gedaald vergeleken met 2024 (29). Voor 2025 gebruikte de ILT voor het eerst exact dezelfde definitie van STS-passages als Prorail. Los hiervan is er geen duidelijke oorzaak aan te wijzen voor de daling.

5. EU wet- en regelgeving

Dit hoofdstuk beschrijft welke wetgeving en regelingen op het gebied van spoorwegveiligheid in 2025 zijn gewijzigd.

5.1 Wijzigingen in wet- en regelgeving

In 2025 zijn per 1 januari in werking getreden:

- Wijziging van Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen:
  aanpassingen aan EU-verordeningen TSI OPE en TSI RINF.
- Nieuwe regeling: Regeling examenprogramma machinisten. Het Besluit spoorwegpersoneel 2011 bepaalt dat de minister voor de beoordeling van de machinisten een examenprogramma vaststelt dat voldoet aan de in bijlage IV van de Machinistenrichtlijn (EG 2007/59) gestelde eisen ten aanzien van algemene kennis en vaardigheden. Met deze regeling wordt dit examenprogramma vastgesteld.
- Wijzigingen van Regeling tarieven transportsectoren. Dit betreft een indexatie van de tarieven voor onder andere vergunningen en ontheffingen.

In 2025 zijn op 28 juni 2025 ter implementatie van de Europese toegankelijkheidsrichtlijn (EU 2019/882) de volgende regelingen in werking getreden:

- Implementatiewet toegankelijkheidsvoorschriften producten en diensten:
  De Implementatiewet ziet onder andere op wijziging van de Warenwet waarmee technische eisen voor fysieke OV-terminals zijn opgenomen en de Wet handhaving consumentenbescherming waarin de bevoegdheid om te handhaven voor onder andere de minister van IenW is opgenomen en onder andere de ILT is aangewezen als bevoegde autoriteit voor toezicht op de naleving.
- Besluit toegankelijkheid openbaar vervoer:
  Implementatie van in de Richtlijn EU 2019/882 opgenomen bepalingen over diensten voor personenvervoer per bus of trein en met betrekking tot stedelijke- en voorstedelijke en regionale vervoersdiensten.

In 2026 zullen per 1 januari in werking treden:

- Wijziging van Regeling tarieven transportsectoren. Dit betreft een indexatie van de tarieven voor onder andere vergunningen en ontheffingen.

- Wijziging van Regeling indienststelling spoorvoertuigen en Regeling spoorverkeer: aanpassingen aan TSI's CCS en TSI LOC & PAS.

5.2 Afwijking overeenkomstig artikel 15 RSD

In 2025 zijn er door de ILT geen afwijkingen toegestaan zoals omschreven in artikel 15 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn (EU 2016/798).

6. Vergunningverlening

De ILT is verantwoordelijk voor het afgeven van vergunningen (inclusief certificaten, erkenningen, ontheffingen, aanwijzingen en aanmeldingen) die de veiligheid op het spoor moeten waarborgen. Voor een aantal vergunningen draagt ook de ERA verantwoording. In dit hoofdstuk wordt beschreven welke activiteiten de ILT in 2025 heeft verricht op het gebied van vergunningverlening.

6.1 Veiligheidscertificaten en -vergunningen

Een veiligheidscertificaat, ook wel een Single Safety Certificate genoemd, wordt uitsluitend afgegeven aan een spoorwegonderneming. De ILT heeft in 2025 de volgende activiteiten verricht in het kader van de vergunningverlening aan spoorwegondernemingen:

- Afgifte van veiligheidscertificaten aan 2 uitsluitend in Nederland actieve spoorwegondernemingen.
- Beoordelingen van aanvragen van 9 internationale spoorwegondernemingen voor uitsluitend het Nederlandse deel van het Europese hoofdspoorwegnet, als onderdeel van het door de ERA afgegeven certificaat. Hieruit voortkomende bevindingen zijn door de ERA opgenomen in de eindrapportage van de betreffende aanvragen.

Een veiligheidsvergunning wordt uitsluitend afgegeven aan een infrastructuurbeheerder. Tot op heden is ProRail de enige beheerder van de spoorweginfrastructuur op het Nederlandse hoofdspoor. In 2024 heeft de ILT een nieuwe veiligheidsvergunning voor ProRail afgegeven. De veiligheidsvergunning heeft een geldigheid van 5 jaar. In 2025 heeft de ILT daarom hierop geen activiteiten gehad.

6.2 Machinistenvergunningen

In 2025 gaf de ILT 1.160 machinistenvergunningen af: 487 eerste afgiftes, 264 verlengingen, 341 wijzigingen van bestaande vergunningen en 68 duplicaten. Een gewijzigde vergunning wordt afgegeven bij wijzigingen in persoonsgegevens of medische aanpassingen. Bijvoorbeeld bij het gebruik van contactlenzen of een bril. Een duplicaat wordt aangemaakt in het geval van verlies of diefstal.

Het aantal gewijzigde vergunningen is in 2025 gestegen ten opzichte van voorgaande jaren. Dit komt doordat de ILT meer is gaan controleren op de aanwezigheid van een geldige verklaring van medische en psychologische geschiktheid van de machinisten. Ook in 2026 zal deze controle worden voortgezet.

In 2025 werden 5 machinistenvergunning geschorst. Deze schorsingen hebben alle betrekking op het ontbreken van de geldige verklaring van medische en psychologische geschiktheid. De schorsing is meestal tijdelijk van aard en wordt opgeheven wanneer de machinist een geldige verklaring aan de ILT overlegt. Er zijn in 2025 geen vergunningen definitief ingetrokken.

6.3 Erkenningen van medische en psychologische keuringsinstituten

Machinisten en ook medewerkers die veiligheidskritieke taken hebben zoals vermeld in het eigen veiligheidsbeheerssysteem van de spoorwegonderneming en infrabeheerder, moeten medisch en psychologisch gekeurd worden. Om machinisten te mogen keuren, moet een keuringsinstituut een erkenning van de minister van IenW hebben. De erkenning wordt in Nederland aangevraagd bij de ILT.

In 2025 heeft de ILT 2 aanvragen tot een hernieuwde erkenning als psychologisch keuringsinstituut ontvangen. Beide aanvragen kwamen vanuit 1 keuringsinstituut. Het keuringsinstituut is door

middel van deskresearch en een audit op locatie onderzocht. De ILT heeft een positieve beschikking afgegeven.

Erkende keuringsinstituten staan geregistreerd op de website van de ILT.

6.4 Erkenningen van opleidingsinstituten

Een kandidaat-machinist moet volgens Europese wet- en regelgeving een opleiding volgen aan een erkend opleidingsinstituut. De ILT toetst of het opleidingsinstituut voldoet aan de Europese en nationale eisen. Om machinisten te mogen opleiden moet een opleidingsinstituut een erkenning van de minister van IenW hebben. De erkenning wordt in Nederland aangevraagd bij de ILT.

In 2025 heeft de ILT 1 hernieuwde aanvraag tot erkenning als opleidingsinstituut voor machinisten ontvangen. Het opleidingsinstituut is door middel van deskresearch en een audit op locatie onderzocht. De ILT heeft een positieve beschikking afgegeven.

Erkende opleidingsinstituten voor machinisten staan geregistreerd op de website van de ILT.

6.5 Voertuigvergunningen

Voor de inzet van spoorvoertuigen (treinen) zijn vergunningen nodig. De aanvragen voor deze vergunningen worden door de ERA en door de ILT behandeld. De voertuigen kunnen per stuk als los voertuigtype worden gebouwd en vergund, of in een serie aan de hand van een voertuigtype.

Wanneer een ontwerp voor een nieuw voertuigtype voor het eerst wordt vergund, ontstaat er een typegoedkeuring. Met een typegoedkeuring kan de typehouder voertuigen bouwen van hetzelfde ontwerp. Voor deze voertuigen worden voertuigvergunningen op basis van een type aangevraagd.

Voor voertuigen die alleen in Nederland rijden en waarvoor de ILT als vergunningverlenende instantie wordt gekozen, is in het voortraject van de aanvraag voor typegoedkeuring in 2025 3 keer een vooroverleg (pre-engagement) afgerond. De ILT heeft 3 typegoedkeuringen van een spoorvoertuig verstrekt (waarvan 1 inclusief voertuigvergunning) en 1 aanvraag is afgewezen. De ILT heeft 26 voertuigvergunningen op basis van een type verstrekt. Op een voertuigvergunning kunnen meerdere spoorvoertuigen of treinstellen tegelijkertijd worden vergund.

Voor typegoedkeuringen en voertuigvergunningen voor voertuigen die in meerdere landen rijden, waaronder Nederland, en waarvan de aanvraag wordt behandeld door de ERA, doet de ILT de beoordeling van de nationale voorschriften. In het voortraject van de aanvraag voor typegoedkeuring heeft de ILT in 2025 3 keer een vooroverleg (pre-engagement) afgerond en 5 verlengingen van het vooroverleg zijn nog in behandeling. In 2025 heeft de ILT bij 21 aanvragen voor typegoedkeuringen de nationale toetsing verricht.

In de ’pool of experts’ voor voertuigtoelating (VA) zijn er afgelopen jaar 2 dossiers afgerond, respectievelijk 1 vooroverleg en 1 typegoedkeuring.

Voor testen tijdens het keuren van een nieuw voertuigtype zijn 12 tijdelijke gebruiksvergunningen verstrekt voor het testen op het Nederlandse hoofdspoor.

Wanneer een voertuigtype wordt gewijzigd moet in een aantal gevallen een referentie naar een certificaat of een versie van het type worden aangemaakt door de vergunningverlenende instantie. De typehouder dient een aanvraag in voor wijziging van de typeregistratie. Dit wordt opgenomen in het voertuigtyperegister ERATV. Hiervoor zijn 11 aanvragen behandeld voor het aanpassen van gegevens naar aanleiding van technische wijziging of een correctie van gegevens.

Wanneer een spoorvoertuig wordt gewijzigd, moeten in enkele gevallen notificaties (inkennisstellingen) worden verstuurd over de classificatie van de wijziging aan de huidige

vergunningverlenende instantie. Dit is nodig wanneer de entiteit die de wijziging beheert niet de typehouder is van het eerdere voertuigtype. Bij 1 notificatie gericht aan de ERA is afgelopen jaar assistentie verleend door de ILT.

6.6 Certificaten voor onderhoud van spoorvoertuigen

Een Entity in Charge of Maintenance (ECM) is verantwoordelijk voor het onderhoud van spoorvoertuigen. De ECM zorgt ervoor dat de voertuigen in veilige staat zijn en blijven, onder meer door het hanteren van een onderhoudssysteem.

Volgens de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/779 bestaat het onderhoudssysteem uit meerdere onderhoudsfuncties. De ECM kan een deel van de onderhoudsfuncties uitbesteden aan derden, maar blijft eindverantwoordelijk voor de veilige staat van de spoorvoertuigen. Onderhoudsbedrijven kunnen voor de specifieke onderhoudsfuncties ook een onderhoudsfunctie-certificaat aanvragen.

De ERA heeft in 2021 de ILT namens de lidstaat Nederland erkend als ECM Certification Body volgens Uitvoeringsverordening (EU) 2019/779.

In 2025 heeft de ILT 3 nieuwe en 9 hernieuwde ECM-certificaten afgegeven. Ook zijn er 1 nieuwe en 5 hernieuwde onderhoudsfunctiecertificaten afgegeven.

Er zijn bij 5 aanvragen voor wijzigingen van de onderhoudsverantwoordelijke en reactivatie afwijkingen verleend op het onderhoudssysteem van de ECM ten tijde van de voertuigregistratie. Het onderhoudssysteem is getoetst aan bijlage III van de Veiligheidsrichtlijn (EU 2016/798) in plaats van de volledige toetsing volgens deze richtlijn. Het betreft 13 voertuigen, die volgens artikel 34a van de Regeling interoperabiliteit veiligheid spoorwegwegen hoofdzakelijk op spoorlijnen van een historische stichting worden ingezet en bij uitzondering op hoofdspoor rijden in Nederland.

De ILT heeft alle aanvragen voor ECM-certificaten beoordeeld door documentenstudie en het beoordelen van de werking van systemen in de praktijk. De meeste tekortkomingen die in 2025 bij aanvragen zijn vastgesteld, zijn gekwalificeerd als ‘niet kritiek’.

In enkele gevallen zijn er ‘kritieke tekortkomingen’ vastgesteld. Deze hadden met name betrekking op “het ontbreken van een structurele aanpak voor het beoordelen van de risico's bij het onderhoud van voertuigen, met inbegrip van risico's die rechtstreeks voortvloeien uit operationele processen en de activiteiten van andere organisaties of personen, en het bepalen van passende risicobeheersingsmaatregelen.” De omgang met het Management of Change (MoC) in relatie tot verordening (EU) 402/2013 “gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling” blijkt nog regelmatig vatbaar voor verbetering.

Een tekortkoming is kritiek wanneer:

- Er risico is op een onveilig gebruik van een rijdend voertuig
- Er risico is op een onderhoudssysteem dat niet het prestatieniveau waarborgt van de voertuigactiviteiten dat nodig is om te voldoen aan de eisen van houder of spoorwegonderneming.

Alle geconstateerde kritieke tekortkomingen zijn opgelost voordat de ILT is overgegaan tot afgifte van het ECM-certificaat.

Als certificerende instantie houdt de ILT toezicht op de ECM’s en onderhoudsbedrijven, om ervoor te zorgen dat zij de eisen van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/779 bijlage II permanent naleven. Hiervoor heeft de ILT bij 16 ECM’s en onderhoudsbedrijven een surveillance-audit uitgevoerd. Tijdens deze audits werden over het algemeen geen kritieke tekortkomingen geconstateerd. In vergelijking met voorgaande jaren is geconstateerd dat organisaties meer aandacht besteden aan

de continue verbetercyclus en betrokkenheid van de directie. Dit is een direct gevolg van de interventies, zoals directe gesprekken met directies, die ILT in 2024 tijdens en na audits heeft uitgevoerd.

6.7 Vergunningen voor hoofdspoorweginfrastructuur

Het behandelen van aanvragen voor vergunningen voor indienststelling van de hoofdspoorweginfrastructuur heeft een doorlooptijd van enkele jaren vanaf de initiële aanvraag, naar de ontheffing voorafgaand aan de indienststelling, tot de uiteindelijke vergunning voor indienststelling.

Voor een vernieuwing of verbetering van de spoorweginfrastructuur gaf de ILT in 2025 in totaal 3 vergunningen af.

Vanwege de doorlooptijd van vergunningaanvragen geeft de ILT ontheffingen af op basis van het bijna complete vergunningsdossier. Op dat moment is nog niet aan alle eisen voor de vergunning voldaan. Met een ontheffing wordt voorkomen dat de nieuwe infrastructuur na de laatste ombouw maandenlang buiten dienst moet blijven. Anders kan pas worden gestart met de vergunningaanvraag wanneer aan alle eisen is voldaan. In 2025 verstrekte de ILT 8 keer een ontheffing voor infrastructuur. Alle aanvragen zijn afkomstig van infrastructuurbeheerder ProRail. De ILT wees geen aanvragen af.

Ook had de ILT inzage in 4 ERTMS 'track side approval'-aanvragen bij de ERA voor Nederlandse infrastructuur. Dit is een in 2019 geïntroduceerde procedure: infrastructuurbeheerders zijn verplicht om hun project voor te leggen aan de ERA, nog voordat een ERTMS infraproject aanbesteed wordt. De ERA beoordeelt het project dan op interoperabiliteit. Alle 4 de aanvragen waren in 2025 nog niet afgerond door de ERA.

6.8 Vergunningverlening vervoer gevaarlijke stoffen

6.8.1 Ontheffingen spoorwegvervoer gevaarlijke stoffen

In de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) en in de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG) is aangegeven dat het vervoer van gevaarlijke stoffen afwijkend van de voorschriften van de VSG (inclusief het Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, RID) in bijzondere gevallen toelaatbaar is, op voorwaarde dat de veiligheid niet in gevaar komt, het vervoer duidelijk is gespecificeerd en het vervoer van tijdelijke aard is. Verder is in de Wvgs geregeld dat er aan een ontheffing voorschriften mogen worden verbonden.

De hierboven genoemde ontheffing kan worden aangevraagd bij de ILT. Ook kan er bij de ILT een toestemming of goedkeuring aangevraagd worden als de bevoegde autoriteit volgens de eerdergenoemde vervoersregelgeving een toestemming of goedkeuring kan verlenen (en de ILT is volgens deze vervoersregelgeving aangewezen als bevoegde autoriteit).

In 2025 heeft de ILT 4 aanvragen voor een ontheffing, goedkeuring of toestemming met betrekking tot het RID ontvangen.

6.8.2 Erkenningen spoorwegvervoer gevaarlijke stoffen

Instanties die 1 of meerdere handelingen willen uitvoeren op grond van de Regeling erkende instanties vervoer gevaarlijke stoffen (hierna: de Regeling) en de VSG kunnen bij de ILT een erkenning aanvragen. De Regeling beschrijft de handelingen waarvoor een erkenning kan worden aangevraagd, en aan welke voorwaarden de erkende instantie (blijvend) moet voldoen. Een afgegeven erkenning is 10 jaar geldig. Momenteel zijn er 8 instanties die een erkenning hebben op grond van de Regeling en de VSG.

Nadat een onderneming is erkend op basis van de Regeling zal de ILT toezicht houden op de handelingen waarvoor de erkenning is verleend. Het doel hiervan is na te gaan of de erkende instantie blijvend voldoet aan de voorwaarden die zijn gesteld in de Regeling. Dit wordt gedaan door een toezichtaudit. De toezichtaudit richt zich vooral op de werking van de bedrijfsprocessen en -systemen.

Na afgifte van de erkenning wordt de erkende instantie opgenomen in het programma voor de toezichtaudits van de ILT. De eerste toezichtaudit wordt uitgevoerd binnen een periode van 1 jaar na de datum van het verlenen van de erkenning. Afhankelijk van de bevindingen en de handelingen waarvoor erkenning is verleend wordt de toezichtcyclus bepaald. De termijn waarbinnen een volgende toezichtaudit wordt uitgevoerd is maximaal 4 jaar.

Als er tijdens de toezichtaudit tekortkomingen zijn geconstateerd dan moeten deze binnen een door de ILT vastgestelde termijn worden opgelost. Hiervoor moet de erkende instantie een plan van aanpak opstellen waarin zij aangeeft op welke manier en binnen welke termijn zij de tekortkomingen heeft opgelost. Na de gestelde termijn toetst de ILT of de geconstateerde tekortkomingen zijn opgelost. De ILT kan dit doen door een documentstudie of door een opvolgingsaudit. Als er geen tekortkomingen zijn geconstateerd, of als deze binnen de gestelde termijn zijn opgelost, is het proces van de toezichtaudit afgerond en blijft de erkenning gehandhaafd.

In 2025 is, met betrekking tot het RID, door de ILT 1 toezichtaudit afgerond die was opgestart in 2024. Daarnaast zijn er in 2025 3 toezichtaudits opgestart waarvan er 2 zijn afgerond. De 3e toezichtaudit loopt door tot in 2026.

In 2025 heeft de ILT 2 verzoeken ontvangen met betrekking tot de Regeling. Deze betroffen beide een aanvraag tot erkenning van de ondernemingen. 1 aanvraag is toegewezen in 2025. Over de andere aanvraag wordt in 2026 een besluit genomen.

6.9 Contacten met andere NSA’s

Met de directe buurlanden Duitsland en België heeft de ILT regelmatig contact over diverse onderwerpen. Niet alleen operationeel maar soms ook over interpretaties van de Europese wet- en regelgeving.

Werkzaamheden in het kader van het vereenvoudigd toelaten van spoorvoertuigen op grensbaanvakken die in 2024 zijn gestart zijn in 2025 voortgezet. In dit kader wordt aan een grensbaanvakovereenkomst tussen de Duitse en Nederlandse NSA (EBA en ILT) gewerkt. Ook is binnen de ILT een pilotproject uitgevoerd om het 1e grensbaanvak (Oldenzaal- Bad Bentheim) aan de Nederlandse zijde op basis van ‘case by case consultation’ mogelijk te maken.

6.10 Contacten met spoorwegondernemingen

De behandeling van de vergunningaanvraag is vaak het 1e contact tussen een spoorwegonderneming en de ILT. Voor vergunningaanvragen zijn aanvraagformulieren en handleidingen beschikbaar op website van de ILT. Voor vragen en meldingen is de ILT telefonisch en via online meldformulieren bereikbaar. Daarnaast informeert de ILT de spoorwegondernemingen regelmatig over nieuwe ontwikkelingen op het gebied van wetgeving en certificeringen. Er is jaarlijks contact met iedere spoorwegonderneming tijdens een accountoverleg, waarbij ook nieuwe wet- en regelgeving ter sprake komt.

7. Toezicht op spoorwegveiligheid

Het feitelijke toezicht op spoorwegveiligheid waarvoor de ILT verantwoordelijk is, wordt uitgevoerd door teams van inspecteurs. Deze teams zijn onder andere georganiseerd in verschillende vakgroepen op basis van hun expertise. In 2025 werden ruim 1.150 inspecties uitgevoerd op verschillende aspecten van spoorwegveiligheid.

7.1 Toezicht op infrastructuur

In Nederland is ProRail als infrastructuurbeheerder verantwoordelijk voor het onderhoud en de vernieuwing van het hoofdspoorwegnet in Nederland. De uitvoering hiervan wordt gedaan door aannemers die door ProRail worden aangestuurd. De ILT houdt op verschillende manieren toezicht op de taken van ProRail als infrastructuurbeheerder, voor zover die betrekking hebben op de spoorwegveiligheid.

7.1.1 Besturings- en systeemtoezicht

In 2025 heeft de ILT, in het kader van het besturings- en systeemtoezicht, 15 accountgesprekken gevoerd met ProRail. Dit waren gesprekken op het niveau van directie Assetmanagement (AM), de directie Veiligheid, de Raad van Bestuur (RvB) en de Raad van Commissarissen (RvC). Hierbij ging de aandacht uit naar de verbeterslag die ProRail heeft ingezet in het Assetmanagement, om de veilige berijdbaarheid van het spoor aantoonbaar te maken (AVB). In het kader van het systeemtoezicht was er aandacht voor onder andere de uitwerking van het programma AVB in de praktijk en de opvolging van de bevindingen uit de Veiligheidsvergunning. Ook was er aandacht voor de uitrol van ERTMS.

Terugkijkend naar het jaar 2025, heeft de ILT in hoofdlijnen de onderstaande positieve ontwikkelingen waargenomen:

- Een steeds meer open houding naar de ILT.
- Snel acteren met veiligheidsbericht 30, inzake wissels met NSE-wisselstellers.
- Samenwerking met de ILT aan het zichtlijnenmodel voor overwegen.
- Vanwege de succesvolle implementatie door ProRail van de tool NORM voor de risicobeoordeling van overwegen heeft de ILT het toezicht hierop afgeschaald. Wel kijkt de ILT nog mee of met NORM ook inderdaad het gewenste effect wordt bereikt.
- Verkeersleiding is adequaat met aanpassen van processen.
- ProRail geeft invulling aan de constateringen van de ILT naar aanleiding van de monitoringsaudit waarin de openstaande issues van de veiligheidsvergunning zijn gemonitord.

Er zijn daarnaast de volgende bevindingen:

- ProRail heeft met AVB nog onvoldoende zicht op de fysieke staat van het spoor, waarbij zij stelt wel de veilige berijdbaarheid voldoende te kunnen aantonen. De ILT is hierover uitgebreid geïnformeerd en ziet dat er veel werk is verzet en dat het nu de potentie heeft om de aantoonbaarheid te bereiken. Het gaat hier onder andere om het sluiten van de PDCA-cyclus.
- Het veiligheidsbeheersysteem (VBS) weerspiegelt niet altijd de actuele manier van werken. Ook is de manier van werken is niet altijd volgens het VBS. ProRail moet aandacht besteden aan het tijdig opnemen van wijzigingen in het VBS, zodat dit altijd actueel is.
- De contractmethodiek voor prestatiegericht onderhoud (PGO) werkt beter dan een paar jaar geleden, maar werkt nog niet altijd goed. Denk hierbij aan:
    - Bestaande contracten zijn niet flexibel genoeg om nieuwe onderhoudsnormen op te nemen.
    - Aannemers optimaliseren het onderhoud voor de contractperiode en niet voor de levensduur.

    - De aard van de contractvorm maakt dat de relatie tussen ProRail en de aannemers ingewikkeld is en tot verschillende interpretaties en discussies leidt, die niet bevorderlijk zijn voor de kwaliteit van het onderhoud.
- Het inzetten van veranderingen en doelen duurt regelmatig langer dan aanvankelijk ingeschat.
- In 2025 zijn bij een inspectie Cybersecurity "beheersen van risico's in de keten/supply chain riskmanagement" diverse bevindingen geconstateerd. De rapportage hierover volgt in 2026.

7.1.2 Veiligheidsvergunning

In 2024 heeft de ILT de veiligheidsvergunning voor een periode van 5 jaar afgegeven aan ProRail. In de auditgesprekken met ProRail heeft de ILT 5 issues geformuleerd. Als gevolg hiervan heeft ProRail een verbeterplan voor deze bevindingen bij de ILT ingediend. Goedkeuring van dit verbeterplan was een voorwaarde voor afgifte van de veiligheidsvergunning. De monitoringsaudit in 2025 heeft laten zien dat ProRail niet op tijd alle issues heeft opgelost zoals in haar verbeterplan was beschreven. Er was meer tijd nodig voor 2 onderwerpen. De ILT heeft hierover een waarschuwingsbrief verstuurd en zal dit nader monitoren in 2026.

7.1.3 Kwalitatieve staat van de infrastructuur

ProRail heeft voor het onderhoud en storingsherstel het hoofdspoor in Nederland verdeeld in 21 contractgebieden. Per contractgebied is 1 aannemer verantwoordelijk voor het onderhoud, op basis van een vooraf opgesteld onderhoudscontract (PGO, prestatiegericht onderhoud). Baaninspecteurs van ProRail houden risicogestuurd, steekproefsgewijs toezicht op een juiste uitvoering van dit onderhoud door de aannemer. Dit doen zij door de infrastructuur te toetsen aan de hand van de vastgestelde normen die zijn opgenomen in het PGO-contract.

Voor het jaar 2025 heeft de ILT risicogericht en op verschillende thema's gerichte objectinspecties uitgevoerd op de infrastructuur. Allereerst is er van november 2024 tot juni 2026 sprake van grootschalige werkzaamheden aan het derde spoor in Emmerich. Hierdoor wordt de Betuweroute die de Rotterdamse haven met Duitsland verbindt meerdere weken en weekenden afgesloten. Het gevolg hiervan was dat de goederentreinen omgeleid werden via de IJsselroute en de Brabantroute, waar normaal voornamelijk reizigerstreinen komen. De infrastructuur op deze routes ondervond meer tonnage en belasting door een toename van zwaardere treinen. In het kader van risicogerichtheid zijn deze 2 routes door de ILT geselecteerd voor de objectinspecties.

Bij het berijden van deze routes worden er in totaal 7 contractgebieden gepasseerd waar de ILT objectinspecties op de infrastructuur heeft uitgevoerd:

- Twente
- Gelre
- Veluwe
- Dordrecht
- Zeeland
- Brabant
- De Peel

Verder heeft de ILT in 2025 ook objectinspecties uitgevoerd op de HSL-Zuid. Bij de HSL-Zuid ligt het dagelijks beheer en onderhoud niet bij ProRail maar bij het consortium Infraspeed BV. In 2031 zal het dagelijks beheer en onderhoud van de HSL-Zuid overgenomen worden door ProRail. De ILT gaat deze ontwikkeling de komende jaren volgen. Hierbij kunnen de resultaten uit 2025 gebruikt worden als referentie.

Tot slot zijn er objectinspecties uitgevoerd op contractgebieden waar de ILT rond 2023 ook geweest is toen de contractvorm nog PGO 3.0 was. Om deze redenen heeft de ILT bij de volgende contractgebieden ook objectinspecties uitgevoerd:

- Rijn en Gouwe
- Zeeland
- Drenthe

In totaal zijn 349 infra-objecten geïnspecteerd:
- 31 lassen (elektrische scheiding + compensatie)
- 226 wissels (alle soorten)
- 41 rechte spoorstukken
- 31 bogen
- 20 overwegen

Resultaten
De ILT constateerde in 2025 259 overschrijdingen van de onderhoudswaarde (OW), 52 overschrijdingen van de interventiewaarde (IW) en geen overschrijdingen van de onmiddellijke actiewaarde (OAW), bij in totaal 349 objecten. Een OW-overschrijding betekent dat het object tijdens de volgende onderhoudsronde van de aannemer moet worden hersteld. Een IW-overschrijding betekent dat de veilige berijdbaarheid van het spoor niet meer gegarandeerd is en het spoor alleen nog na het nemen van beheersmaatregelen mag worden bereden. Bij een OAW-overschrijding mag het spoor niet meer worden gebruikt. Het resultaat in 2025 was dat bij 88% van de IW-overschrijdingen het defect niet bekend was bij ProRail, wat een indicatie kan zijn voor het niet hebben van een volledig zicht op de staat van het spoor door ProRail. De ILT is met ProRail hierover in gesprek.

De resultaten van de objectinspecties bij de HSL-Zuid zijn positief. Duidelijk zichtbaar is dat het spoor preventiever onderhouden wordt en in betere staat is in dan de PGO-gebieden van ProRail. Infraspeed BV heeft geen IHS-normendocument zoals ProRail hanteert. De inspectieresultaten zijn daarom niet genormeerd en ook niet meegenomen in de tellingen OW/IW/AOW.

Last onder dwangsom (LOD)
ILT heeft in 2025 een last onder dwangsom (LOD) opgelegd aan ProRail. Deze is opgelegd omdat volgens de administratie van ProRail enkele stukken spoorstaaf waren vernieuwd, terwijl dit in werkelijkheid niet was uitgevoerd. Deze constateringen zijn gedaan bij Velp tijdens de objectinspecties op de IJsselroute. De ILT vindt dat op dit punt het VBS van ProRail tekortschiet in het borgen van de veilige berijdbaarheid. De ILT kan een LOD opleggen als ProRail hier niet aan voldoet. In 2024 had de inspectie al eenzelfde soort constatering gedaan en hierover een waarschuwingsbrief aan ProRail verstuurd. ProRail was het niet eens met de opvatting van de ILT dat in deze casus sprake is van strijdig handelen met het VBS en heeft tegen het opleggen van de LOD beroep bij de Rechtbank ingesteld. In 2026 is heeft ProRail het beroep ingetrokken.

100+ overschrijdingen van interventiewaarden
In april 2025 deed ProRail een melding aan de ILT dat er geen ruimte in de buitendienst was om meer dan 100 defecten in het spoor tijdig te repareren. Het ging om wissels rondom Amsterdam Centraal. Door een gebrek aan capaciteit bij onderhoudsaannemers en door gebrek aan beschikbare reparatiemomenten (nachtgaten) lukte het niet alle wissels te repareren in april volgens het Handelingskader IHS Meettrein Overschrijdingen.

Door de ILT is er een voornemen tot op het opleggen van een last onder dwangsom verstuurd. Vervolgens heeft ProRail op het voornemen gereageerd en aangegeven dat alle overschrijdingen voor de door ILT gestelde datum worden hersteld. Hierna heeft de ILT een audit uitgevoerd en de rapportage zal in 2026 worden afgerond.

7.1.4 Veiligheidsjaarverslag ProRail

In 2025 stelde de ILT vast dat het veiligheidsjaarverslag van ProRail over 2024 niet voldeed aan de regelgeving. De ILT heeft gekozen voor een interventie in de vorm van een informatieve presentatie aan ProRail om meer inzicht te geven in het doel en de verwachtingen. ProRail neemt deze inzichten mee in het eigen veiligheidsjaarverslag over 2025.

7.2 Toezicht op spoorvoertuigen

Nadat een nieuw spoorvoertuig is toegelaten op het spoornetwerk (zie ook 6.5 Voertuigvergunningen) houdt de ILT toezicht op een veilig gebruik van de spoorvoertuigen in Nederland. Dit kan gaan om controles op de technische staat en de belading van de spoorvoertuigen, maar ook over het tijdig en volledig uitvoeren van de onderhoudsprocessen van de spoorvoertuigen.

7.2.1 Objectinspecties van spoorvoertuigen

In 2025 voerde de ILT 107 inspecties uit bij spoorvoertuigen: 80 inspecties van goederentreinen, en 27 van reizigerstreinen. Zie hierna de resultaten van de inspecties:

- 7 treinen zijn gecontroleerd op het gebruik van de ATB-only knop, hierbij zijn geen gebreken geconstateerd.
- 46 treinen zijn gecontroleerd op de uitvoering van de controle van het krachtvoertuig. Hierbij is 1 trein aangetroffen waarbij de procedures voor vertrek niet zijn gevolgd door de spoorwegonderneming. Hiervoor heeft de ILT een LOD opgelegd.
- 30 treinen zijn gecontroleerd op het veilig vertrek van een getrokken trein: goederen of reizigers. Bij 2 goederentreinen is vastgesteld dat deze niet goed waren gecontroleerd. Bij 1 trein is volstaan met voorlichting. Hierbij werd bij aankomst een gebroken remblok geconstateerd dat (nog) niet was opgemerkt. Bij de 2e is een waarschuwing gegeven omdat een wagon waarvan de rem was afgesloten niet verwerkt was in de remberekening.
- 35 goederentreinen zijn gecontroleerd op de beremmingsstaat. Hierbij zijn geen tekortkomingen geconstateerd.
- 6 treinen zijn gecontroleerd op het uitvoeren van de rembeproeving. Hierbij zijn geen tekortkomingen geconstateerd.
- 8 treinen zijn gecontroleerd op de belading, ladingzekerheid en overbelading. Hierbij zijn geen tekortkomingen geconstateerd.
- 16 treinen zijn gecontroleerd op defecten. Bij 1 treinstel is een onjuist 12-cijferig nummer aangetroffen.
- Toezicht bij testritten van nieuwe spoorvoertuigen. Als onderdeel van het verlenen van voertuigvergunningen bij het toelaten van nieuwe spoorvoertuigen voerde de ILT inspecties uit. Dit deed zij tijdens test- en proefritten die vooraf werden gedaan.

7.2.2 ECM's

De ILT houdt ook toezicht op ECM's (Entities in Charge of Maintenance). Deze partijen zijn verantwoordelijk voor het onderhoud van spoorvoertuigen. ECM's kunnen zowel door de ILT worden gecertificeerd als door buitenlandse geaccrediteerde certificerende instanties. De ECM's van de in Nederland geregistreerde spoorvoertuigen kunnen zowel in Nederland als in het buitenland statutair zijn gevestigd. Verder kan een ECM:

- Een spoorwegonderneming zijn die naast het rijden van treinen ook zorgt voor het onderhoud van haar spoorvoertuigen.
- Een houder van spoorvoertuigen zijn die zelf de rol van ECM op zich heeft genomen.

- Een partij zijn die alleen het onderhoud aan spoorvoertuigen van derden uitvoert en daarvoor ook de verantwoordelijkheid draagt, of onderhoud uitvoert in opdracht van een verantwoordelijke ECM, maar zelf geen treinen rijdt.

Het toezicht bestaat uit inspecties van spoorvoertuigen, werkplaatsen en onderhoudsprocessen, en het uitvoeren van audits. In 2025 zijn er 12 inspecties uitgevoerd. Hierbij is bij 4 voertuigen vastgesteld dat er geen gecertificeerde ECM (meer) verantwoordelijk was voor het onderhoud van het voertuig. Deze voertuigen zijn, na voorlichting aan de houder, geschorst om gebruik te voorkomen. In 1 geval heeft de ECM een serie spoorvoertuigen vrijgegeven voor heringebruikname zonder duidelijke beperkingen in verband met de ruim overschreden revisietermijn. Hiervoor heeft de ILT een LOD opgelegd. Bij 1 spoorvoertuig is de inschrijving in het voertuigregister na voorlichting geschorst. De ECM was niet gecertificeerd.

Daarnaast voerde de ILT accountgesprekken met de ECM's over bedrijfsontwikkelingen, wijzigingen in wet- en regelgeving en vergunningverlening.

7.2.3 Veiligheidswaarschuwing gebroken wielen

Naar aanleiding van de ontsporing in de Gotthard-tunnel in 2023 zijn de eisen voor de volwielen voor goederenwagons aangescherpt. Dit gebeurt vanuit de JNS (Joint Netwerk Secretary). De JNS is een platform binnen de ERA waar Europese branchepartijen en NSA's in werkgroepen gezamenlijk overleggen over aanbevelingen om ernstige ongevallen te voorkomen. In 2025 zijn hernieuwde aanbevelingen gepubliceerd door de JNS. Onder druk van de Zwitserse NSA waren deze gelijktijdig onderwerp om nog verder aan te scherpen. De ILT participeert in deze werkgroepen.

7.2.4 Aanbeveling JNS NP Great Belt Accident

De ILT participeert ook in 2025 de JNS-werkgroep die aanbevelingen geeft om het buiten profiel raken van opleggers in buidelwagens van het type Sdg te voorkomen. Op verschillende vlakken zijn hier na 2022 aanvullende aanbevelingen geformuleerd zoals wijzigingen in de TSI WAG. De studies naar de gevolgen van dwarswind, zowel door maatregelen op de wagons, de infra als de operatie, zijn nog gaande.

7.3 Toezicht op operationele processen

De ILT hield in 2025 actief toezicht op de operaties van ondertoezichtstaande ondernemingen in de spoorbranche. Het ging hierbij niet alleen om spoorwegondernemingen die reizigers-, goederen- en werktreinen rijden. Ook bij andere 'spoorse' partijen inspecteerde de ILT actief op veiligheidsprocessen. In deze paragraaf volgt een greep uit de toezichtonderwerpen van de ILT in 2025.

7.3.1 Audits veiligheidsbeheersystemen

In 2025 heeft de ILT 12 audits uitgevoerd waarbij de juiste werking van het veiligheidsbeheersysteem (VBS) is getoetst. Iedere spoorwegonderneming met een veiligheidscertificaat voor Nederland moet een goed geïmplementeerd en werkend VBS hebben, waarin alle aan veiligheid gerelateerde processen zijn uitgewerkt. Dit geldt ook voor de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder. De veiligheidsbeheersystemen van spoorwegondernemingen en van de infrastructuurbeheerder worden door de ILT getoetst tegen de eisen die staan beschreven in de Europese Verordening 2018/762.

Naast de hiervoor genoemde audits werd bij 5 spoorwegondernemingen een monitoringsaudit uitgevoerd. Daarbij zijn openstaande issues gemonitord die zijn vastgesteld tijdens de audit voor afgifte van het veiligheidscertificaat.

7.3.2 Accountgesprekken

Daarnaast heeft de ILT 36 accountgesprekken gevoerd bij spoorwegondernemingen. In combinatie met de auditgesprekken is er met iedere spoorwegonderneming jaarlijks minimaal 1 overlegmoment. Iedere spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder heeft een vaste accounthouder bij de ILT voor vragen en overleg.

Dit geldt ook voor spoorwegondernemingen die over het Nederlandse hoofdspoor rijden, maar in het buitenland gevestigd zijn. De toezichthouder in het land van hoofdvestiging voert audits uit en monitort de vastgelegde processen in het VBS. De ILT houdt accountgesprekken en voert objectinspecties uit op de operaties door de buitenlandse spoorwegondernemingen op het Nederlandse hoofdspoor.

Onderwerpen die aan bod kwamen tijdens de gesprekken in 2025 zijn onder andere ontwikkelingen bij de betreffende spoorwegonderneming, opleiding en kennisniveau van het personeel en incidenten en voorvallen. Ook zijn wijzigingen in wet- en regelgeving besproken.

7.3.3 Bedrijfsvergunningen

Spoorwegondernemingen moeten voor de volgende activiteiten op het spoor een bedrijfsvergunning hebben:

- Personen- en goederenvervoer over het spoor
- Rangeren
- Overgave- en stationsfaciliteiten
- Rijden in een spoorvoertuig voor werkzaamheden aan een spoorweg die buiten dienst is gesteld

Iedere 5 jaar toetst de ILT de criteria waaronder deze bedrijfsvergunning is verstrekt. Het gaat hierbij onder andere om verklaringen over gedrag en beroepsbekwaamheid. In 2025 toetste de ILT 10 bedrijven op deze criteria en bevond zij deze akkoord. In 2025 zijn er 7 bedrijfsvergunningen ingetrokken door bedrijfsbeëindiging.

7.3.4 Spoorpersoneel met veiligheidskritische taken

Voor het uitvoeren van veiligheidskritische taken moet spoorwegpersoneel de juiste vergunningen, verklaringen van medische en psychologische geschiktheid en bevoegdheidsbewijzen hebben. Een machinist krijgt van de ILT een machinistenvergunning nadat deze machinist geslaagd is voor het machinistenexamen. Ook moet de machinist medisch en psychologisch gekeurd zijn door een keuringsinstituut dat door de ILT is erkend. Een bevoegdheidsbewijs dat door de spoorwegonderneming is uitgegeven laat zien op welke trajecten en met welk materieel de machinist mag rijden. En welke taalkennis de machinist heeft.

In 2025 controleerde de ILT 181 Nederlandse machinisten op een geldige machinistenvergunning, actuele keuringsdocumenten en juiste bevoegdheidsbewijzen. Zij bleken allen een geldige vergunning te hebben. In 4 gevallen droeg de betreffende machinist een bril, maar stond dit niet op de vergunning. In 4 gevallen kon de machinist zijn bevoegdheidsbewijs niet (op eerste vordering) aan de inspecteur laten zien. In 1 geval was het digitale systeem waar naar werd verwezen niet actueel. Tenslotte ontbrak in 1 geval een verwijzing voor de kennis van de infrastructuur.

Over het Nederlandse hoofdspoor rijden ook buitenlandse machinisten met internationale treinen. De ILT controleerde in 2025 33 machinisten met een vergunning die in een andere lidstaat was afgegeven, dit waren voornamelijk Belgische en Duitse machinisten.

De ILT let bij deze inspecties extra op de beheersing van de taal. Buitenlandse machinisten moeten Nederlands op taalniveau B1 spreken om juist en eenduidig te kunnen communiceren met de treindienstleider. Een uitzondering geldt voor machinisten die rijden op de Nederlandse

grensbaanvakken met Duitsland, waar wordt gecommuniceerd met de Duitse treindienstleiderspost. Daarnaast gelden voor het baanvak Venlo-Kaldenkirchen lichtere taaleisen. Hiervoor moet ProRail wel per spoorwegonderneming een toestemming geven, en moet de betreffende spoorwegonderneming voldoen aan daarvoor geldende voorwaarden. Op dit moment zijn er 5 spoorwegondernemingen met een dergelijke vrijstelling.

Niet alleen machinisten, maar ook treindienstleiders van ProRail werden in 2025 door de ILT gecontroleerd op de geldigheid van medische en psychologische keuringbewijzen en competenties. Vanwege de impact van het werk op de spoorwegveiligheid moeten treindienstleiders medisch en psychologisch gekeurd worden. Bij de treindienstleidersposten van Arnhem, Maastricht en Eindhoven werd in 2025 onaangekondigd een inspectie uitgevoerd. Bij deze inspecties voldeden alle 23 geïnspecteerde treindienstleiders aan de medische en psychologische keuringen, daarnaast was het competentiebeheer in orde.

De ILT controleert veiligheidspersoneel ook op het gebruik van alcohol, in samenwerking met de politie. In 2025 werden op verschillende locaties en tijdstippen 110 machinisten en 11 treindienstleiders gecontroleerd op alcoholgebruik. Ook zijn er, verdeeld over 3 inspecties, 48 snelheidsmetingen uitgevoerd met de politie om te controleren op het naleven van de maximum snelheid op trajecten met tijdelijke snelheidsbeperkingen.

7.3.5 Processen ter ondersteuning van spoorwegveiligheid

Niet alleen de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder leveren een bijdrage aan de veiligheid op het spoor. Op de volgende processen hield de ILT in 2025 ook toezicht om de veiligheid op het spoor te handhaven en te verbeteren:

- De ILT organiseerde in 2025 een sectordag voor de door haar erkende keuringsinstituten die medische en psychologische onderzoeken uitvoeren van machinisten.
- De ILT hield toezicht op instituten die veiligheidsfunctionarissen in de spoorbranche opleiden en examineren. In 2025 voerde de ILT 1 audit uit en had zij 7 accountgesprekken met opleidings- en exameninstituten.

De ILT monitort risicogericht het hybride stelsel. Dit doet de ILT met een digitale monitoringstool, verschillende interne en externe nationale en internationale samenwerkingen en overleggen, en het monitoren van de opvolging van uitkomsten uit onderzoek van incidenten. In 2025 voerde de ILT 7 risicogerichte accountgesprekken uit met Asbo's (assessment bodies) en CBI's (conformiteitsbeoordelingsinstanties) over ERTMS, competenties van het personeel en de professionaliteit, en scopebepaling door opdrachtgevers. Hieruit kwamen bijvoorbeeld de volgende signalen: druk om onder de kostprijs te werken met het risico op verlies van kwaliteit, geen gekwalificeerd personeel kunnen vinden en onvoldoende kennis en ervaring bij de opdrachtgever.

7.3.6 Digitale weerbaarheid

In de spoorsector spelen digitale systemen een steeds grotere rol. Een onvoldoende beveiliging van deze systemen kan de continuïteit en veiligheid van het spoorvervoer kwetsbaar maken voor cyberdreigingen. Daarom houdt de ILT toezicht op de naleving van de wettelijke eisen voor informatiebeveiliging en stimuleert zij spoorpartijen om hun digitale weerbaarheid structureel te versterken.

In 2024 voerde de ILT inspecties uit bij spoorwegondernemingen in het reizigers- en goederenvervoer naar de naleving van de Wet beveiliging netwerk- en informatiesystemen (Wbni). Daarbij werden alle normen uit de Regeling beveiliging netwerk- en informatiesystemen (Rbni) IenW getoetst. Hoewel goederenvervoerders destijds nog niet onder de Wbni vielen, werkte een aantal van hen vrijwillig mee aan deze nulmeting. Hierdoor kregen zij inzicht in de volwassenheid van hun informatiebeveiliging en in de verbeteringen die nodig zijn om hun digitale weerbaarheid te vergroten.

In 2025 bouwde de ILT voort op deze inspecties. Bij verschillende reizigersvervoerders werden vervolginspecties uitgevoerd om de voortgang op eerder geconstateerde verbeterpunten te beoordelen. Daarnaast startte de ILT een verdiepend onderzoek naar de digitale weerbaarheid van ProRail. Ook is de samenwerking tussen toezicht op digitale weerbaarheid en vergunningverlening verder versterkt. Daardoor worden organisaties die nieuwe spoorvoertuigen of infrastructuur ontwikkelen of bestaande systemen ingrijpend wijzigen, zoals bij de invoering van ERTMS, gestimuleerd om digitale weerbaarheid vanaf het ontwerp mee te nemen. Zo benut de ILT natuurlijke momenten waarop aanpassingen toch al plaatsvinden om de weerbaarheid van de spoorsector op een proportionele en doelmatige manier te vergroten.

Met deze aanpak combineert de ILT haar toezicht, vergunningverlening en voorlichting. Het doel is niet alleen de naleving van wet- en regelgeving, maar vooral het voorkomen van cyberincidenten en het versterken van de continuïteit van het spoorvervoer. Door organisaties tijdig duidelijkheid te geven over de verwachtingen, en door handhaving voorspelbaar toe te passen, stimuleert de ILT dat de sector de kansen benut om de digitale weerbaarheid duurzaam te verbeteren.

7.3.7 Concessiewisselingen

In Nederland wordt regionaal reizigersvervoer via provinciale concessies verdeeld. Als een concessietermijn is afgelopen, wordt de concessie opnieuw door de provincie aanbesteed. Hierdoor is het mogelijk dat de aanbestede concessie wordt gegund aan een andere concessiehouder of spoorwegonderneming.

Uit eerder onderzoek door de ILT is gebleken dat bij een concessiewisseling verhoogde risico’s voor de spoorwegveiligheid ontstaan. Deze veiligheidsrisico's heeft de ILT in het verleden al gedeeld met de concessieverleners (provincies) en spoorwegondernemingen. Ook geeft de ILT bij nieuwe aanbestedingen hier voorlichting over aan mogelijke biedende partijen. Eén voorbeeld hiervan is dat de nieuwe concessiehouder de ruimte moet krijgen om nieuwe machinisten en medewerkers op te leiden en voor te bereiden op de nieuwe spoortrajecten.

In 2025 werd er geen nieuw regionaal concessiewisselingstraject opgestart. Wel gingen er op 14 december 2025 2 nieuwe concessies in, namelijk:

- De Breng-concessie, Provincie Gelderland
- De Achterhoek-Rivierenland-concessie, Provincie Gelderland

De Provincie Gelderland heeft de concessie Achterhoek-Rivierenland aan de zittende concessiehouder gegund. De Breng-concessie kreeg daarentegen een nieuwe concessiehouder.

Om er zeker van te zijn dat tijdens het concessiewisselingstraject ook de spoorwegveiligheidsrisico's voldoende worden meegenomen en beheerst, inspecteert de ILT proactief de vertrekkende en nieuwe concessiehouder voordat de concessiewisseling van start gaat. De ILT onderzoekt of de nieuwe risico's adequaat worden geadresseerd door middel van de CSM REA en hoe dit wordt opgenomen in het VBS. Ook houdt de ILT in de gaten of er een soepele informatieoverdracht is tussen het veiligheidspersoneel.

In 2025 heeft de ILT concessiewisseling Breng gemonitord zoals hierboven beschreven.

Uit de gesprekken met de vertrekkende en nieuwe concessiehouder bleek dat de overdracht soepel en in goed overleg verliep. De vertrekkende concessiehouder heeft in de periode voorafgaande aan de concessiewisseling een extra maatregel genomen om zoveel mogelijk machinisten te behouden voor de concessie. De ervaring leert namelijk dat een concessiewisseling vaak leidt tot een heroriëntatie van een machinist terwijl de nieuwe concessiehouder deze machinisten nodig heeft om de concessie uit te voeren.

7.4 Toezicht op reizigersveiligheid en reizigersrechten

Deze paragraaf gaat in op het toezicht dat de ILT in 2025 hield op reizigersveiligheid op stations en op reizigersspecifieke wet- en regelgeving. Dit toezicht gaat alleen over spoorwegondernemingen die verantwoordelijk zijn voor reizigersvervoer.

7.4.1 Veilig vertrek van reizigerstreinen

In het veiligheidsbeheersysteem beschrijven spoorwegondernemingen die reizigers vervoeren hoe zij op een veilige manier het vertrekproces van hun treinen hebben ingericht. Dit proces is gericht op het voorkomen van beklemming of meeslepen van reizigers en hun bezittingen bij het sluiten van de treindeuren. De ILT hield in 2025 toezicht op een juiste uitvoering van het vertrekproces. Dit proces bestaat uit het geven van een vertreksignaal en een controle door de hoofdconducteur of trainmanager op het sluiten van de treindeuren zonder beklemming.

De ILT controleerde in 2025 bij 73 reizigerstreinen van 8 verschillende spoorwegondernemingen de juiste uitvoering van het vertrekproces.

7.4.2 Verordening reizigersrechten

Per 7 juni 2023 is in Nederland de Verordening (EU) 2021/782 betreffende de rechten en verplichtingen van treinreizigers van kracht. Deze verordening heeft als hoofddoel het beschermen van treinreizigers, het verbeteren van de reizigersrechten en het versterken van de verplichtingen van spoorwegondernemingen. De wetgeving richt zich hiermee op heldere reisinformatie, vergoedingen bij vertraging en betere hulp voor mensen met een beperking.

De ILT is in 2024 gestart met het toezicht op de inrichting van processen en systemen door de spoorwegondernemingen binnen de kaders van deze verordening.

In 2025 heeft de ILT systeeminspecties uitgevoerd bij de klantenservice van de ondertoezichtstaande reizigersvervoerders. Ook zijn er objectinspecties op stations en in treinen uitgevoerd.

Op 28 juni 2025 is de richtlijn (EU) 2019/882 in werking getreden, die onder andere consumenten beschermt op het gebied van digitale dienstverlening. Voor treinreizigers is deze verordening van toepassing op de toegankelijkheid van online reisinformatie op websites, maar ook van interactieve kaartautomaten en informatieborden.

Verder is de ILT in gesprek gegaan met verschillende belangenorganisaties en ondertoezichtstaande vervoerders. Ook is er een enquête verstuurd naar de ondertoezichtstaande vervoerders om een nulmeting te doen van de aanpak en implementatie van de Richtlijn (EU) 2019/882.

7.4.3 Objectinspecties stations

In 2024 startte de ILT met objectinspecties op treinstations op basis van Verordening (EU) 1300/2014 betreffende de interoperabiliteit en toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit. De focus tijdens deze inspecties lag op algemene reizigersvoorzieningen en op extra voorzieningen voor personen met een beperking. De ILT gaf onder andere aandacht aan drempelloze toegang tot stations, aanwezigheid en werking van liften, hellingbanen, geleidenlijnen op perrons en bedieningspanelen voorzien van onder andere braille. Voor de bevindingen die gedaan worden tijdens deze inspecties heeft de ILT in 2025 een overlegstructuur vastgelegd met de beheerder van de stations.

7.4.4 Dienstkwaliteitsprestatie reizigersvervoer

Volgens artikel 29 lid 2 van de Verordening (EU) 2021/782 moeten spoorwegondernemingen die reizigers vervoeren elke 2 jaar een verslag van de dienstkwaliteitsprestatie publiceren op hun eigen website. Dit verslag is een evaluatie van de eigen kwaliteitsnormen en moet ook openbaar worden gemaakt op de website van de ERA. De ILT controleerde in 2025 op de online beschikbaarheid van deze jaarverslagen over 2024. Van 1 ondertoezichtstaande heeft de ILT het verslag ontvangen, maar dit verslag is niet in 2025 gepubliceerd.

7.4.5 Reizigersveiligheid bij evenementen

De ILT heeft in 2025 toezicht gehouden op de veilige afhandeling van het treinverkeer tijdens evenementen. Tijdens de volgende evenementen heeft er een inspectie plaatsgevonden: de Dutch Grand Prix, Veteranendag, stadionconcert Di-rect en de Nijmeegse Vierdaagse. Tijdens deze evenementen worden er veel grotere bezoekersstromen vervoerd dan tijdens normale treindiensten. Het logistieke proces van reizigersverplaatsing op de stations en in de treinen wijkt af van het gebruikelijke proces van de ondertoezichtstaande reizigersvervoerders.

De ILT heeft van deze evenementen de draaiboeken opgevraagd bij de betreffende vervoerders en heeft tijdens inspecties gecontroleerd of deze aansluiten op de situatie in de praktijk en of de draaiboeken en de uitvoering volgens de regelgeving zijn. De daaruit voortkomende rapportages zijn gedeeld met de betrokken ondertoezichtstaande.

7.5 Ongevallen- en incidentenonderzoek

Veiligheidsregelgeving en uitgebreide procesbeschrijvingen zorgen ervoor dat veel ongevallen op het spoor worden voorkomen. Toch doen zich nog steeds (bijna)ongevallen voor. De ILT vindt het belangrijk dat partijen in de spoorsector onderzoek doen en maatregelen treffen om herhaling te voorkomen. En dat kennis wordt gedeeld binnen de sector, zodat alle partijen kunnen leren van ongevallen en incidenten. De ILT ziet proactief toe op het onderzoek, de uitvoering van verbetermaatregelen en het delen van de kennis in de sector.

7.5.1 Piketdienst bij ongevallen en incidenten

De ILT is 24 uur per dag en 7 dagen per week beschikbaar voor het opvolgen van meldingen van incidenten of ongevallen op het spoor. Hiervoor is een piketorganisatie ingericht waarbij 2 inspecteurs standby staan, om zo nodig direct ter plaatse te kunnen gaan.

De Meldkamer Spoor van ProRail meldt gevaarlijke situaties direct bij de ILT. Ook spoorwegondernemingen zijn verplicht om incidenten en ongevallen te rapporteren aan de ILT. Andere partijen en burgers kunnen ook meldingen doen van situaties die impact hebben op de veiligheid op het spoor.

Op basis van deze meldingen besluit de ILT of toezicht op het onderzoek naar de oorzaak nodig is. Bij ernstige ongevallen gaat de piketdienst van de ILT direct ter plaatse. En ziet zij toe op het door de spoorbedrijven uitgevoerde onderzoek. Bij minder ernstige zaken voert de inspectie op een later moment deze taken uit. De daadwerkelijke opvolging van incidenten en ongevallen is een taak van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder. De ILT controleert of er vervolgacties en verbetermaatregelen zijn opgesteld en of die ook worden uitgevoerd.

Daarnaast categoriseert en analyseert de ILT de meldingen van incidenten en ongevallen (zie ook hoofdstuk 4). De inzichten uit deze analyses zijn een basis voor het bepalen van risicofactoren en worden toegepast in de toezichtstrategie van de ILT.

7.5.2 Toezicht incidentopvolging

De ILT monitort de opvolging van risicovolle incidenten door de betrokken spoorbedrijven. Op basis van alle meldingen die bij ILT worden gedaan, maakt de ILT een selectie van incidenten die nader onderzoek vereisen. In 2025 heeft de ILT de opvolging van 17 incidenten door spoorbedrijven gemonitord. Daarnaast is het monitoren van de opvolging bij stoptonendseinpassages een doorgaand proces. Met betrekking tot dit onderwerp heeft de ILT periodiek overleg met de verschillende betrokken partijen om conclusies en verbetermaatregelen te bespreken en te beoordelen. Daarnaast hield de ILT toezicht op de opvolging van incidenten uit 2024.

Aan de ene kant vraagt de ILT bij incidentmeldingen proactief informatie op om een beter beeld te krijgen van de omstandigheden van het incident. Aan de andere kant monitort de ILT onderzoeken die de betrokken partijen hebben gedaan. Ook ziet de inspectie toe op een tijdige uitvoering van de verbetermaatregelen. De monitoring van de aanbevelingen uit onderzoeken van de OvV (zie ook paragraaf 3.2) is ook in 2025 meegenomen bij het toezicht op incidentopvolging.

De ILT monitorde in 2025 ook kleinere voorvallen om een goed beeld te krijgen van de uitgevoerde onderzoeken en de opgestelde verbetermaatregelen. Doordat de ILT de spoorpartijen actief bevraagt bij incidenten, komen deze partijen in beweging om incidenten verder te onderzoeken en te leren van voorvallen.

Het toezicht op het opvolgen van incidenten en controleren van verbetermaatregelen vraagt om een uitgebreid onderzoek en neemt vaak langere tijd in beslag. Onderstaande 2 casussen zijn voorbeelden die zich in 2025 hebben voorgedaan.

Botsing rangeerdelen tijdens heuvelen Kijfhoek
Gedurende 2025 hebben er zich enkele botsingen voorgedaan tussen rangeerdelen tijdens het zogenaamde heuvelproces op de Kijfhoek. De betrokken partijen doen onderzoek naar al deze incidenten en nemen verbetermaatregelen waar nodig. De ILT monitort en bespreekt met de betrokken partijen doorgaand het effect van deze verbetermaatregelen.

Dodelijk ongeval reiziger station Boxtel
In december 2025 vond er een ongeval plaats waarbij een reiziger tussen de vertrekkende trein en het perron terecht kwam. Deze reiziger is als gevolg hiervan overleden. Vanuit de piketdienst ILT zijn naar aanleiding van dit incident de camerabeelden gevorderd en bekeken. Deze beelden gaven voor de ILT aanleiding om het onderzoek dat werd uitgevoerd door de betrokken spoorwegonderneming te monitoren. Na afronding van het onderzoek heeft de ILT het uitgevoerde onderzoek, de geconstateerde oorzaken en de verbetermaatregelen met de spoorwegonderneming besproken.

7.6 Toezicht op de uitrol van ERTMS

De uitrol van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) en de digitalisering van het spoor is een complexe veranderopgave die impact heeft op de volledige spoorbranche in Nederland. Naast het ERTMS zijn andere digitale innovaties in ontwikkeling, zoals bijvoorbeeld FRMCS (Future Rail Mobile Communications System, de opvolger van GSM-R), ATO (Automatic Train Operation) en DAC (Digital Automatic Coupler). Deze ontwikkelingen hebben ingrijpende wijzigingen tot gevolg voor spoorvoertuigen, infrastructuur, operatie en organisatie.

De uitrol vindt plaats onder de regie van de Programmadirectie ERTMS (de Programmadirectie). De Programmadirectie is opgericht door het ministerie van IenW en is onafhankelijk van de spoorpartijen. Via de Programmadirectie trekken de spoorpartijen en IenW samen op. In 2025 is de tranchegerichte aanpak verder uitgewerkt. Verder is er gekozen voor een ander proefbaanvak, namelijk de Zeeuwselijn in plaats van de Hanzelijn. Deze verschuiving heeft geleid tot veel extra werk in de sector in de vorm van herplannen en nieuwe contracten vormgeven. Het is wel een logische keus voor de uitrolstrategie.

De ILT heeft zich in 2025 ingezet voor vergunningverlening en het toezicht tijdens de ontwikkeling, uitrol en ingebruikname van ERTMS in Nederland. Ook volgt de ILT de ontwikkelingen voor ERTMS, om kennis op peil te houden en flexibel te kunnen schakelen met de diverse partijen in de spoorsector. Daarnaast is er blijvende aandacht voor de borging van de integrale veiligheid. Ook houdt de ILT internationale ontwikkelingen bij, mede door deel te nemen aan internationale overleggen en werkgroepen. Binnen de ILT worden deze activiteiten gecoördineerd door een expertgroep met betrokkenheid van inspecteurs van vergunningverlening en toezicht.

In 2025 is een operationele ERTMS-opleiding gegeven door een erkend opleidingsinstituut. Een groot deel van de inspecteurs bij toezicht en bij vergunningverlening heeft deze opleiding gevolgd.

Op basis van risicoanalyse worden gerichte activiteiten ontplooid, zowel voor het toezicht als voor vergunningverlening. In 2025 is daarom de opzet van de risicoanalyse vereenvoudigd, daarnaast zijn alle in de analyse opgenomen risico's opnieuw bekeken en heeft opschoning plaatsgevonden. Vanuit de risicoanalyse is een toezichtplan gemaakt. Ook zijn in 2025 accountgesprekken gevoerd bij opleidingsinstituten voor machinisten. De inspectie van testritten is intern beter georganiseerd en er is een aantal testritten geïnspecteerd. Om de ontwikkelingen goed te kunnen blijven volgen zijn er in 2025 meerdere accountgesprekken gevoerd bij de infrastructuurbeheerder en diverse spoorwegondernemingen. Tijdens deze gesprekken is door de betrokken partijen aangegeven dat de wijziging voor hun organisatie als significante wijziging volgens CSM REA wordt gezien en behandeld.

Als gevolg van de veranderingen die ERTMS en digitalisering met zich meebrengen is er een toename van het aantal (te verwachten) vergunningsaanvragen. De ILT moet ervoor zorgen dat ze in staat is om deze toename in aanvragen inhoudelijk, en in omvang binnen gestelde termijnen te behandelen. De ILT heeft in 2025 een generieke planningstool ontwikkeld en in gebruik genomen voor inzage in de te verwachten aanvragen. In 2025 is een C2T APOM-beoordelingstool ontwikkeld. Deze is gericht op het verkorten en efficiënter maken van de behandeling van voertuigvergunningsaanvragen in conformiteit met een bestaand voertuigtype.

7.7 Toezicht op vervoer gevaarlijke stoffen

De ILT houdt toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Inspecteurs komen ter plaatse bij incidentmeldingen en voeren daarnaast proactief inspecties uit om de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen te waarborgen.

Daarnaast worden inspecties uitgevoerd uit bij tankopslagbedrijven en producenten van gevaarlijke stoffen. Hiermee richt het toezicht zich op de gehele keten: van de productie en opslag van gevaarlijke stoffen tot het vervoer ervan over het spoor. Op deze manier draagt de ILT bij aan het voorkomen van incidenten en het waarborgen van de veiligheid voor werknemers, omwonenden en de leefomgeving.

7.7.1 Meldingen van gevaarlijke resten van de vervoerde stof aan de buitenzijde

Volgens artikel 47 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen moeten ongevallen en voorvallen tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen direct worden gemeld.

In 2025 zijn in totaal 404 reservoirwagens aangetroffen waarbij sprake was van gevaarlijke resten van de vervoerde stof aan de buitenzijde van de wagen. Een groot deel van deze meldingen is voortgekomen uit inspecties die door de ILT zelf zijn uitgevoerd. De overige meldingen zijn afkomstig van vullers, lossers en vervoerders.

De toename van het aantal gevallen waarbij gevaarlijke resten aan de buitenzijde van reservoirwagens zijn aangetroffen, heeft de ILT ertoe gebracht het project 'Laden en lossen' op te starten. Het doel van dit project is om bij de betrokken bedrijven te beoordelen in hoeverre de procedures voor het laden en lossen in overeenstemming zijn met de geldende wet- en regelgeving.

In 2025 heeft de ILT 7 bedrijven bezocht. De bevindingen uit deze inspecties zijn met de betrokken bedrijven besproken en gedeeld. Het project wordt in 2026 voortgezet.

7.7.2 Ongevallen bij het vervoer gevaarlijke stoffen

In 2025 zijn er geen ongevallen geregistreerd.

De ILT monitort de (bijna)ongevallen met gevaarlijke stoffen en ziet toe op de uitvoering van ongevallenonderzoek. Als dit nodig is, ziet de inspectie ook toe op de opvolging en evaluatie van procesverbeteringen

7.7.3 Inspecties van reservoirwagens

In 2025 heeft de ILT 345 reservoirwagens geïnspecteerd. Tijdens deze inspecties is onder andere gecontroleerd op de aanwezigheid en juistheid van de vervoersdocumenten, de kenmerking en etikettering, de geldigheid van de keuringstermijn en de stempelplaat van de reservoirwagens.

In 1 geval waren niet de juiste documenten bij het vervoer aanwezig. Daarnaast heeft de ILT 22 keer een (schriftelijke) waarschuwing gegeven aan spoorwegondernemingen vanwege een onjuiste kenmerking en 6 keer vanwege onjuiste of ontbrekende etikettering.

Een onjuiste of ontbrekende kenmerking of etikettering kan leiden tot gevaarlijke situaties. Voor betrokkenen in de vervoersketen en voor hulpdiensten is het dan niet direct duidelijk met welke gevaarlijke stof onder welke omstandigheden zij te maken hebben. In alle gevallen zijn de geconstateerde tekortkomingen naar tevredenheid van de ILT opgelost.

Naast deze waarschuwingen heeft de ILT in 2025 3 processen-verbaal opgemaakt. 1 proces-verbaal had betrekking op het niet melden van een trein met ontplofbare stoffen en voorwerpen aan de bevoegde autoriteit. Een 2^{e} proces-verbaal betrof het vervoeren van 4 reservoirwagens naar het buitenland, terwijl hiervoor een vervoersverbod gold. Het 3^{e} proces-verbaal had betrekking op een defecte derde afsluiting, veroorzaakt door een gescheurde schroefkap.

7.7.4 Inspecties van mangatdeksels, zij- en bodemafsluiters van reservoirwagens

De ILT inspecteert daarnaast of reservoirwagens op de juiste wijze zijn afgesloten. Tijdens het rijden kunnen door de bewegingen van de trein extra krachten op de reservoirwagens ontstaan. Wanneer mangatdeksels niet correct zijn gesloten, kan hierdoor een gevaarlijke stof aan de bovenzijde van de reservoirwagen ontsnappen.

Door de aanwezigheid van de bovenleiding langs het spoor is het voor inspecteurs van de ILT niet altijd mogelijk om de juiste bevestiging van de mangatdeksels vanaf de grond goed te controleren. Om deze controle toch effectief uit te kunnen voeren maakt de ILT gebruik van drones. Met behulp van de camerabeelden kan de inspecteur ter plaatse beoordelen of de mangatdeksels correct zijn bevestigd. Deze werkwijze maakt het mogelijk om in korte tijd een groot aantal reservoirwagens te inspecteren.

In 2025 heeft de ILT in totaal 1.260 reservoirwagens met behulp van drones geïnspecteerd. Bij 22 van deze reservoirwagens zijn gebreken vastgesteld met betrekking tot de afsluiting van de bovenzijde (mangatdeksels). In deze gevallen was het mangatdeksel slechts met 1 knevel afgesloten, waarbij de overige 3 knevels niet waren bevestigd en naast het mangatdeksel lagen.

Het betrof lege, ongereinigde reservoirwagens van UN 1863, brandstof voor straalvliegtuigen.

Daarnaast hebben inspecteurs door middel van visuele controles bij 3.725 reservoirwagens de zij- en bodemafsluiters geïnspecteerd. De tijdens deze controles aangetroffen gevaarlijke resten van de vervoerde stof aan de buitenzijde van de reservoirwagens worden beschreven in paragraaf 7.7.1.

7.7.5 Inspecties op informatievoorziening (WLIS)

De ILT houdt toezicht op de juistheid en volledigheid van de informatievoorziening over reservoirwagens met gevaarlijke stoffen op emplacementen. Bij een incident kan ProRail deze informatie beschikbaar stellen aan de hulpdiensten.

De ILT controleert of op basis van de geldende afspraken op ieder moment inzichtelijk is op welk spoor op een emplacement welke reservoirwagens met gevaarlijke stoffen aanwezig zijn. Deze informatie is van belang om bij een incident snel inzicht te hebben in de locatie en aanwezigheid van reservoirwagens met gevaarlijke stoffen, en de hulpdiensten hierover correct te kunnen informeren.

In 2025 heeft de ILT in totaal 583 sporen op verschillende emplacementen in Nederland geïnspecteerd. Bij 36 sporen kwam de feitelijke aanwezigheid van reservoirwagens met gevaarlijke stoffen niet overeen met de geregistreerde informatie in WLIS.

7.7.6 Inspecties op operationele processen van treinen

De ILT controleert de operationele processen van treinen die gevaarlijke stoffen vervoeren en gereed zijn voor vertrek. Hierbij wordt onder andere gecontroleerd of de machinist bevoegd is om treinen met gevaarlijke stoffen te vervoeren, of alle vereiste documentatie aan boord van de trein aanwezig is en of ProRail correct is geïnformeerd over de samenstelling van de trein.

In 2025 heeft de ILT bij 30 treinen deze operationele processen gecontroleerd. In 2 gevallen waren de vereiste schriftelijke instructies niet aanwezig. Daarnaast werd 1 keer een onjuiste wagenlijst aan boord van de trein aangetroffen en is 1 keer een onjuiste wagenlijst bij ProRail ingediend.

7.8 Toezicht op geluid en trillingen

De ILT houdt toezicht op geluid en trillingen afkomstig van het gebruik van of werk aan de spoorwegen. Zo nodig en wanneer mogelijk wordt gehandhaafd. Daarnaast onderzoekt de ILT meldingen van geluids- en trillingsklachten van omwonenden langs het spoor.

7.8.1 Geluid

De ILT heeft met het oog op de belangen van omwonden aan het spoor nader onderzoek te verrichten rondom station Groningen. Aanleiding hiervoor was een handhavingsverzoek en verschillende meldingen. De meldingen leken een gemeenschappelijke deler te hebben, namelijk dat er veranderingen hadden plaatsgevonden op en rond het treinstation van Groningen.

De wijzigingen op en rond het station bleken juridisch correct. Maar na analyse bleek dat de melders in een nadeliger positie waren terecht gekomen dan voor de wijzigingen. Met medewerking van verschillende partijen wordt naar oplossingen gezocht om de geluidshinder te beperken, zowel binnen als buiten de wet- en regelgeving voor het geluid afkomstig van het spoor. Hiermee pakt de ILT naast een oordeel over de rechtmatigheid over de juridische situatie ook haar responsieve rol op.

7.8.2 Trillingen

De ILT heeft in haar eerdere onderzoeken aangetoond dat de relatie tussen geluid en trillingshinder in een woning zichtbaar wordt in de spectrogrammen van audio-opnames. Denk hierbij aan het pulserend patroon dat in het spectrogram ontstaat wanneer de wielen van een goederentrein vlakke plaatsen hebben.

Ook heeft de ILT eerder aangetoond dat, wanneer er sprake is van blinde vering, de laag-frequente componenten van het geluid van treinpassages binnenshuis al binnen 10 seconden met ongeveer 10 dB is toegenomen. Dit effect, de zogenaamde staandegolfresonantie, ontstaat wanneer een golf

in een afgesloten kamer heen en weer kaatst en bij terugkomst perfect samenvalt met een nieuwe golf, die daardoor versterkt wordt.

Recent heeft de ILT aangetoond dat tijdens de passages van goederentreinen, staandegolfresonantie zelfs kan leiden tot harmonische trillingen in de woningen. Harmonische trillingen zorgen ervoor dat objecten in de kamer in beweging worden gebracht. Precies op dat moment zijn kracht en uitwijking van het schommelende object evenredig aan elkaar. Harmonische trillingen in het spectrogram van de audio-opnames zijn daarmee een duidelijke indicator om aan te tonen dat er sprake is van 'rattle-noise' in de woningen.

7.9 Coördinatie en samenwerking

Bij de toezichtactiviteiten van de ILT spelen diverse belangen een rol. Daarom worden deze activiteiten vaak gecoördineerd of uitgevoerd in samenwerking met andere organisaties. Deze organisaties worden in deze paragraaf belicht.

7.9.1 Contact met spoorwegbedrijven

Bij het toezicht door de ILT op de spoorwegsector lopen de contacten via accounthouders van de ILT. Aan ieder bedrijf is een inspecteur in de rol van accounthouder toegewezen. Deze 'single point of contact' is ook altijd betrokken bij de audits die de ILT bij het betreffende bedrijf uitvoert. Daarnaast verzamelt en monitort de accounthouder de signalen die betrekking hebben op het account.

Spoorwegbedrijven kunnen laagdrempelig informatie vinden over wet- en regelgeving op het spoor via de website van de ILT. Voor vragen of (spoed)meldingen is de ILT 24 uur per dag telefonisch en per e-mail bereikbaar.

De ILT neemt deel aan het Directeurenoverleg Spoorwegveiligheid (DOSV). Daar buigt de sector zich over een aantal thema's op het gebied van spoorwegveiligheid in Nederland. Veiligheidscultuur en STS-passages staan standaard op de agenda. Ook bezoekt de ILT regelmatig het overleg van de Vereniging Spoorwegregelgeving & Documentatie (VSD). De ILT neemt op verzoek deel aan het overleg van Railgood, een verband waarin veel goederenvervoerders zich hebben georganiseerd.

7.9.2 Nationale samenwerking

De ILT werkt onder andere samen met de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) op de thema's rond veilig werken door spoorwegpersoneel. De ILT heeft in 2025 op beperkte schaal de baanwerkersinspecties weer opgepakt naar aanleiding van het ongeval in Voorschoten en de toezegging van de staatssecretaris van IenW aan de Tweede Kamer. Na gezamenlijk overleg met de NLA zijn in 2025 ongeveer 20 inspecties uitgevoerd bij buitendienststellingen. De NLA is bij deze inspecties aangehaakt en heeft bij enkele inspecties actief deelgenomen.

Er is aandacht voor de aanbevelingen uit het onderzoeksrapport van de OvV naar aanleiding van het ongeval in Voorschoten. Periodiek heeft de ILT gesprekken met ProRail over de opvolging van de aanbevelingen van de OvV. Hierover rapporteert de ILT in het jaarverslag Monitoring Uitvoering Opvolging Aanbevelingen OvV.

Stichting railAlert is een brancheorganisatie die tot doel heeft de veiligheid van baanwerkers te verbeteren, vooral op de onderdelen aanrijdgevaar en elektrocutie of elektrisering. De ILT heeft overleg met railAlert over de brancheregelgeving, en bijvoorbeeld ook over het vergelijken van gemelde veiligheidsincidenten. Dit zijn aanrijdingen, bijna-aanrijdingen en elektrisering. Daarnaast spelen ook in deze overleggen de aanbevelingen naar aanleiding van het ongeval bij Voorschoten een belangrijke rol. In 2025 heeft de ILT samen met de NLA overleg gevoerd met railAlert over de pilot wintermaatregelen op perrons.

De ILT werkte ook samen met de Landelijke Eenheid van de politie. Samen met agenten van de Verkeersongevallenanalyse (VOA) werden ongevalsonderzoeken op het spoor uitgevoerd.

Voor de verwerking van de ongeval- en incidentgegevens werkt de ILT samen met ProRail en de spoorwegondernemingen. Zij melden veiligheidsincidenten aan de ILT en verstrekken relevante informatie met betrekking tot de incidenten. De identificatie van stoptonendseinpassages komt bijvoorbeeld tot stand in overleg met ProRail. Periodiek worden STS-passages door de ILT besproken met ProRail en NS. De ILT monitort tijdens die gesprekken of de ondernemingen adequate maatregelen nemen om risicovolle STS-passages te voorkomen. Daarnaast worden bijzonderheden en trends van de STS-passages besproken in de Stuurgroep STS. In deze stuurgroep onder voorzitterschap van ProRail werken het ministerie van IenW en de spoorbranche samen om het aantal STS-passages te verminderen en risico's van STS-passages te voorkomen.

Verantwoordelijkheden binnen spoororganisaties op het gebied van veiligheid worden steeds duidelijker. Maar er kunnen ook veiligheidsrisico's kunnen ontstaan tussen organisaties en afdelingen onderling. De ILT probeert voor deze interfaces aandacht te vragen. Daarom is de ILT actief bij de Kenniskring Systeemintegratie van Railforum. Railforum is een samenwerkingsverband binnen de spoorsector, dat overkoepelend over de verschillende spoorbedrijven en organisaties heen kennis en ervaring samenbrengt om het spoorsysteem te optimaliseren.

De ILT is daarnaast actief lid van het sectorbrede kennisnetwerk Railforum, dat workshops en netwerkborrels organiseert. Door op een informele manier contact te zoeken met de branche stelt de ILT zich benaderbaar op voor vragen en signalen uit de spoorbranche.

Ook informeert en enthousiasmeert de ILT via gastlessen studenten van de minor Railtechniek die door de Hogeschool Utrecht 2 keer per jaar worden aangeboden. Dit is de enige railspecifieke opleiding voor hbo-studenten in Nederland.

Voor wat betreft het nieuwe Europese treinbeveiligingssysteem ERTMS is er regulier overleg met het landelijk programmadirectie ERTMS.

7.9.3 Internationale samenwerking

Bij toezichtsvraagstukken die grensoverschrijdend zijn zoekt de ILT internationale afstemming met de NSA's van onze buurlanden. In dat kader heeft de ILT samenwerkingsovereenkomsten gesloten met Duitsland (EBA) en België (DVIS). Daarin is vastgelegd hoe beide NSA's hun toezicht met betrekking tot internationaal opererende spoorwegondernemingen uitoefenen en wie daarbij de leiding heeft bij het systeemtoezicht op het veiligheidsbeheersysteem van de internationaal opererende spoorwegonderneming. In principe is de statutaire vestiging van het bedrijf daarbij leidend. Gezamenlijke inspecties met DVIS en EBA maken ook onderdeel uit van de samenwerking.

In het NSA Network (dat door ERA wordt gefaciliteerd) komen alle Europese NSA's elk jaar een aantal keren bij elkaar om kennis uit te wisselen. In een NSA-bijeenkomst gaf de ILT een presentatie met feedback op de NSA Monitoring audit zoals die in de 2^{e} helft van 2024 door een ERA-team bij ILT was uitgevoerd. De ILT pleit daarbij voor het meer risicogestuurd auditeren van de ERA en dus minder herhaling van dezelfde onderwerpen. Daarnaast pleit de ILT er bovenal voor om de samenwerking tussen ERA en NSA's intensiever te laten worden. Het verbeteren van deze de overdracht tussen de certificering door ERA en het opvolgende toezicht door de NSA's zou de spoorveiligheid ten goede komen. Regelmatig ontbreekt goede data in dit tweerichtingsverkeer van de onderlinge communicatie over tekortkomingen aan ofwel spoorvoertuigen ofwel de veiligheidsbeheersystemen van de spoorwegondernemingen.

In 2025 was de ILT ook deelnemer in een aantal ERA-werkgroepen. ERTMS was daarbij de voornaamste focus, maar daarnaast ook de Joint Network Secretariat (JNS). Deze werkgroep neemt vooral het veilig onderhouden en wijzigen van internationaal opererende goederenwagens (inclusief kunststof remblokken) onder de loep en komt met relevante aanbevelingen.

8. Gemeenschappelijke veiligheidsmethoden

De Europese Commissie stelt standaard werkprocedures vast om de veiligheid op het spoor hoog te houden. Ook moeten deze procedures een uniforme aanpak van spoorwegveiligheid binnen Europa bevorderen. Deze procedures worden de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (GVM's) genoemd. Bij het monitoren van het veiligheidsniveau op het Nederlandse spoor baseert de ILT zich op 3 veiligheidsmethoden die vastgelegd zijn in Europese verordeningen.

8.1 Toepassing van GVM voor het veiligheidsbeheersysteem

Spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders moeten een goed werkend veiligheidsbeheersysteem (VBS) hebben. Wanneer zij een nieuw veiligheidscertificaat of een nieuwe veiligheidsvergunning aanvragen, beoordeelt de ERA het veiligheidsbeheersysteem van de aanvrager. In bepaalde gevallen wordt deze beoordeling geheel of gedeeltelijk uitgevoerd door een nationale spoorwegveiligheidsinstantie, zoals de ILT. De eisen waaraan een veiligheidsbeheersysteem moet voldoen, staan vermeld in de 'gemeenschappelijke veiligheidsmethode inzake de eisen voor het veiligheidsbeheersysteem' (GVM-VBS/CSM on safety management systems, verordening (EU) 2018/762).

Gedurende de geldigheidsperiode van een veiligheidscertificaat of veiligheidsvergunning houdt de ILT toezicht op de toepassing van het veiligheidsbeheersysteem bij de bedrijven die statutair in Nederland zijn gevestigd. Wanneer er na de certificeringsaudit nog bevindingen onvoldoende zijn opgelost, beoordeelt de ILT tijdens een monitoringsaudit de openstaande punten. Tijdens accountgesprekken bespreekt de ILT de werking van het VBS. Tijdens inspecties controleert de ILT of de beschreven veiligheidsprocessen voldoende zijn geïmplementeerd in de werkwijze van het veiligheidspersoneel.

In 2025 heeft de ILT bij de audits de nadruk gelegd op de volgende onderwerpen:

- Communiceren met en informeren van medewerkers
- Leren van incidenten
- Uitvoering van interne audits
- Taalniveau van machinisten op grensbaanvakken
- Digitalisering

Over het algemeen constateert de ILT dat grotere spoorwegondernemingen de eerder genoemde onderwerpen vaak beter toepassen in de praktijk. Kleinere spoorwegondernemingen huren vaak een externe veiligheidskundige in. Deze veiligheidsdeskundige houdt regie over de uitvoering van het VBS. Hierdoor worden deze onderwerpen minder goed geïnternaliseerd.

8.2 Toepassing van de GVM voor risico-evaluatie en -beoordeling

Met de GVM voor risico-evaluatie en –beoordeling (Engels: CSM REA) wordt Verordening (EU) 2013/402 bedoeld.

De ILT heeft geconstateerd dat het criterium 'belangrijke wijziging' verschillend wordt geïnterpreteerd. Dit leidt ertoe dat er wisselend wordt omgaan met het toepassen van deze GVM en dus bijvoorbeeld met het inschakelen van een beoordelingsinstantie. Dit geldt voor de infrastructuurbeheerder, spoorwegondernemingen en ECM's.

8.3 Toepassing van GVM voor Monitoring

Een veiligheidscertificaat of veiligheidsvergunning is 5 jaar geldig. Gedurende deze periode zijn de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders zelf ervoor verantwoordelijk om te controleren of het beheersysteem als geheel correct wordt toegepast en of het de verwachte resultaten oplevert. Ook moeten zij passende preventieve of corrigerende maatregelen

implementeren als relevante tekortkomingen worden geconstateerd. Dit is bepaald in Verordening (EU) 1078/2012: "Gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor de controle die moet worden uitgevoerd door met onderhoud belaste entiteiten alsmede door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders nadat zij een veiligheidscertificaat of veiligheidsvergunning hebben ontvangen." (Engels: CSM for monitoring).

Er zijn in 2025 geen specifieke activiteiten uitgevoerd om te toetsen of de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder de eisen uit de GVM hebben opgevolgd.

Wel heeft de inspectie door uitvoering van de audits in 2025 een beeld gekregen van de mate waarin de ondernemingen nagaan:

- Of de processen en procedures uit hun veiligheidsbeheersysteem op de juiste wijze worden toegepast en effectief zijn.
- Of het veiligheidsbeheersysteem als geheel leidt tot de verwachte resultaten.

De inspectie ziet mogelijkheden voor verbetering in de opvolging van de monitoring van het veiligheidsbeheersysteem door de ondernemingen. Dit kan helpen bij het continu verbeteren van de spoorwegveiligheid. Om dit proces te ondersteunen, zal de inspectie in 2026 de opvolging van de CSM for monitoring als een onderwerp opnemen in de reguliere audits.

8.4 Deelname en implementatie van EU-projecten

De ILT nam in 2025 niet deel aan de implementatie van specifieke EU-projecten.

9. Veiligheidscultuur

Veiligheidscultuur als term is veelomvattend. Gebruik van de term veiligheidscultuur kan daarom leiden tot spraakverwarring. Of tot een aanpak waarbij veiligheidscultuur te abstract wordt behandeld, terwijl het uiteindelijk erom gaat de cultuur terug te zien in concrete gedragingen.

Het helpt daarom naar de opvatting van de ILT om de term duidelijker te omschrijven. Veiligheidscultuur gaat onder meer over:

- De taakopvatting van een organisatie.
- Welke gedragspatronen binnen een organisatie bestaan.
- Welk gedrag binnen een organisatie als normaal wordt beschouwd.
- Wat binnen de organisatie de impliciete norm is.
- Wie als (formele of informele) leider wordt beschouwd.

9.1 Evaluatie en monitoring van veiligheidscultuur

De ILT heeft in 2025 geen specifieke monitoring of evaluatie uitgevoerd op het onderwerp veiligheidscultuur.

Naar aanleiding van het Jaarverslag spoorwegveiligheid 2024 van ProRail, heeft de ILT samen met ProRail een bijeenkomst georganiseerd over veiligheidscultuur. Doel van deze bijeenkomst was om te reflecteren op typerende gedragspatronen, de taakopvatting en de ervaringen met het gebruik van de safety culture ladder. Een dergelijke sessie waarin een externe partij (in dit geval de toezichthouder) ProRail de spiegel voorhoudt, geeft een extra stimulans en nieuwe perspectieven om binnen ProRail het gesprek over veiligheidscultuur te voeren.

9.2 Initiatieven en projecten rondom veiligheidscultuur

Het onderwerp veiligheidscultuur vormde in 2025 een vast agendapunt bij het directeurenoverleg spoorwegveiligheid (DOSV) dat ieder kwartaal plaatsvindt. Veel spoorwegondernemingen en ProRail zijn deelnemer van het DOSV en het wordt voorgezet door DGMo van het ministerie van IenW.

9.3 Communicatie rondom veiligheidscultuur

Er was in 2025 geen actieve communicatie op dit onderwerp vanuit de ILT.

Appendix 1: Progress with Interoperability

For definitions see Appendix 2: Applicable definitions - Progress with Interoperability

1. Lines excluded from the scope of IOP/SAF Directive (end of year)

1a	Length of lines excluded from the scope of application of the IOP Directive [km]	0
1b	Length of lines excluded from the scope of application of the SAF Directive [km]	0

Please provide the list of lines excluded:

2. Length of new lines authorized by NSA (during the reporting year)

2a	Total length of lines [km]	0

3. PRM adapted stations (end of year)

3a	PRM TSI compliant railway stations	372
3b	PRM TSI compliant railway stations - partial TSI compliance	22
3c	Accessible railway stations	4
3d	Other stations	0

4. Train driver licenses (end of year)

4a	Total number of valid European licenses issued in accordance with the Directive 2007/59/EC (as amended)	7373
4b	Number of newly issued European licenses (first issuance)	487

5. Number of vehicles authorised under the interoperability Directive (EU) 2016/797 (during the reporting year)

5a	**First authorisations (article 14(1)(a) Regulation (EU) 2018/545) - total**	**1**
5aa	Freight wagons	0
5ab	Passenger coaches	0
5ac	Thermal or electric traction units	0
5ad	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5ae	Special vehicles/OTM	1
5b	**Renewed vehicle type authorisations (article 14(1)(b) Regulation (EU) 2018/545) - total**	**0**
5ba	Freight wagons	0
5bb	Passenger coaches	0
5bc	Thermal or electric traction units	0
5bd	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5be	Special vehicles/OTM	0
5c	**Extended area of use authorisations (article 14(1)(c) Regulation (EU) 2018/545) - total**	**0**
5ca	Freight wagons	0
5cb	Passenger coaches	0
5cc	Thermal or electric traction units	0
5cd	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5ce	Special vehicles/OTM	0
5d	**New authorisations (article 14(1)(d) Regulation (EU) - total**	**0**
5da	Freight wagons	0
5db	Passenger coaches	0

5dc	Thermal or electric traction units	0
5de	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5df	Special vehicles/OTM	0
5e	**Authorisations in conformity to type (article 14(1)(e) Regulation (EU) - total**	**245**
5ea	Freight wagons	56
5eb	Passenger coaches	0
5ec	Thermal or electric traction units	2
5ee	Self-propelling thermal or electric passenger trains	186
5ef	Special vehicles/OTM	1

6. ERTMS equipped vehicles (total fleet, end of year)

6a	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS Level 1	71
6b	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS Level 2	628
6c	Tractive vehicles including trainsets – no ERTMS installed	813

7. Number of NSA staff (full time equivalent employees) by the end of year

7a	FTE staff involved in safety certification	9
7b	FTE staff involved in vehicle authorization	12
7c	FTE staff involved in supervision	40
7d	FTE staff involved in other railway-related tasks	9,3

Appendix 2: Applicable definitions - Progress with Interoperability

Applicable definitions are those contained in the relevant articles of the legal documents.
In addition the following definitions apply:

1. Lines excluded from the scope of IOP/SAF Directive (end of year 2023)

Railway lines excluded by the Member States from the scope of the application of RSD/IOD: DIRECTIVE (EU) 2016/797, Art. 1.4 a-d; DIRECTIVE (EU) 2016/798, Art. 2.3 a-d, as of 31.12.2020 (reporting year).

2. Length of new lines authorized by NSA (during the reporting year 2023)

Length of newly constructed railway lines constituting the Union rail system authorized for placing in service in accordance with Article 18.2 of Directive (EU) 2016/797 during the reporting year (2023).

3. PRM adapted stations (end of year 2023)

Railway stations as of 31.12.2021 (reporting year), that complies with the requirements of the Commission Regulation (EU) No 1300/2014 (as amended by Commission Implementing Regulation 2019/772) on the technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility (PRM TSI).

Full TSI compliance means full conformity with PRM TSI requirements, as demonstrated with the NoBo certificate. Partial TSI compliance means conformity with some (but not all) PRM TSI requirements, as demonstrated with the NoBo certificate. Accessible station means a station considered accessible under national legislation. (No NoBo certificate available.).

Railway station means a location on a railway system where a passenger train service can start, stop or end.

4. Train driver licenses (end of year 2023)

Newly issued and valid driver licenses as of 31.12.2021 (reporting year), issued in accordance with the Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 (as amended by Directives 2014/82 and 2016/882 and by Regulation 2019/554) on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the EU railway system.

5. Number of vehicles authorized under the interoperability Directive (EU) 2016/797 (during the reporting year 2023)

The number of vehicles authorised through (issued, renewed and amended) vehicle authorisations for placing on the market in accordance with Article 21 of Directive (EU) 2016/797 during the reporting year (2023).

6. ERTMS equipped vehicles (end of year 2023)

Number of operated tractive vehicles (owned, leased, and rented minus rented-out) equipped and not equipped with ETCS level 1 and level 2.

Vehicles without power units are excluded. Multiple units and or with multiple driving cabs to be counted once. Includes only vehicles which are operated to transport freight or passengers, and shunting locos (if available). Yellow fleet and other IM vehicles are not included. Includes only vehicles which are registered in the country of main business activities of RUs.

7. Number of NSA staff (full time equivalent employees) by the end of year 2023

Total number of full time equivalent NSA employees as of 31.12.2023 (reporting year).

Only staff dealing with railways is to be included.

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postadres : Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Telefoon : 088 489 00 00
Website : www.ilent.nl