

2011

JAARVERSLAG VAN DE BELGISCHE VEILIGHEIDSINSTANTIE

.be



Koninkrijk België
Nationale Veiligheidsinstantie

*Dienst Veiligheid en
Interoperabiliteit van de Spoorwegen*





INHOUDSTAFEL

(A) VOORWOORD	P. 5
1. Toepassingsgebied van het verslag	P. 5
2. Samenvatting	P. 5
(B) INLEIDING	P. 7
1. Inleiding van het rapport	P. 8
2. Informatie over de spoorwegstructuur (Bijlage A)	P. 8
3. Samenvatting – Algemene trendanalyse	P. 9
(C) ORGANISATIE	P. 11
1. Voorstelling van de organisatie	P. 12
2. Organogram	P. 15
(D) EVOLUTIE VAN DE SPOORWEGVEILIGHEID	P. 17
1. Initiatieven ter verbetering van de veiligheidsprestaties	P. 18
2. Gedetailleerde trendanalyse	P. 19
3. Resultaten van de veiligheidsaanbevelingen	P. 21
(E) BELANGRIJKE AANPASSINGEN IN DE WETGEVING EN REGLEMENTERING	P. 23
(F) ONTWIKKELING VAN DE VEILIGHEIDSCERTIFICERING EN -VERGUNNINGEN	P. 29
1. Nationale wetgeving – start- en geldigheidsdata	P. 30
2. Numerieke gegevens	P. 30
3. Procedureaspecten	P. 31
(G) TOEZICHT OP SPOORWEGONDERNEMINGEN EN INFRASTRUCTUURBEHEERDERS	P. 35
(H) VERSLAG OVER DE TOEPASSING VAN DE CSM BETREFFENDE RISICOANALYSE EN BEOORDELING	P. 41
(I) BESLUITEN VAN DE DVIS - PRIORITEITEN	P. 43
(J) INFORMATIEBRONNEN	P. 45
(K) BIJLAGEN	P. 47





VOORWOORD

Ⓐ 1. Toepassingsgebied van het verslag

Dit verslag beschrijft de activiteiten van de Belgische Veiligheidsinstantie in 2011. Het werd opgesteld door de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS).

De DVIS valt onder de bevoegdheid van de Staatssecretaris voor Mobiliteit. Het Koninklijk Besluit van 16 januari 2007 heeft de DVIS aangeduid als Nationale Veiligheidsinstantie. De DVIS kreeg alle taken toevertrouwd vastgesteld in artikel 16 van de Veiligheidsrichtlijn 2004/49/EG. Ze is de verantwoordelijke voor de erkenning en het toezicht op de eenheden belast met het onderhoud en is eveneens de bevoegde eenheid vermeld in de richtlijn 2007/59/EG inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen.

Dit verslag is bedoeld om te voldoen aan artikel 18 van de Europese Veiligheidsrichtlijn. Het verslag baseert zich op de leidraad opgesteld door het Europees Spoorwegbureau en bevat alle punten uit artikel 18 van de richtlijn 2004/49/EC.

Ⓑ 2. Samenvatting

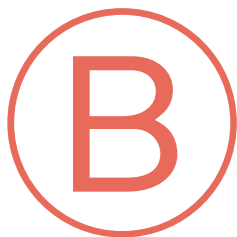
Eind 2011 waren er 14 spoorwegoperatoren op het Belgisch spoorwegnetwerk, met een veiligheidscertificaat afgeleverd door de DVIS, conform de richtlijn 2004/49/EG.

In afwachting van de informaticatools werden door de DVIS nog geen Europese vergunningen voor treinbestuurder conform de richtlijn 2007/59/EG afgeleverd.

In 2011 leverde de DVIS zijn eerste erkenning af aan een psycho-medisch centrum en de erkenning door de DVIS van verschillende opleidingscentra is in voorbereiding.

Het aantal ongeoorloofde seinvoorbijrijdingen blijft verontrustend hoog en de versnelde invoering van het TBL1+ systeem wordt verder doorgezet.





INLEIDING

1. Inleiding van het rapport
P. 8
2. Informatie over de
spoorwegstructuur (Bijlage A)
P. 8
3. Samenvatting –
Algemene trendanalyse
P. 9



Ⓑ 1. Inleiding van het rapport

Dit verslag bericht over de ontwikkelingen van de veiligheid op het spoor in België op basis van de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, de wijzigingen aan de wet- en regelgeving betreffende de veiligheid op het spoor, de ontwikkelingen van de veiligheids certificeringen en de veiligheidsvergunning en de ervaringen met het toezicht op de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen. Uitzonderingen, zoals opgesomd in het art 14bis van de Veiligheidsrichtlijn (in verband met de eenheden belast met het onderhoud) zijn niet voorgekomen in het jaar 2011.

De DVIS zal het Europees Spoorwegbureau een afschrift van dit jaarverslag bezorgen. Dit verslag zal, samen met de originele Engelse versie en de Franse vertaling, ook op de website van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer beschikbaar zijn.

De DVIS zal ook een gedrukte versie maken voor beperkte verspreiding onder de nationale belanghebbenden en andere belangstellenden.

Ⓑ 2. Informatie over de spoorwegstructuur (Bijlage A)

Kaart van het netwerk

De Belgische infrastructuurbeheerder, Infrabel, stelde de bijgevoegde kaarten ter beschikking. De gegevens betreffende de spoorweginfrastructuur en deze betreffende het aantal treinkilometer zijn eveneens afkomstig van Infrabel.

Opmerking: dubbelspoorlijnen worden twee keer geteld.

Lijst van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders

De inlichtingen betreffende de, volgens het tweede spoorwegpakket, afgeleverde certificaten en vergunning, zijn eigen informatie.



Ⓑ 3. Samenvatting – Algemene trendanalyse

De consolidatie van de gelijke of dalende trend van de veiligheidsindicatoren kan in de meeste van de tabellen in bijlage C.1 worden vastgesteld. Daarbij moet men rekening houden met het dramatisch ongeval in Buizingen op 15 februari 2010, dat een belangrijke invloed blijft uitoefenen op de indicatoren aangaande het aantal doden en zwaargewonden.

Het aantal ongeoorloofde seinvoorbijrijdingen blijft daarentegen alarmerend hoog. Daarom krijgt de versnelde implementatie van het TBL1+ systeem de hoogste prioriteit voor de komende jaren om de gevolgen van dergelijke gebeurtenissen te beperken.

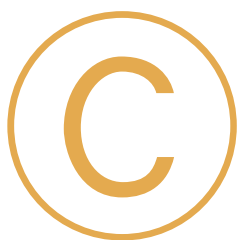
In 2011 leverde de DVIS, 3 veiligheidscertificaten deel A en 8 veiligheidscertificaten deel B af (herzieningen en vernieuwingen inbegrepen), en heeft zij 2 nieuwe spoorwegondernemingen voor het Belgische net gecertificeerd. Er werd geen veiligheidscertificaat ingetrokken of beperkt naar aanleiding van ernstige inbreuken. Zoals de vorige jaren stond slechts één spoorwegonderneming in voor het leeuwenaandeel van het goederenvervoer.

Tijdens het "Veiligheidsoverleg Spoorwegexploitatie" met de vertegenwoordigers van de spoorwegsector heeft de DVIS de toekomstige uitreiking van de Europese vergunning voor treinbestuurder en het aanvullend bevoegdheidsbewijs conform de richtlijn 2007/59/EG uitgebreid aan bod laten komen. In afwachting van de ingebruikneming van de informaticatools voor de productie en de database, werden in 2011 geen Europese vergunningen voor treinbestuurder afgeleverd.

De DVIS leverde zijn eerste erkenning af aan een psycho-medisch centrum in het kader van de medische keuringen en bedrijfspsychologische examens, vereist voor de certificatie van het treinpersoneel.

Verschillende aanvragen werden eind 2011 bij de DVIS ingediend tot erkenning als opleidingscentrum met betrekking tot de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders, vereist voor de aflevering van de Europese vergunning van machinist en de aanvullende bevoegdheidsbewijzen.





ORGANISATIE

1. Voorstelling van de organisatie

P. 12

2. Organogram

P. 15



© 1. Voorstelling van de organisatie

De DVIS begon zijn werkzaamheden als Belgische Veiligheidsinstantie op 2 februari 2007, toen behoorde de DVIS tot de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Met het Koninklijk Besluit van 22 juni 2011 werd de leiding (directeur en adjunct-directeur) van de DVIS onder rechtstreeks gezag van de Staatssecretaris voor Mobiliteit geplaatst.

De DVIS kreeg via de Wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen de taken toegewezen die worden bepaald in artikel 16 van de spoorweg veiligheidsrichtlijn 2004/49/EG voor veiligheid op het spoorwegennet. Bij de omzetting van de richtlijn 2007/59/EG voor de certificering van de treinbestuurders werd deze wet aangepast. De opdrachten die volgens de richtlijn toekomen aan de bevoegde instantie, werden toegewezen aan de DVIS.

Het takenpakket van de DVIS werd verder aangevuld via de omzetting van de richtlijn 2008/57/EG betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem en met een aantal opdrachten opgenomen in de uitvoeringsbesluiten van de voornoemde wetten.

De DVIS verleent technische ondersteuning aan de Belgische vertegenwoordiging tijdens de vergaderingen van de Raad voor Interoperabiliteit en Veiligheid van de Spoorwegen (artikel 29 van de richtlijn 2008/57/EG over de interoperabiliteit van het spoorwegennet in de Europese Unie) en neemt deel aan de werkgroepen van de Europese Commissie, de ERA en de OTIF in verband met de veiligheid, de interoperabiliteit en het vervoer van gevaarlijke goederen.

Op 31 december 2011 werkten er 29 personen (28,2 VTE) bij de DVIS. De experts zijn belast met verschillende technische taken en worden administratief omkaderd.

Als gevolg van de aanbevelingen van de audit door het Europees Spoorwegbureau, de bijkomende taken in verband met de certificering van de treinbestuurders en de verzelfstandiging van de DVIS, zijn in 2011 stappen genomen om de organisatie van de DVIS te wijzigen. De vierde eenheid "administratieve en juridische ondersteuning" is gestart op 1 juni 2011. Op 1 januari 2012 zal een vijfde eenheid "Supervisie" opgericht worden voor de organisatie en uitvoering van de taken die verband houden met toezicht op de toepassing van de regelgeving en de handhaving van het veiligheidsniveau.

Op 31 december 2011 is de DVIS als volgt georganiseerd:

De leiding de DVIS (voorlopig één directeur, die zal vervangen worden door een directeur en adjunct-directeur

Deze is verantwoordelijk voor de algemene leiding, de externe communicatie en de diverse rapporteringen. Hij is ook de hiërarchische overste van al het personeel van de DVIS. Hij vertegenwoordigt ook de veiligheidsinstantie bij alle nationale en internationale organisaties, onder andere bij het Europees Spoorwegbureau en bij het Comité voor de Interoperabiliteit en de Veiligheid van de Spoorwegen (RISC). De leiding is ook verantwoordelijk, in samenspraak met de overheid, voor het vastleggen van het te bereiken nationaal veiligheidsniveau en het ontwikkelen van het nationaal kader voor de veiligheidsreglementering. De leiding is eveneens verantwoordelijk voor het uitwerken van de voorstellen voor de invoering van bestuurlijke boetes.



Eenheid administratieve en juridische ondersteuning (afdelingshoofd en 4 medewerkers)

Belangrijkste taken:

- Alle administratieve taken van de veiligheidsinstantie.
- Het opstellen van het personeelsplan, de competentieprofielen en het opleidingsprogramma.
- Het opstellen van het budget en het opvolgen van de in- en uitgaande facturering en de betalingen ervan.
- Het opstellen van alle publicaties, zoals het jaarverslag, de website, en andere officiële publicaties.
- Het geven van juridische ondersteuning bij de toepassing van nationale en Europese voorschriften.
- Het organiseren van het Veiligheidsoverleg Spoorwegexploitatie met de spoorwegsector.
- De publicatie van de procesbeschrijvingen; de verantwoordelijkheid voor het opstellen van deze procesbeschrijvingen ligt bij de betrokken eenheden.

Eenheid Safety (afdelingshoofd en 12 medewerkers)

Belangrijkste taken:

- Uitreiken, vernieuwen, herzien, en intrekken van veiligheidscertificaten voor de spoorwegondernemingen.
- Uitreiken, vernieuwen, herzien, en intrekken conform het tweede spoorwegpakket van de nationale vergunning voor treinbestuurder en van het nationaal attest van treinbegeleider.
- Uitreiken, vernieuwen, herzien, en intrekken conform het derde spoorwegpakket van de Europese vergunning voor treinbestuurder.
- Uitreiken, vernieuwen, herzien, en intrekken conform het derde spoorwegpakket van de erkenning van opleidingscentra en examen centra voor treinbestuurder.
- Uitreiken, vernieuwen, herzien, en intrekken van de erkenning van centra voor bedrijfspsychologische examens en medische keuringen voor treinpersoneel.
- Meewerken aan het opstellen van nationale voorschriften aangaande het veiligheidspersoneel en aan de nationale aanvulling aan de technische specificatie voor interoperabiliteit (TSI) voor het subsysteem exploitatie.
- Bijhouden van de registers aangaande de certificatie van de spoorwegondernemingen en van de treinbestuurders (Europees) en ook betreffende de erkenning van de centra.
- Gelijklopend advies voor de exploitatievoorschriften opgesteld door de infrastructuurbeheerder: het beheer van de communicatie aangaande de nationale regelgeving.
- Opvolgen van de veiligheidspolitiek van de spoorwegondernemingen en van het nationale veiligheidsniveau op basis van de gemeenschappelijke indicatoren en de analyses van het onderzoeksorgaan.
- Opvolgen van de maatregelen genomen in navolging van de aanbevelingen van het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten.
- Deelnemen aan werkgroepen van het Europees Spoorwegagentschap over de gemeenschappelijke methodes voor de evaluatie van risico's, het conformiteitonderzoek aangaande de veiligheidscertificaten, de erkenning van opleidingscentra en examinatoren, de certificering en de criteria voor treinpersoneel, de veiligheidsrapportering en reglementering.
- Opstellen van een globaal plan voor toezicht op alle activiteiten van de infrastructuurbeheerder, spoorwegondernemingen en eenheden belast met het onderhoud. Het doel is het bereiken van het voorgeschreven veiligheidsniveau.
- Uitvoeren van de audits en de inspecties in verband met de veiligheidsreglementering en veiligheidsvoorschriften, met betrekking tot de certificatie, de vergunningen en de erkenningen, alsook met betrekking tot de beperkingen vermeld in de toelatingen tot indienststelling van een nieuw subsysteem.
- Uitvoeren van de controles bestemd voor het verifiëren van de overeenkomst van de processen voor de behandeling van de subsystemen en van de organisaties (en de uitvoering ervan) die nodig zijn om te voldoen aan de vereisten in verband met de veilige exploitatie van het spoorwegsysteem.
- Opvolgen van de registratie van de gebeurtenissen die het veiligheidsniveau kunnen beïnvloeden.

Eenheid Infrastructuur (afdelingshoofd en 5 medewerkers)

Belangrijkste taken:

- Toelating geven voor de indienststelling van subsystemen voor de infrastructuur, de energie, de controle, de besturing en de signalisatie (gedeelte sporen).
- Toezicht houden op de toepassing van de veiligheidsvoorschriften door de infrastructuurbeheerder in verband met de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur en de uitvoering van deze planning.
- Meewerken aan het opstellen van nationale voorschriften en aan de nationale aanvulling en aan de technische specificatie voor interoperabiliteit voor de subsystemen van de infrastructuur.
- Controleren of de interoperabiliteitsonderdelen voldoen aan de conformiteits-eisen.
- Toezicht op het publiceren en bijwerken van het infrastructuurregister.
- Deelnemen aan werkgroepen van het Europees Spoorwegbureau betreffende de subsystemen infrastructuur, energie en besturing en seingeving.

Eenheid Rollend Materieel (afdelingshoofd en 5 medewerkers)

Belangrijkste taken:

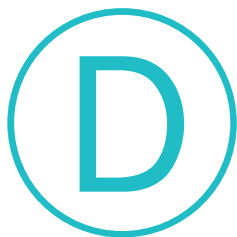
- Toelating geven voor de ingebruikname van de subsystemen betreffend het rollend materieel en voor de spoorwegvoertuigen.
- Overmaken aan het Europees spoorwegbureau van de gegevens die moeten worden opgenomen in ERATV (Europees register van toegelaten types van voertuigen).
- Controleren of de interoperabiliteitsonderdelen voldoen aan de essentiële eisen.
- Antwoorden op de vragen van de sector betreffende de reglementering van toepassing op het gebied van rollend materieel en de RID.
- Samenwerking met de veiligheidsinstanties van buurlanden.
- Toezicht op het gebruik van het rollend materieel door de infrastructuurgebruikers en op het onderhoud onder de verantwoordelijkheid van de eenheden belast met het onderhoud.
- Meewerken aan het opstellen van nationale voorschriften en aan de nationale aanvulling aan de technische specificatie voor interoperabiliteit voor de subsystemen van het rollend materieel.
- Ontwikkelen van een databank en classificatie van de nationale voorschriften voor wederzijdse erkenning, zoals beschreven in de interoperabiliteitsrichtlijn 2008/57/EC.
- Bijhouden van het Nationaal Voertuigregister (NVR) conform de gemeenschappelijke specificaties, een alfanumerieke code toewijzen aan de voertuigen, gegevens invoeren en updaten in het NVR, voorbereiden van de koppeling met de virtuele Europese databank.
- Optreden als nationaal vertegenwoordiger voor VKM (Vehicle Keeper Marking - het merkteken van de houder).
- Vertegenwoordigen van België op de internationale vergaderingen georganiseerd door OTIF en de Europese Commissie aangaande het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor.
- De internationale reglementering voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen omzetten en toepassen, en controles uitvoeren en rapporteren bij ongevallen.
- Toezicht houden bij het uitvoeren van de remtesten van tram- en metrostellen.
- Toezicht op het naleven van de bijzondere veiligheidsvoorschriften aangaande het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor.
- Toezicht op het gebruik van alle types spoorwegmaterieel op het spoorwegnet.
- Toezicht op de eenheden verantwoordelijk voor het onderhoud, opvolgen van een correcte toepassing van de voorschriften, en de organisatie en de uitvoering van het onderhoud.
- Deelnemen aan de werkgroepen van het Europees Spoorwegagentschap over alle soorten rollend materieel, wederzijdse erkenning, het Europees register van geautoriseerde voertuigtypes (ERATV) en van elektromagnetische compatibiliteit (EMC).



© 2. Organogram

Bijlage B





EVOLUTIE VAN DE SPOORWEGVEILIGHEID

1. Initiatieven ter verbetering van de veiligheidsprestaties
P. 18
2. Gedetailleerde trendanalyse
P. 19
3. Resultaten van de veiligheidsaanbevelingen
P. 21



ⓓ 1. Initiatieven ter verbetering van de veiligheidsprestaties

Tabel ⓓ 1.1.

VEILIGHEIDSMATREGELEN GENOMEN NAAR AANLEIDING VAN ONGEVALLEN OF DAARAAN VOORAFGAANDE VOORVALLEN

Ongevallen/voorbodes die aan de basis van de maatregelen liggen			Veiligheidsmaatregelen
Datum	Plaats	Omschrijving	
Nihil	Nihil	Nihil	Nihil

Tabel ⓓ 1.2.

VEILIGHEIDSMATREGELEN DIE HET GEVOLG ZIJN VAN ANDERE VOORVALLEN

Veiligheidsmaatregel	Omschrijving van het voorval
Nihil	Nihil



② 2. Gedetailleerde trendanalyse

CSI-gegevens (bijlage C)

1. Veiligheidsindicatoren met betrekking tot ongevallen:
 - De veiligheidsindicator aangaande het aantal ongevallen daalt voor het vierde jaar op rij. De subindicatoren geven een evenwaardige of dalende waarde aan;
 - De veiligheidsindicator aangaande het aantal doden en gekwetsten stijgt ten gevolge van de zware absolute cijfers in 2010 (ongeval te Buizingen) . De subindicatoren geven een evenwaardige / dalende waarde aan of een niet-alarmerende stijging.
2. Veiligheidsindicatoren met betrekking tot gevaarlijke goederen: nihil.
3. Veiligheidsindicatoren met betrekking tot zelfmoorden: de absolute cijfers aangaande het aantal doden door zelfdoding stijgt voor het derde jaar op rij.
4. Veiligheidsindicatoren met betrekking tot voorbodes van ongevallen daalt voor het vierde jaar op rij. De subindicatoren geven een evenwaardige / dalende waarde aan of een niet-alarmerende stijging. Uitzondering is de subindicator “knikken in het spoor” die een belangrijk toename kent en de subindicator “gepasseerde onveilige seinen” die zorgwekkend hoog blijft.
5. Veiligheidsindicatoren met betrekking tot de economische impact: eerste aanduiding.
6. Veiligheidsindicatoren met betrekking tot de technische veiligheid: de subindicatoren geven een evenwaardige of dalende waarde aan.
7. Veiligheidsindicatoren met betrekking tot het veiligheidsbeheer: eerste aanduiding.

Commentaar

Tot 2009 werden historische definities van de vroegere NMBS gebruikt om veiligheidsindicatoren te bepalen. Deze waren bovendien afgeleid van de gegevens van de NMBS-Holding. Het Koninklijk Besluit van 5 juli 2010 zorgde ervoor dat de verplichting om veiligheidsdatabases bij te houden en trendanalyses te maken werd overgedragen naar het Onderzoeksorgaan.

Sinds 2010 krijgt de Veiligheidsinstantie statistieken afgeleid uit de databank met de analyse van de incidenten en ongevallen, beheerd door het Onderzoeksorgaan. De veiligheidsindicatoren zijn voor het tweede jaar gebaseerd op voorschriften van de geactualiseerde bijlage I van de veiligheidsrichtlijn. In de mate van het mogelijke zijn deze statistieken gecorrigeerd op basis van de gegevens afkomstig van de jaarlijkse verslagen van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen. De kosten verbonden aan ongevallen zijn enkel diegene die verbonden zijn aan de ernstige ongevallen.

Het zware ongeval in Buizingen op 15 februari 2010 had een grote invloed op de cijfers aangaande het aantal doden en zwaargewonden van 2010 en weegt dus zwaar door in de conclusies van de trendanalyse voor de daaropvolgende vijf jaar. Zoals wordt aangegeven in punt 3 en bijlage 2 van het besluit 2009/460/EC van 5 juni 2009 over het gebruik van een gemeenschappelijke methode voor het bepalen van veiligheidsobjectieven, en zoals wordt vermeld in artikel 6 van richtlijn 2004/49/EC van het Europese Parlement en van de Raad, wordt een ernstig ongeval zoals dat in Buizingen beter niet verrekend in een trendanalyse.

Richtlijn 2009/149/EC van 27 november 2009, tot wijziging van de Richtlijn 2004/49/EC over gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren en gemeenschappelijke methoden om de kosten van ongevallen te berekenen, introduceerde een nieuwe verplichting voor de lidstaten, namelijk: de rapportering van de indicator voor gevaarlijke goederen. Ook over het relatieve aantal passagiertreinkilometers in de categorie zwaargewonde en overleden passagiers moeten de lidstaten voor het tweede jaar rapport uitbrengen. Omwille van deze gewijzigde indicatoren, kon er in dit jaarverslag nog geen doeltreffende trendanalyse over de laatste vijf jaar worden gemaakt.

Richtlijn 2009/149/EC legt, naast nieuwe en meer precieze gemeenschappelijke definities, ook methodes op om de economische impact van ongevallen te berekenen. De indicatoren van de laatste twee jaar, waarvan de nieuwe definitie sterk afwijkt van de historische of Eurostat definitie, leveren dus andere resultaten op dan vorige jaren. Bij de indicatoren die de economische impact van ongevallen aangeven, werd het nieuwe begrip 'waarde van het voorkomen van een dodelijk ongeval' (Value of Preventing a Casualty of VPC) geïntroduceerd. Een trendanalyse over de laatste vijf jaren is dus niet representatief en wordt daarom niet uitgevoerd in dit jaarverslag.

Door de belangrijke toename van het aantal zelfmoorden en zelfmoordpogingen heeft de infrastructuurbeheerder, Infrabel, een specifieke werkgroep opgericht om maatregelen uit te werken en neemt zij deel aan het Europees onderzoeksproject RESTRAIL.

Een abnormale toename van het aantal knikken in het spoor in 2011 blijkt overwegend te wijten aan de extreme hitte of aan wateroverlast. Een verscherpt toezicht door de infrastructuurbeheerder, Infrabel, is vereist om de eerste tekenen van een mogelijke spoorvervorming tijdig vast te stellen en in te grijpen.

Het aantal ongeoorloofde seinvoorbijrijdingen is gedaald in vergelijking met het aantal in 2010, maar blijft te hoog in vergelijking met de potentiële risico's dat een dergelijk feit inhoudt. De infrastructuurbeheerder, Infrabel, en de spoorwegonderneming NMBS zijn gehouden een intern actieplan op te stellen om nieuwe of aanvullende maatregelen uit te werken of te implementeren. Ook heeft Infrabel een specifieke werkgroep opgericht waaraan de spoorwegondernemingen deelnemen, voor ondermeer de analyse van elke seinvoorbijrijding en met het oog op het nemen van concrete maatregelen.

We merken hierbij op dat door de afsplitsing in februari 2011 van de NMBS-Logistics (operator goederentransport) van de NMBS (nu: operator reizigerstransport en rangeringen), het veiligheidsniveau en aantal ongevallen/incidenten voor elk deel niet kan vergeleken worden met de voorgaande situatie voor de NMBS (toen: operator goederentransport, reizigerstransport en rangeringen).



④ 3. Resultaten van de veiligheidsaanbevelingen

Hoeveel tijd er verstrijkt tussen het tijdstip van een ongeval en het ogenblik waarop de veiligheidsmaatregelen getroffen worden die een gelijkaardig ongeval in de toekomst moeten vermijden, hangt af van de aard van het ongeval. Is de oorzaak eenvoudig te bepalen, en zijn de te nemen maatregelen beperkt in omvang en kostprijs, dan ligt het voor de hand dat de infrastructuurbeheerder en/of de spoorwegondernemingen deze maatregelen onmiddellijk invoeren.

Bij meer complexe dossiers kan het langer duren voor er nieuwe maatregelen in de praktijk kunnen worden gebracht.

Het onderzoek werd verder gezet door het Onderzoeksorgaan, naar het ongeval in Diegem (december 2008) en naar de ongevallen in 2009, 2010 en 2011 waarbij een onderzoek werd geopend. Bij het opstellen van dit jaarverslag in juli 2011 waren hierover dus geen rapporten beschikbaar. Het onderzoek naar het dramatisch ongeval in Buizingen werd niet afgerond in 2011.

Uit de jaarrapporten 2011 van de infrastructuurbeheerder en van de spoorwegondernemingen die de DVIS ontving, leiden we af dat de volgende maatregelen werden genomen na "ongeoorloofde seinvoorbijrijdingen": de werkgroep "seinvoorbijrijdingen" van Infrabel, keurde in 2011 met de medewerking van de operatoren, een reeks maatregelen goed voor de aanpassing van de infrastructuur en/of de procedures, teneinde te voorkomen dat bepaalde seinen in de toekomst nogmaals overschreden zouden worden.

De spoorwegonderneming NMBS en de infrastructuurbeheerder Infrabel onderzoeken een nieuwe vertrekprocedure naar aanleiding van het ongeval in Dinant (23.05.2009). De Veiligheidsinstantie heeft er in de brief van 07.07.2011 nogmaals bij de betrokken CEO's op aangedrongen om hun overleg te activeren.





BELANGRIJKE AANPASSINGEN IN DE WETGEVING EN REGLEMENTERING



De belangrijkste wetswijzigingen in de loop van het jaar 2011 betroffen enerzijds de onafhankelijkheid en de werking van de veiligheidsinstantie en anderzijds een aantal aanpassingen ten gevolge van de publicatie van de verordening inzake de communautaire modellen voor vergunningen van machinisten, aanvullende bevoegdheidsbewijzen, gewaarmerkte afschriften van aanvullende bevoegdheidsbewijzen en aanvraagformulieren voor vergunningen van machinisten, in het kader van de Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad en de wet tot wijziging van de Wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, met het oog op de invoering van bestuurlijke boetes. De reglementering werd aangepast voor de verdere uitvoering van de Interoperabiliteitsrichtlijn 2008/57/EG en een aantal aanpassingen als gevolg van de uitvoering van de machinistenrichtlijn 2007/59/EG.

Betreffende de onafhankelijkheid van de Veiligheidsinstantie

Wetswijzigingen in verband met de onafhankelijkheid van de Veiligheidsinstantie

Art. 30 van de wet diverse bepalingen van 14 april 2011 wijzigde art. 10 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen. De Koning heeft niet langer de verplichting de Veiligheidsinstantie aan te duiden binnen de Federale Overheid Mobiliteit en Vervoer.

Uitvoeringsbesluit

Het Koninklijk Besluit van 22 juni 2011 tot aanwijzing van de Veiligheidsinstantie van de spoorwegen, is een nieuwe uitvoering van het artikel 10 en 11 van de Wet van 19 december 2006. Dit Koninklijk Besluit bevestigt de onafhankelijkheid van de Veiligheidsinstantie en definieert de leiding van de Veiligheidsinstantie. Deze komt onder het rechtstreeks gezag van de minister van Mobiliteit. Dit Koninklijk Besluit beperkt de termijn om nog personeel van de NMBS-groep over te plaatsen naar de Veiligheidsinstantie tot 18 maanden na inwerkingtreding van het besluit.

Betreffende de werking en de financiering van de Veiligheidsinstantie

Wetswijzigingen in verband met de werking

De wet van 2 december 2011 houdende diverse bepalingen betreffende de mobiliteit, voert administratieve kosten in voor de behandeling van het dossier voor de afgifte van de Europese vergunning voor treinbestuurders, voor de erkenning van opleidingscentra, en voor het conformiteitsonderzoek ter erkenning van de eenheden belast met het onderhoud.

Wijzigingen van de reglementering in verband met de werking en financiering

Het artikel 33/1 van de Wet van 19 december 2006, bepaalt dat de Koning het bedrag vastlegt dat de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen jaarlijks moeten bijdragen voor het toezicht op de veiligheid van het spoorvervoer en de ontwikkeling van de regelgeving door de Veiligheidsinstantie. De bijdrage die de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen verschuldigd zijn, is voor 2011 vastgesteld door het koninklijk besluit van 21 januari 2011 tot wijziging van het koninklijk besluit van 17 juni 2010 tot vaststelling van het bedrag van de bijdrage, verschuldigd door de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruik maken van het Belgische spoorwegnet. Voor het kalenderjaar 2011 werd de bijdrage vastgesteld op 3 810 000 euro. De toename van het bedrag (in 2010 bedroeg dit 2920000 Euro) laat een verhoging toe van het aantal medewerkers bij de veiligheidsinstantie tot 35 VTE.



Betreffende de tewerkstelling van treinbestuurders tewerkgesteld op baanvakken die tijdelijk gesloten zijn voor het normale verkeer

Wetswijziging

De Wet diverse bepalingen van 2 december 2011 houdende diverse bepalingen betreffende de mobiliteit bepaalt dat de regels, neergelegd in hoofdstuk V van titel II van de Wet van 19 december 2006, betreffende de certificering van treinbestuurders en ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, niet meer van toepassing zijn op treinbestuurders die uitsluitend tewerkgesteld zijn op baanvakken die tijdelijk gesloten zijn voor het normale verkeer, ten behoeve van het onderhoud, de vernieuwing of de verbetering van het spoorwegsysteem.

Wijziging aan de reglementering

In de Wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen wordt een artikel 4/1 ingevoegd, luidende:

Art. 4/1. Hoofdstuk V van titel II is niet van toepassing op treinbestuurders die uitsluitend tewerkgesteld zijn op baanvakken die tijdelijk gesloten zijn voor het normale verkeer, ten behoeve van het onderhoud, de vernieuwing of de verbetering van het spoorwegsysteem.

Betreffende de uitvoering van de Richtlijn inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen

Wetswijziging

De Wet van 2 december 2011 houdende diverse bepalingen betreffende de mobiliteit voert de nodige bepalingen in voor het respecteren van de algemene bepalingen in verband met de bescherming van de privé gegevens bij de behandeling van de register in verband met de afgifte van de Europese vergunning voor treinbestuurder.

Wijzigingen aan de reglementering (gevolg van de wetswijziging van 20 januari 2010 tot wijziging van de Wet van 19 december 2006)

- Het Koninklijk Besluit van 15 mei 2011 tot bepaling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel. Het vroegere Ministerieel Besluit van 9 juni 2009 werd gewijzigd om rekening te houden met de wetswijziging naar aanleiding van de omzetting van de Richtlijn 2007/59/EG.
- Het Koninklijk Besluit van 22 juni 2011 tot bepaling van de regels met betrekking tot medische keuringen en bedrijfspsychologische examens voor treinbestuurders en treinbegeleiders en van de criteria voor erkenning van personen en centra belast met deze onderzoeken, bepaalt enerzijds de criteria voor de artsen en psychologen en anderzijds de erkenningcriteria voor de centra die om een erkenning verzoeken.
- Het Koninklijk Besluit van 22 juni 2011 betreffende de vergunning voor treinbestuurders en de registers van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen. Naar aanleiding van de verordening (EU) nr 36/2010 van de Commissie van 3 december 2009 legt dit Koninklijk Besluit de nationale voorschriften vast voor het indienen van de aanvragen.
- Het Koninklijk Besluit van 12 september 2011 betreffende de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en de erkenning van opleidingscentra. Dit Koninklijk Besluit bepaalt enerzijds de wijze waarop de aanvragen voor erkenning kunnen worden ingediend, en anderzijds de organisatie van de opleidingen en de examens.

Betreffende de Richtlijn in verband met de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap

Wijzigingen aan de reglementering (gevolg van de Wet van 20 januari 2010 betreffende de interoperabiliteit tot wijziging van de Wet van 19 december 2006)

Het Koninklijk Besluit van 1 juli 2011 tot bepaling van de procedure en de modaliteiten voor het indienen van de aanvraag en voor het verkrijgen van de toelating tot indienststelling van de subsystemen en de voertuigen.

Het Koninklijk Besluit van 1 juli 2011 tot bepaling van de vereisten van toepassing op de spoorweginfrastructuur legt de nationale technische voorschriften van toepassing bij de keuringsprocedure van structurele subsystemen met betrekking tot de infrastructuur vast.

Betreffende de invoering van bestuurlijke boetes

Wetswijziging

De Wet van 28 december 2011 tot wijziging van de Wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, met het oog op de invoering van bestuurlijke boetes (geciteerd als: Wet bestuurlijke boetes DVIS).

Deze wetswijziging is de verdere omzetting van het artikel 32 van de Veiligheidsrichtlijn. Naast de penale boetes, heeft de Veiligheidsinstantie nu de mogelijkheid om bestuurlijke boetes op te leggen bij het vaststellen van overtredingen op de bepalingen van de wet. Daarbij wordt ook de mogelijkheid voorzien dat de Koning eveneens bestuurlijke boetes kan opleggen bij overtredingen van de bepalingen neergelegd in de uitvoeringsbesluiten van deze wet.

Exploitatievoorschriften van het spoorwegnet waarop nog geen TSI van toepassing is, met inbegrip van voorschriften voor het seingeving- en verkeersleidingsysteem

In 2011 werd een groot aantal exploitatievoorschriften herzien en met een positief advies van de Nationale Veiligheidsinstantie bekleed. Bijlage D somt deze op.







ONTWIKKELING VAN DE VEILIGHEIDSCERTIFICERING EN -VERGUNNINGEN

1. Nationale wetgeving –
start- en geldigheidsdata
P. 30
2. Numerieke gegevens
(bijlage E)
P. 30
3. Procedureaspecten
P. 31



ⓕ 1. Nationale wetgeving – start- en geldigheidsdata

- 1.1. Startdatum voor de uitreiking van veiligheidscertificaten conform artikel 10 van richtlijn 2004/49/CE (deel A en deel B).
De startdatum is de dag waarop de Wet over de exploitatieveiligheid van de spoorwegen van kracht werd, namelijk 2 februari 2007.
- 1.2. Startdatum voor de uitreiking van veiligheidsvergunningen conform artikel 11 van richtlijn 2004/49/CE.
De startdatum is de dag waarop de Wet over de exploitatieveiligheid van de spoorwegen van kracht werd, namelijk 2 februari 2007.
- 1.3. Consulteerbaar maken van de nationale veiligheidsregels of andere relevante wetgeving voor de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders.
De nationale veiligheidsregels worden officieel gepubliceerd in het Staatsblad. Deze kunnen doorlopend geconsulteerd worden via de website van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, onder de rubriek "SPOOR".
De nationale veiligheidsregels voor de exploitatieveiligheid van de spoorwegen (de exploitatieregels) worden gepubliceerd op een speciale website van de infrastructuurbeheerder (INFRABEL).
Spoorwegondernemingen en kandidaten kunnen surfen naar www.railaccess.be.

ⓕ 2. Numerieke gegevens

(Bijlage E)



ⓕ 3. Procedureaspecten

3.1. Veiligheids certificaten deel A

- 3.1.1. Redenen voor de bijwerking/wijziging certificaten deel A (bv. verandering in het type dienstverlening, omvang van het verkeer, grootte van het bedrijf).
Naamswijziging van de spoorwegonderneming.
- 3.1.2. Belangrijkste redenen indien de gemiddelde tijd voor de uitreiking van deel A-certificaten (beperkt tot die vernoemd in Bijlage E en na ontvangst van de nodige informatie) langer duurde dan de 4 maanden bepaald in artikel 12(1) van de Veiligheidsrichtlijn.
Niet van toepassing.
- 3.1.3. Overzicht van de aanvragen van andere Nationale Veiligheidsinstanties om inlichtingen te controleren/krijgen betreffende het deel A-certificaat van een spoorwegonderneming die in hun land gecertificeerd werd, maar in een andere lidstaat om een deel B-certificaat vraagt.
Niet van toepassing.
- 3.1.4. Samenvatting van problemen met de wederzijdse aanvaarding van het deel A-certificaat dat in heel de Gemeenschap geldig is.
Niet van toepassing.
- 3.1.5. Vergoeding DVIS-rechten voor de uitreiking van een certificaat deel A:
5.000 euro/deel A-certificaat (geïndexeerd bedrag op basis van artikel 33, §1 van de wet van 19/12/06 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen).
- 3.1.6. Samenvatting van de problemen met het gebruik van de geharmoniseerde formaten voor deel A-certificaten, in het bijzonder met betrekking tot de categorieën voor soort en omvang van de dienstverlening.
Niet van toepassing.
- 3.1.7. Samenvatting van de gemeenschappelijke problemen/moeilijkheden voor de DVIS met toepassingsprocedures voor deel A-certificaten.
Niet van toepassing.
- 3.1.8. Samenvatting van de door spoorwegondernemingen vermelde problemen bij de aanvraag van een certificaat deel A.
Niet van toepassing.
- 3.1.9. Feedbackprocedure (bv. vragenlijst) die spoorwegondernemingen hun mening laat geven over de uitreikingsprocedures/-praktijk of klachten laat registreren.
Niet van toepassing.

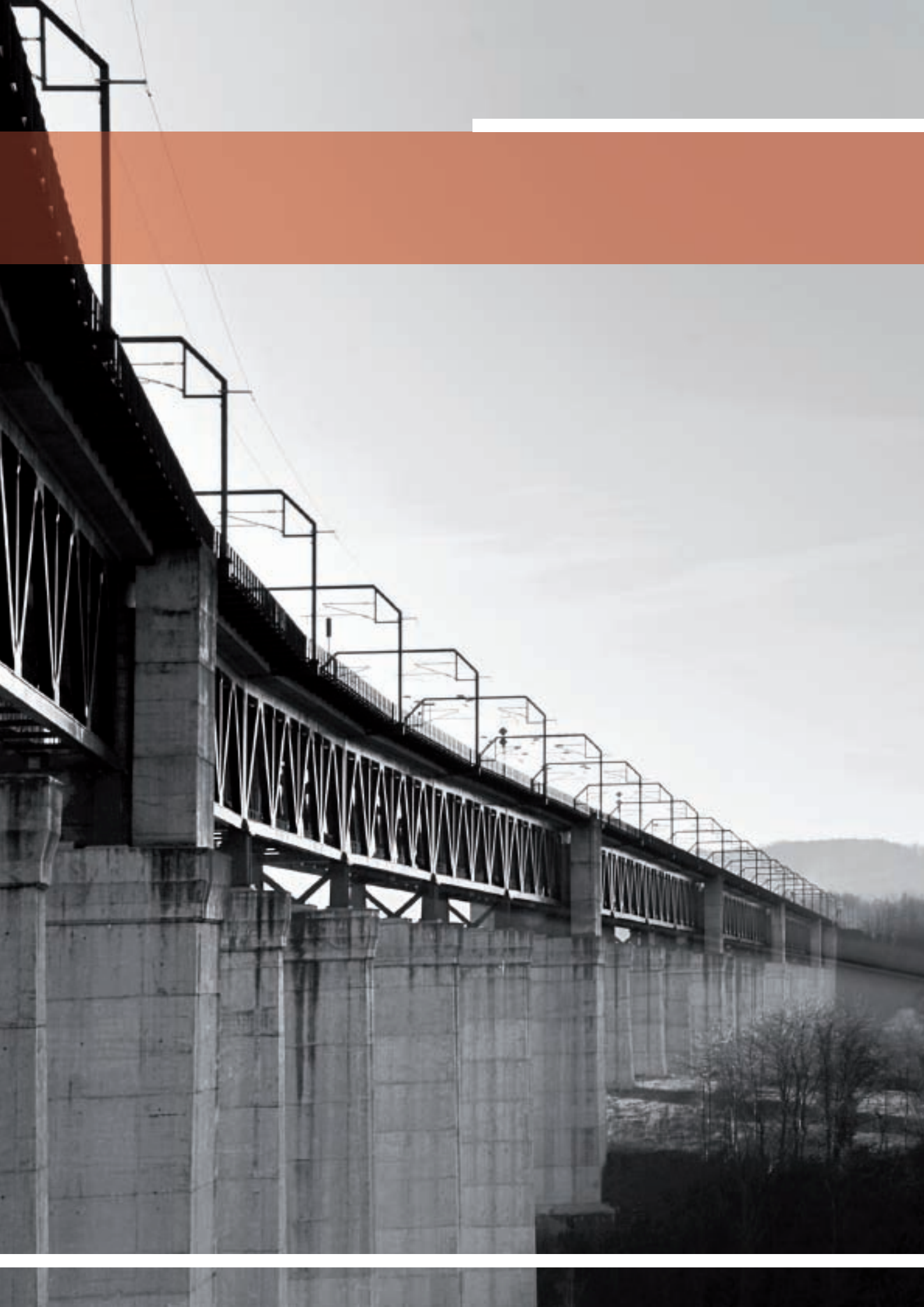
3.2. Veiligheidscertificaten deel B

- 3.2.1. Redenen voor de bijwerking/wijziging certificaten deel B (bv. verandering in het type dienstverlening, omvang van het verkeer, te exploiteren lijnen, soort rollend materieel, categorie bemanning enz.).
- Uitbreiding van de te exploiteren lijnen en/of taalgebied.
 - Verandering en/of uitbreiding van het gebruikte type rollend materieel.
 - Aanpassing in het kader van wetwijzigingen.
 - Aanpassing interne bedrijfsorganisatie (organogram).
 - Verandering veiligheidsadviseur gevaarlijke goederen.
 - Naamswijziging van de spoorwegonderneming.
- 3.2.2. Belangrijkste redenen indien de gemiddelde tijd voor de uitreiking van deel B-certificaten (beperkt tot die vernoemd in bijlage E en na ontvangst van de nodige inlichtingen) langer duurde dan de 4 maanden bepaald in artikel 12(1) van de Veiligheidsrichtlijn.
Niet van toepassing.
- 3.2.3. Vergoeding DVIS-retributies voor de uitreiking van een certificaat deel B.
2.000 of 10.000 euro/deel B-certificaat (geïndexeerd bedrag op basis van artikel 33, §1 van de Wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen).
- 3.2.4. Samenvatting van de problemen bij het gebruik van de geharmoniseerde formaten voor deel B-certificaten, in het bijzonder met betrekking tot de categorieën voor soort en omvang van de dienstverlening.
Niet van toepassing.
- 3.2.5. Samenvatting van de gemeenschappelijke problemen/moeilijkheden voor de DVIS met toepassingsprocedures voor certificaten deel B.
Niet van toepassing.
- 3.2.6. Samenvatting van de door spoorwegondernemingen vermelde problemen bij de aanvraag van een certificaat deel B.
Niet van toepassing.
- 3.2.7. Feedbackprocedure (bv. vragenlijst) die spoorwegondernemingen hun mening laat geven over de uitreikingsprocedures/-praktijk of klachten laat registreren.
Niet van toepassing.



3.3. Veiligheidsvergunningen

- 3.3.1. Redenen om de veiligheidsvergunningen bij te werken of te wijzigen:
Geen enkel geval in 2011.
- 3.3.2. Belangrijkste redenen voor een vertraging bij de uitreiking van veiligheidsvergunningen (enkel degene die worden vermeld in bijlage E en na ontvangst van alle nodige informatie) van langer dan de 4 maanden voorzien in artikel 12, paragraaf 1 van de richtlijn voor de veiligheid van de spoorwegen.
Geen enkel geval in 2011.
- 3.3.3. Samenvatting van de problemen of moeilijkheden die regelmatig optreden in het kader van aanvraagprocedures voor veiligheidsvergunningen.
Geen enkel geval in 2011.
- 3.3.4. Samenvatting van de problemen gemeld door de infrastructuurbeheerders bij hun aanvraag van een veiligheidsvergunning.
Geen enkel geval in 2011.
- 3.3.5. Feedbackprocedure (zoals een vragenlijst) waarmee de infrastructuurbeheerder zijn mening kan uitdrukken over de procedures en praktijken die te maken hebben met de uitreiking van certificaten, of die hij kan gebruiken om klacht neer te leggen.
Geen enkel geval in 2011.
- 3.3.6. Bijdrage te betalen aan de DVIS voor de uitreiking van een veiligheidsvergunning.
Geen enkel geval in 2011.





TOEZICHT OP SPOORWEGONDERNEMINGEN EN INFRASTRUCTUURBEHEERDERS



1. Omschrijving van het toezicht op spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders

1.1. *Audits / Inspecties / Checklists*

Het toezicht op de spoorwegondernemingen en de Infrastructuurbeheerder gebeurt op basis van een toezichtsprogramma bestaande uit audits (met door de Belgische NVI gemandateerde consultants) en ook uit inspecties en controles uitgevoerd door het personeel van de Belgische NVI.

De activiteiten omvatten de volgende sectoren:

- audits met betrekking tot de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder;
- audits met betrekking tot de veiligheidslicenties, deel A, van de spoorwegondernemingen;
- inspecties met betrekking tot de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder;
- inspecties met betrekking tot de veiligheidslicenties, deel A en B van de spoorwegondernemingen;
- inspecties met betrekking tot de veiligheidsregels van Infrabel;
- inspecties met betrekking tot de veiligheidsvoorschriften van de spoorwegondernemingen;
- inspecties met betrekking tot het transport van gevaarlijke goederen;
- inspecties met betrekking tot rollend materieel;
- controles van de treinbestuurders en andere veiligheidsfuncties van de infrastructuurbeheerder, evenals controles van de treinbestuurders, treinbegeleiders en andere veiligheidsfuncties van de spoorwegondernemingen;
- controles met betrekking tot de samenstelling van de goederentreinen van spoorwegondernemingen.

Personeel ingezet door de NVI:

3,98 voltijds equivalenten van de 17 beschikbare bevoegde personen hebben deelgenomen aan de inspecties en controles.

Economische aspecten:

Voor het jaar 2011 bedroeg de totale kostprijs van de "vergoedingen, sociale wetten en operationele kosten" van de 3,98 geschoolde VTE's 468.135,28 euro.

1.2. *Aandachtspunten*

Voor wat betreft certificatie zijn de in het bijzonder na te leven punten:

- risicobeheersing met betrekking tot het gebruik van aannemers en de controle op leveranciers (2010/1158/EU Bijlage II, C en 2010/1169/EU Bijlage II,C)
- naleving van de netwerkspecifieke vereisten voor de competenties van het personeel (2010/1158/EU Bijlage III, B)

Op het gebied van naleving van de veiligheidsvoorschriften van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zijn de in het bijzonder na te leven punten:

- communicatievoorschriften;
- toezicht op de rangeerdienst;
- voorschriften enkel voor reizigerstreinen.

Deze twee laatste punten betreffen enkel de spoorwegondernemingen.

Op het vlak van controles zal er voorrang worden gegeven aan andere veiligheidsfuncties dan die van treinbestuurders en treinbegeleiders. Ook de samenstelling van goederentreinen zal meer worden gecontroleerd. De controles van de voorgaande jaren hebben immers aangetoond dat overtredingen met betrekking tot treinbestuurders en treinbegeleiders relatief zelden voorkomen en daarom schroeven we onze controles in deze domeinen terug.



2. Beschrijving van de behandeling van wettelijke aspecten in de jaarlijkse rapporten van de infrastructuurbeheerders en de spoorwegbedrijven, ter beschikking stellen van jaarverslagen voor 30 juni (conform artikel 9, paragraaf 4 van de richtlijn over veiligheid van de spoorwegen)

DE DVIS ONTVING EEN JAARVERSLAG VAN DE INFRASTRUCTUURBEHEERDER (INFRABEL) EN VAN DE VOLGENDE SPOORWEGONDERNEMINGEN:

	Onderneming	Datum ontvangst verslag
1	Infrabel	29/06/2012
2	NMBS NV	14/08/2012
3	Eurostar International Ltd	28/06/2012
4	SNCF	29/06/2012
5	Crossrail Benelux N.V.	03/08/2012
6	Trainsport N.V.	27/06/2012
7	DB Schenker Rail Nederland N.V.	27/06/2012
8	CapTrain Belgium N.V.	28/06/2012
9	ERS Railways B.V.	
10	Euro Cargo Rail S.A.S.	06/09/2012
11	Rotterdam Rail Feeding B.V.	06/08/2012
12	Railtraxx B.V.B.A.	28/06/2012
13	NMBS Logistics N.V.	22/08/2012
14	Rurtalbahn Benelux B.V.	
15	Europorte France S.A.S.	

Teneinde de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder ertoe aan te zetten om tijdig hun jaarverslag in te dienen werd het, niet of gedeeltelijk uitvoeren van deze actie, opgenomen in de geplande lijst met bestuurlijke boetes. Na de omzetting in Belgische wetgeving zal de DVIS kunnen optreden bij het niet naleven van de voorschriften.

3. Aantal inspecties van de infrastructuurbeheerder, spoorwegondernemingen en opleidingsinstellingen in 2011

INSPECTIES		Uitgereikte veiligheids-certificaten deel A	Uitgereikte veiligheids-certificaten deel B	Uitgereikte veiligheids-vergunningen	Controles (*)
Aantal inspecties	gepland	1	3	3	
	niet gepland	0	0	0	
	uitgevoerd	1	2	1	

(*)

CONTROLES		Veiligheids-regeling	Veiligheids-personeel
Aantal controles	gepland	36	720
	niet gepland	0	0
	uitgevoerd	17	552

4. Aantal audits van de infrastructuurbeheerder/spoorwegondernemingen in 2011

AUDITS		Uitgereikte veiligheids-certificaten deel A	Uitgereikte veiligheids-certificaten deel B	Uitgereikte veiligheids-vergunningen	Andere activiteiten
Aantal audits	gepland	0	0	1	0
	niet gepland	0	0	0	0

5. Samenvatting van de genomen maatregelen/acties (aanpassing, intrekking, schorsing, belangrijke waarschuwing, enz.) in verband met de veiligheid ten gevolge van deze audits/inspecties

Geen enkel geval in 2011.

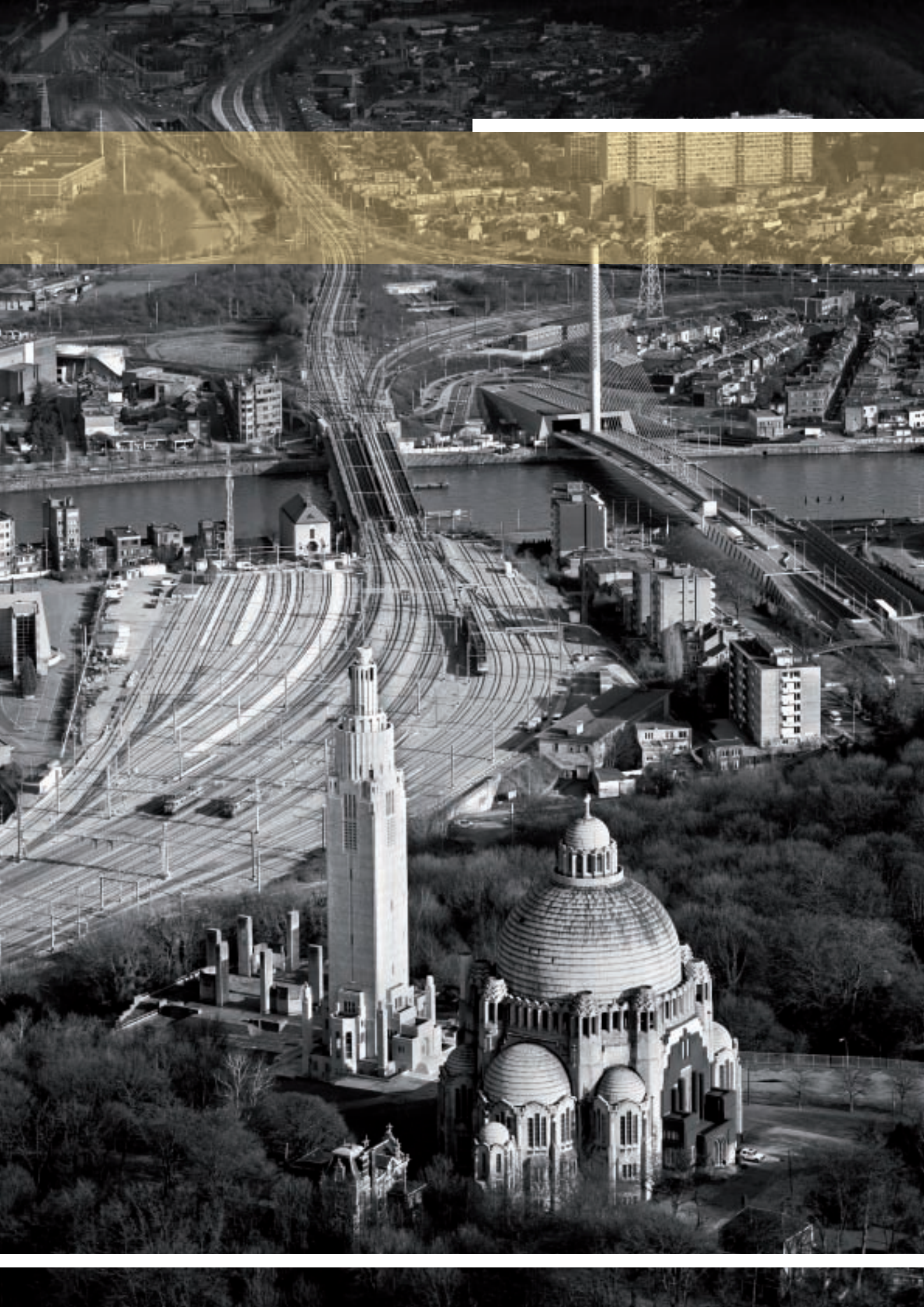
6. Korte samenvatting van de klachten van de infrastructuurbeheerder over de spoorwegondernemingen die betrekking hebben op de voorwaarden vermeld in hun certificaat deel A/B

Geen enkel geval in 2011.

7. Korte samenvatting van de klachten van de spoorwegondernemingen over de infrastructuurbeheerder die betrekking hebben op de voorwaarden vermeld in hun vergunning

Geen enkel geval in 2011.





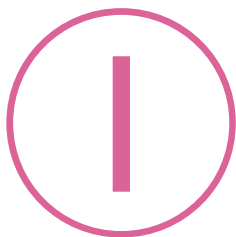


VERSLAG OVER DE TOEPASSING VAN DE CSM BETREFFENDE RISICOANALYSE EN BEOORDELING

Niet van toepassing in 2011.







BESLUITEN VAN DE DVIS - PRIORITEITEN

In 2011 hebben de gerechtelijke diensten geen eindconclusie uitgesproken aangaande het ernstige ongeval in Buizingen op 15 februari 2010, en werd ook het rapport van het Onderzoeksgaan niet gepubliceerd. Bijgevolg werden er in 2011 geen aanbevelingen en maatregelen gedefinieerd om gelijkaardige dramatische ongevallen in de toekomst te voorkomen.

Het Belgische parlement richtte een bijzondere commissie op die de veiligheid van het spoorverkeer moet verzekeren en waarvan de aanbevelingen de prioriteiten voor de DVIS voor 2011 hoofdzakelijk heeft bepaald.

Om het toezicht door de DVIS te verhogen, werden begin 2011 de budgettaire middelen vastgelegd om haar effectief te verhogen. De aanwervingsprocedure loopt over meerdere jaren en deze nieuwe medewerkers dienen de nodige opleidingen te krijgen, zodat de DVIS zijn toezicht geleidelijk verder kan uitbreiden.

De voorbereidingen werden voltooid om de huidige eenheid veiligheid op te splitsen in een eenheid voor certificering en een eenheid voor toezicht.

De machinistenrichtlijn 2007/57/EC duidt de DVIS aan als bevoegde eenheid en de voorbereiding van de hieraan verbonden taken en werkzaamheden werden grotendeels voltooid in 2011.

Het veiligheidsniveau van de Belgische spoorwegen is licht verbeterd. Het ernstige ongeval in Buizingen blijft de indicatoren voor het aantal dodelijke slachtoffers sterk beïnvloeden.





INFORMATIEBRONNEN

- Publicaties in het Belgisch Staatsblad (zie punt E van dit jaarverslag);
- Interne informatie van de verschillende diensten van de DVIS;
- Jaarrapporten van de infrastructuurbeheerder en van de spoorwegondernemingen (zie lijst onder punt G.2 van dit jaarverslag);
- Rapporten van het Onderzoeksorgaan (OO).







BIJLAGEN

BIJLAGE A:

Informatie over de spoorwegstructuur

P. 48

BIJLAGE B:

Organogram van de Nationale Veiligheidsinstantie

P. 54

BIJLAGE C:

Cijfers – Gebruikte definities

P. 56

BIJLAGE D:

Belangrijke wijzigingen in de wetgeving en reglementering

P. 65

BIJLAGE E:

Ontwikkeling van de veiligheidscertificering en – vergunningen– Numerieke gegevens

P. 68



BIJLAGE A:

Informatie over de spoorwegstructuur

A.1. Kaart van het netwerk





A.2. Lijst van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders

Infrastructuurbeheerder (op 31 december 2011)

Naam: Infrabel
Adres: Marcel Broodthaersplein 2, B-1060 Brussel
Website: www.infrabel.be

Spoorwegondernemingen (op 31 december 2011)

a. Reizigersvervoer

Naam: NMBS – Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
SNCB – Société nationale des Chemins de fer belges
Adres: Hallepoortlaan 40, B-1060 Brussel
Website: www.nmbs.be; www.sncb.be
Veiligheidscertificaat deel A: BE 11 2011 0001
Geldig tot: 29 juni 2014
Veiligheidscertificaat deel B: BE 12 2011 0008
Geldig tot: 12 mei 2012

Naam: Eurostar International Ltd
Adres: Times House Bravingtons Walk 5, UK – N1 9AW London
Website: www.eurostar.com
Veiligheidscertificaat deel A: UK 11 2009 0083
Geldig tot: 18 april 2012
Veiligheidscertificaat deel B: BE 12 2010 0005
Geldig tot: 17 augustus 2013

b. Goederenvervoer

Naam: NMBS – Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen N.V.
SNCB – Société Nationale des Chemins de fer Belges S.A.
Adres: Hallepoortlaan 40, B-1060 Brussel
Website: www.nmbs.be; www.sncb.be
Veiligheidscertificaat deel A: BE 11 2011 0001
Geldig tot: 29 juni 2014
Veiligheidscertificaat deel B: BE 12 2011 0008
Geldig tot: 12 mei 2012

Naam: SNCF – Société Nationale des Chemins de fer Français E.P.I.C.
Adres: 34, Rue de Commandant Mouchotte, FR – 75699 Paris cedex 14
Website: www.sncf.com
Veiligheidscertificaat deel A: FR 11 2009 0021
Geldig tot: 28 juni 2012
Veiligheidscertificaat deel B: BE 12 2011 0001
Geldig tot: 07 april 2014



Naam:	Crossrail Benelux N.V.
Adres:	Luchthavenlei 7A, B – 2100 Deurne
Website:	www.crossrail.ch
Veiligheidscertificaat deel A:	BE 11 2011 0003
Geldig tot:	19 oktober 2014
Veiligheidscertificaat deel B:	BE 12 2010 0006
Geldig tot:	9 januari 2012
Naam:	Trainsport N.V.
Adres:	Transcontinentaalweg 4, B – 2030 Antwerpen
Website:	www.trainsport.com
Veiligheidscertificaat deel A:	BE 11 2011 0002
Geldig tot:	29 september 2014
Veiligheidscertificaat deel B:	BE 12 2010 0007
Geldig tot:	15 januari 2012
Naam:	DB Schenker Rail Nederland N.V.
Adres:	Moreelsepark 1, NL – 3511 EP Utrecht
Website:	www.rail.dbschenker.nl
Veiligheidscertificaat deel A:	NL 11 2009 2130
Geldig tot:	16 november 2012
Veiligheidscertificaat deel B:	BE 12 2011 0006
Geldig tot:	26 april 2012
Naam:	CapTrain Belgium N.V.
Adres:	Italiëlei 2, 3 ^{de} verdieping, postbus 12, B – 2000 Antwerpen
Website:	www.captrain.be
Veiligheidscertificaat deel A:	BE 11 2010 0001
Geldig tot:	13 augustus 2012
Veiligheidscertificaat deel B:	BE 12 2010 0002
Geldig tot:	3 december 2012
Naam:	ERS Railways B.V.
Adres:	Albert Plesmanweg 61 k-l, NL - 3088 GB Rotterdam
Website:	www.ersrail.com
Veiligheidscertificaat deel A:	NL 11 2011 2730
Geldig tot:	1 augustus 2012
Veiligheidscertificaat deel B:	BE 12 2010 0001
Geldig tot:	1 maart 2013
Naam:	Euro Cargo Rail S.A.S.
Adres:	25-29, Place de la Madeleine, FR -75008 Paris
Website:	www.eurocargorail.com
Veiligheidscertificaat deel A:	FR 11 2010 0003
Geldig tot:	2 oktober 2010
Veiligheidscertificaat deel B:	BE 12 2010 0003
Geldig tot:	31 mei 2013

Naam: Rotterdam Rail Feeding B.V.
 Adres: Europaweg 855, NL – 3199 LD Rotterdam
 Website: www.railfeeding.nl
 Veiligheidscertificaat deel A: NL 11 2009 1993
 Geldig tot: 1 mei 2012
 Veiligheidscertificaat deel B: BE 12 2011 0004
 Geldig tot: 15 augustus 2013

Naam: Railtraxx B.V.B.A.
 Adres: Van Geertstraat 81, B – 2140 Antwerpen
 Website: www.railtraxx.com
 Veiligheidscertificaat deel A: BE 11 2010 0002
 Geldig tot: 25 april 2013
 Veiligheidscertificaat deel B: BE 12 2010 0008
 Geldig tot: 12 december 2013

Naam: NMBS Logistics N.V. - SNCB Logistics S.A.
 Adres: Hallepoortlaan 40, B-1060 Brussel
 Website: www.b-rail.be
 Veiligheidscertificaat deel A: BE 11 2010 0004
 Geldig tot: 30 augustus 2013
 Veiligheidscertificaat deel B: BE 12 2010 0009
 Geldig tot: 20 december 2013

Naam: RurtalBahn Benelux B.V.
 Adres: Albert Plesmanweg 121-141, NL – 3088 GC Rotterdam
 Website: www.rurtalBahn.nl
 Veiligheidscertificaat deel A: NL 11 2010 2420
 Geldig tot: 1 oktober 2013
 Veiligheidscertificaat deel B: BE 12 2011 0003
 Geldig tot: 2 mei 2014

Naam: Europorte France S.A.S.
 Adres: Tour de Lille, 60 Boulevard de Turin CS 30004, FR – 59777 Lille
 Website: www.europorte.com/uk/subsidiaries/europorte-france/
 Veiligheidscertificaat deel A: FR 11 2010 0018
 Geldig tot: 26 november 2011
 Veiligheidscertificaat deel B: BE 12 2010 0005
 Geldig tot: 12 juli 2014

A.2.1. Infrastructuurbeheerder

Naam	Adres en website	Veiligheidsvergunning (nummer/ datum)	Begindatum commerciële activiteit	Totale spoorlengte/ vermogen	Geëlektrificeerde spoorlengte/ spanning	Totale spoorlengte enkel/ dubbel	Totale lengte HSL	Gebruikte ATP-uitrusting	Aantal LC	Aantal seinen
NV/SA Infrabel	Marcel Broodthaersplein 2, 1060 Brussel	BE 21 2008 001	01/01/2005	6344 km	25 kV: 834 km 15 kV: 10 km 3 kV: 4 880 km	Dubbel: 5 608 km Simpel: 736 km	427 km	TBL2, ETCS, TVM	1 879	10 932



A.2.2. Spoorwegondernemingen

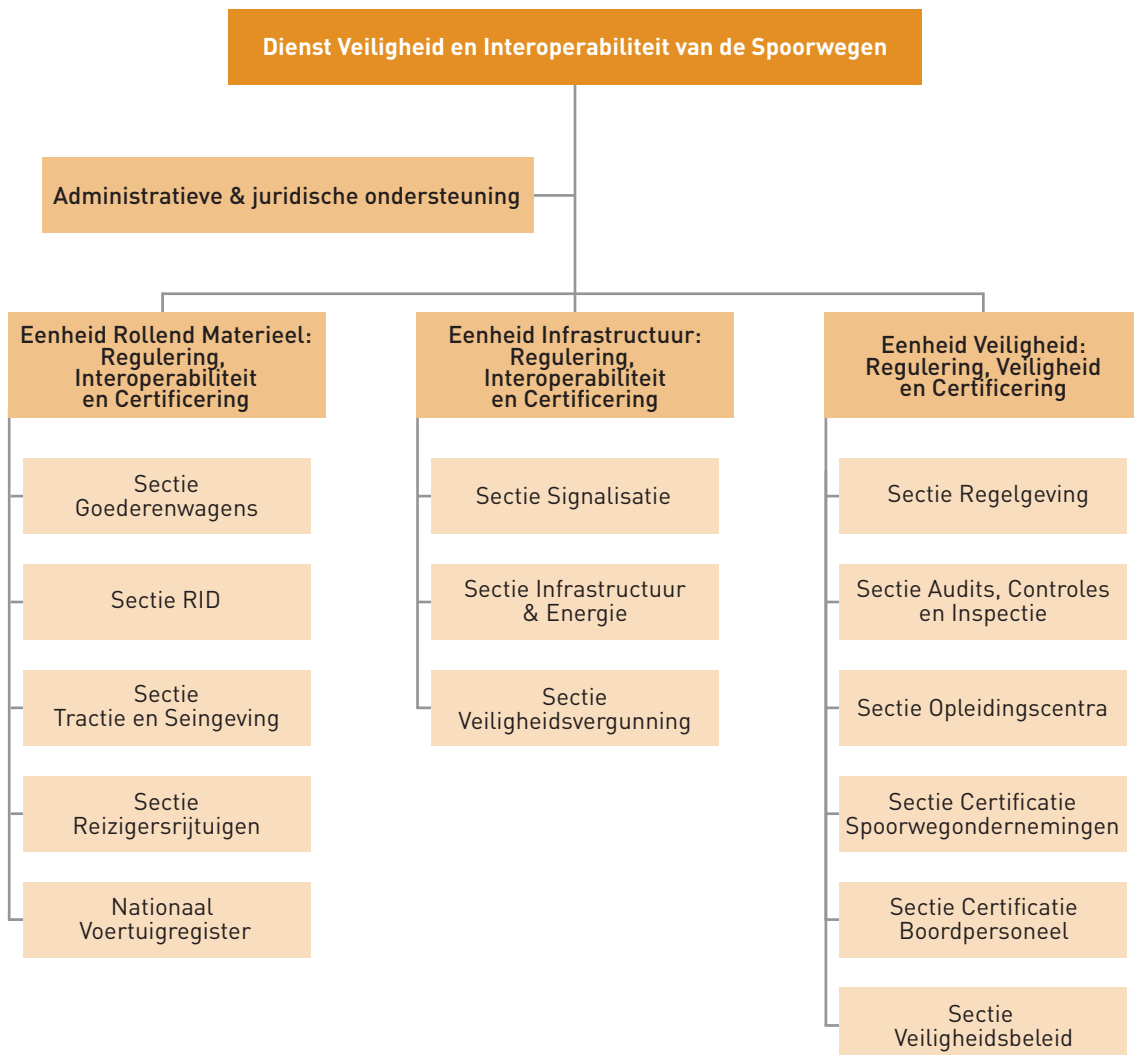
Naam	Adres en website	Veiligheids-certificaat 2001/14/EC	Safety Certificate A-B 2004/49/EC (Nummer/Datum)	Soort vervoer	Aantal locomotieven(*)	Aantal elektrische motorrijtuigen / Zelfaandrijvende eenheden(*)	Aantal rijtuigen/ Wagons (*)	Aantal treinbestuurders/ veiligheidsploegen (*)	Volume Reizigersvervoer (*)	Volume goederenvervoer (*)
NMBS N.V./ SNCB S.A.	Zie A.2.		BE 11 2011 0001 van 30/06/11 tot 29/06/14 – BE 12 2011 0008 van 21/12/11 tot 12/05/12	Goederen en reizigers						
Eurostar International Ltd.	Zie A.2.		UK 11 2009 0083 van 1/07/10 tot 18/04/12 – BE 12 2010 0005 van 18/08/10 tot 17/08/2013	Reizigers						
SNCF E.P.I.C.	Zie A.2.		FR 11 2009 0021 van 4/12/09 tot 28/06/2012 – BE 12 2011 0001 van 8/04/11 tot 7/04/2014	Goederen						
Crossrail Benelux N.V.	Zie A.2.		BE 11 2011 0003 van 20/10/11 tot 19/10/14 – BE 12 2010 0006 van 2/09/09 tot 9/01/12	Goederen						
Trainsport N.V.	Zie A.2.		BE 11 2011 0002 van 30/09/11 tot 29/09/14 – BE 12 2010 0007 van 4/10/10 tot 15/01/12	Goederen						
DB Schenker Rail Nederland N.V.	Zie A.2.		NL 11 2009 2130 van 15/11/07 tot 16/11/12 – BE 12 2011 0006 van 9/12/11 tot 26/04/12	Goederen						
CapTrain Belgium N.V.	Zie A.2.		BE 11 2010 0001 van 14/08/09 tot 13/08/12 – BE 12 2010 0002 van 4/12/09 tot 3/12/12	Goederen						
ERS Railways B.V.	Zie A.2.		NL 11 2011 2730 van 29/07/11 tot 01/08/12 – BE 12 2010 0001 van 2/03/2010 tot 1/03/13	Goederen						
Euro Cargo Rail S.A.S.	Zie A.2.		FR 11 2010 0003 van 20/04/2010 tot 02/10/2010 – BE 12 2010 0003 van 1/06/10 tot 31/05/13	Goederen						
Rotterdam Rail Feeding B.V.	Zie A.2.		NL 11 2009 1993 van 1/05/09 tot 1/05/12 – BE 12 2011 0004 van 2/05/11 tot 15/08/13	Goederen						
Railtraxx B.V.B.A.	Zie A.2.		BE 11 2010 0002 van 26/04/10 tot 25/04/13 – BE 12 2010 0008 van 13/12/10 tot 12/12/13	Goederen						
NMBS Logistics N.V. / SNCB Logistics S.A.	Zie A.2.		BE 11 2010 0004 van 10/12/10 tot 30/08/13 – BE 12 2010 0009 van 21/12/10 tot 20/12/13	Goederen						
Europorte France S.A.S.	Zie A.2.		FR 11 2010 0018 van 4/11/10 tot 26/11/11 – BE 12 2010 0005 van 13/07/11 tot 12/07/14	Goederen						
Rurtalbahn Benelux B.V.	Zie A.2.		NL 11 2010 2420 van 19/10/10 tot 1/10/13 – BE 12 2011 0003 van 3/05/11 tot 2/05/14	Goederen						

(*) gevoelige economische informatie

Afkortingen: HSL = hogesnelheidstrein (definitie volgens richtlijn 96/48/CE)
 ATP = Automatic Train Protection (automatische treinbeveiliging)
 LC = Level Crossing (overweg)

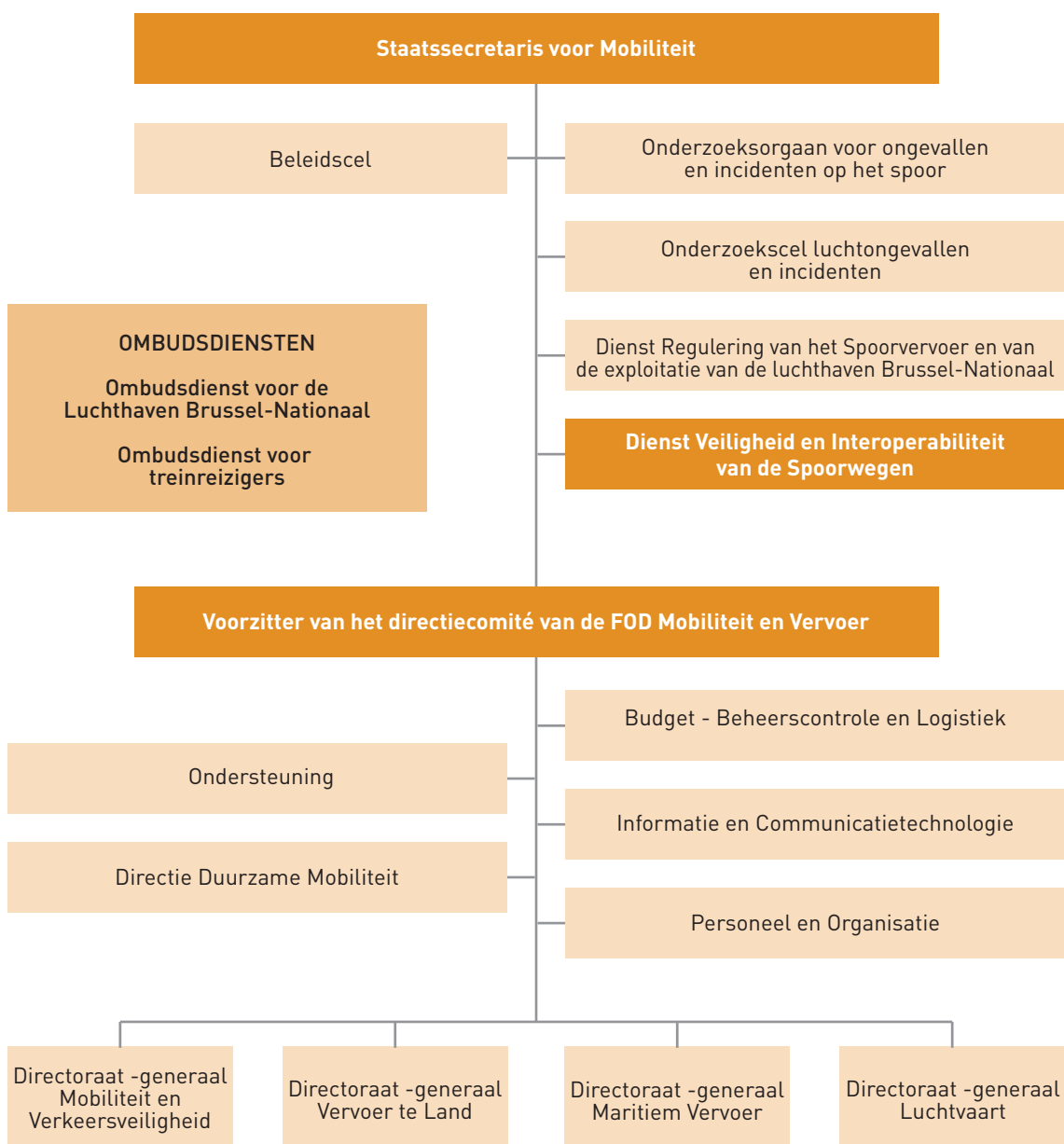
BIJLAGE B: Organogram van de Nationale Veiligheidsinstantie

B.1. Tabel : Interne organisatie





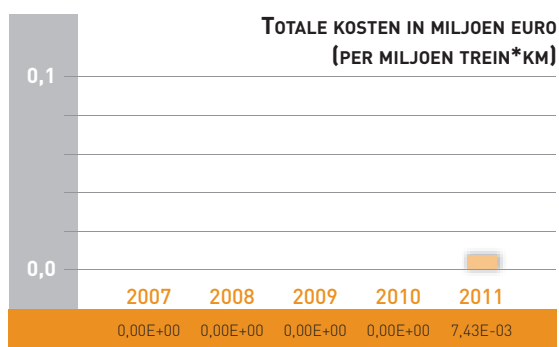
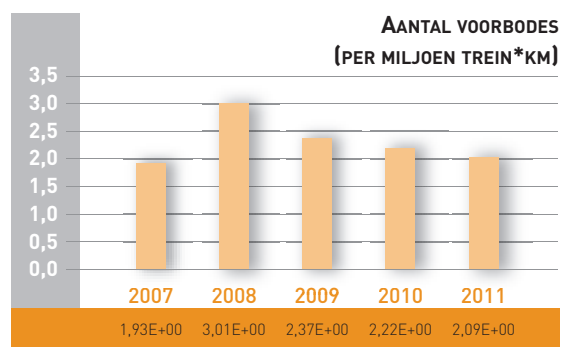
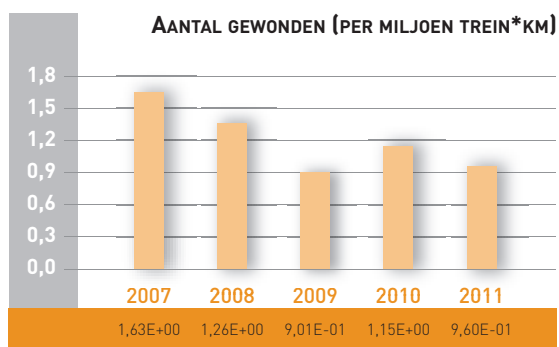
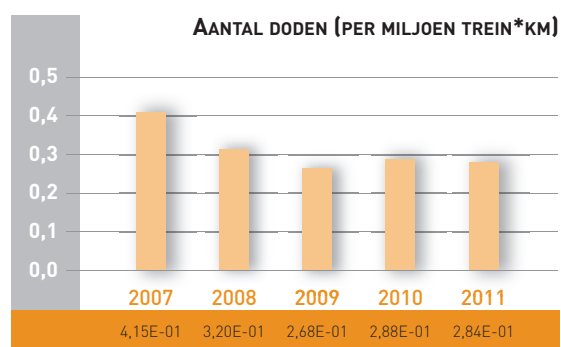
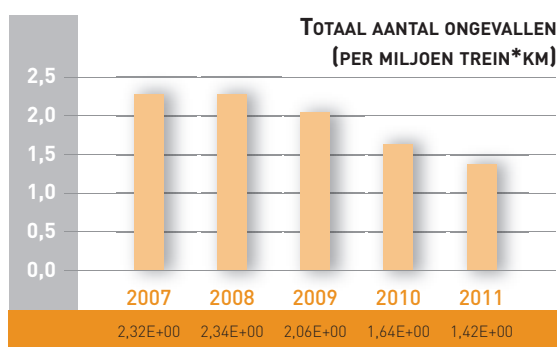
B.2. Band met andere nationale instanties



BIJLAGE C: Cijfergegevens – Gebruikte definities

C.1. CSI-gegevens⁽¹⁾

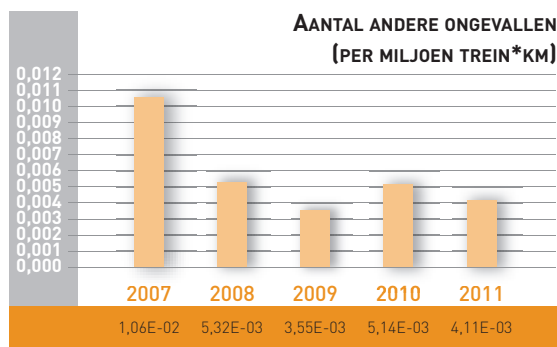
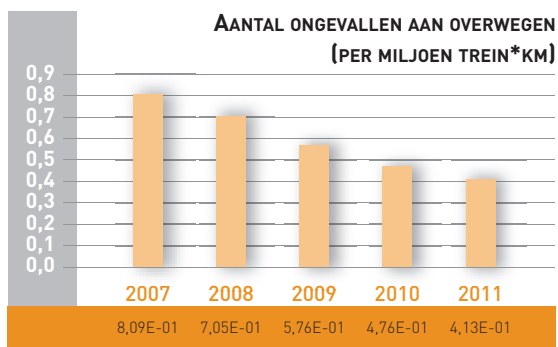
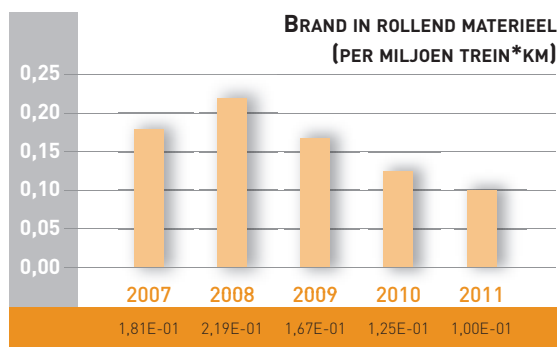
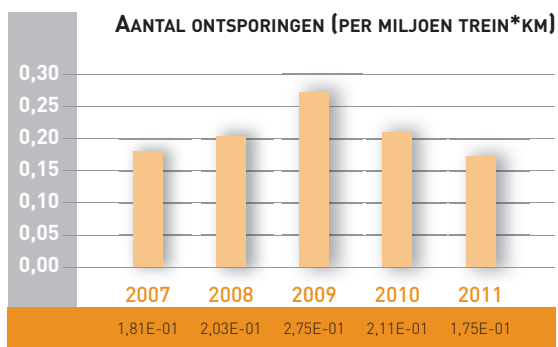
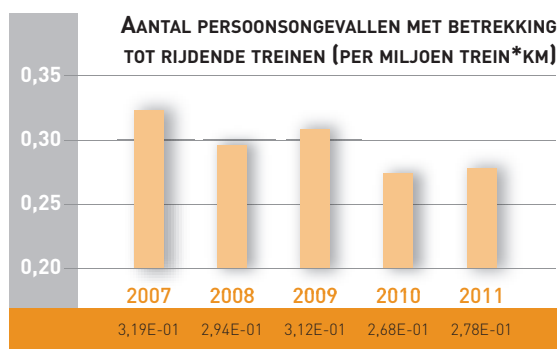
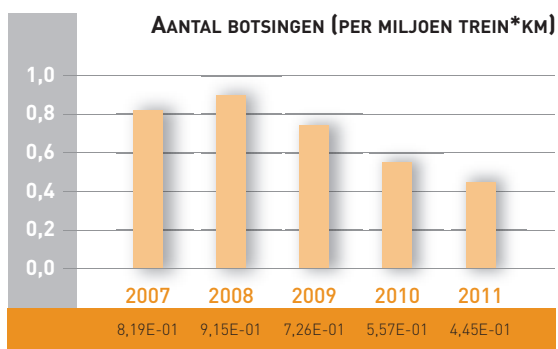
Overzicht van de prestaties



(1):
 2007: waarden ten opzichte van 2007.
 2008: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007 en 2008.
 2009: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007, 2008 en 2009.
 2010: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007, 2008, 2009 en 2010.
 2011: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007, 2008, 2009, 2010 en 2011.



Ongevallen volgens de aard



2007: waarden ten opzichte van 2007.

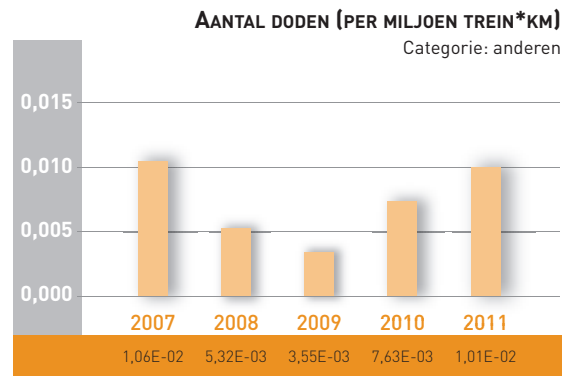
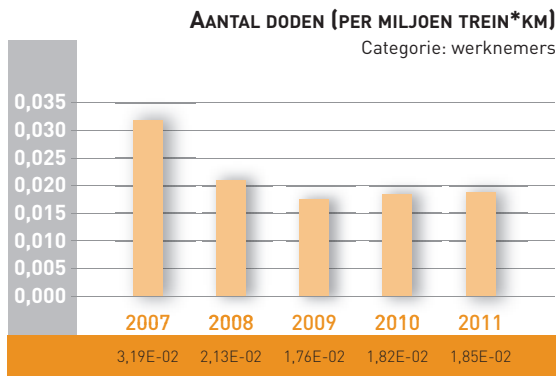
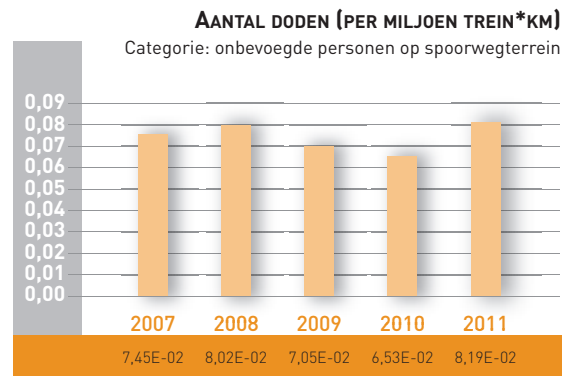
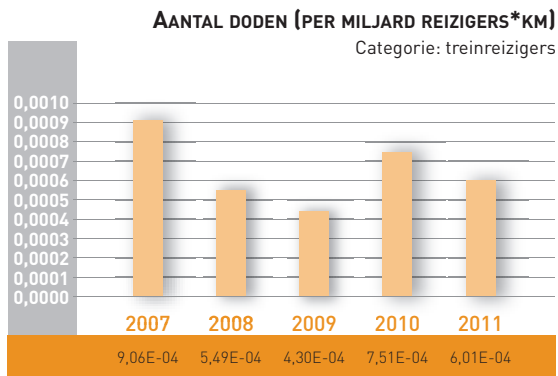
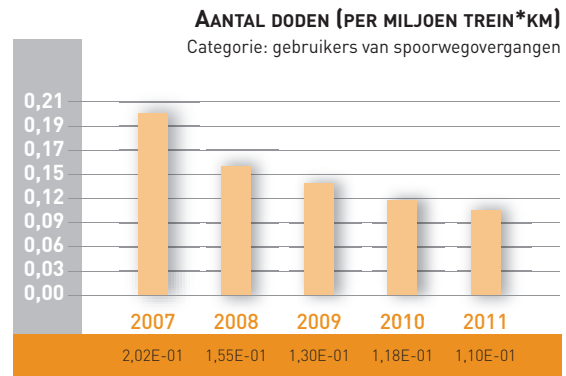
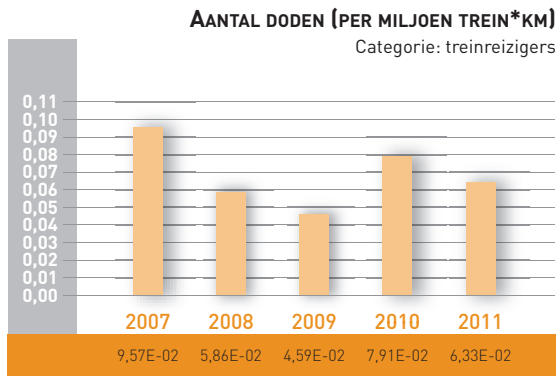
2008: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007 en 2008.

2009: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007, 2008 en 2009.

2010: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007, 2008, 2009 en 2010.

2011: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007, 2008, 2009, 2010 en 2011.

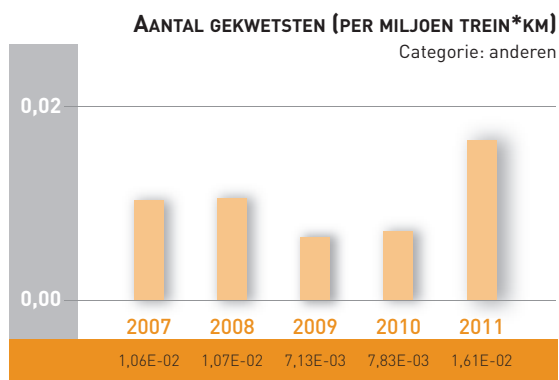
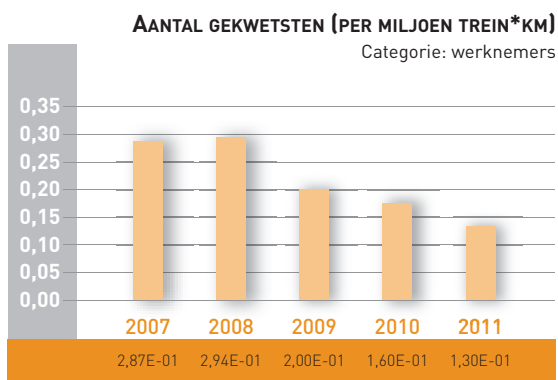
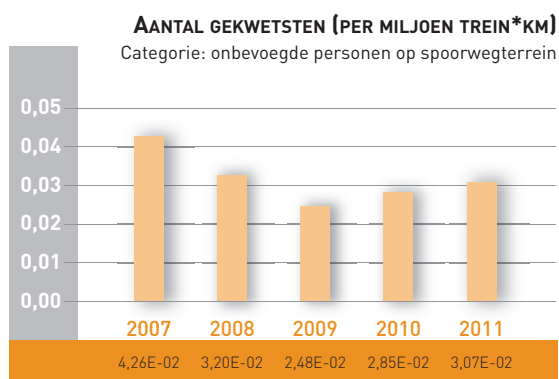
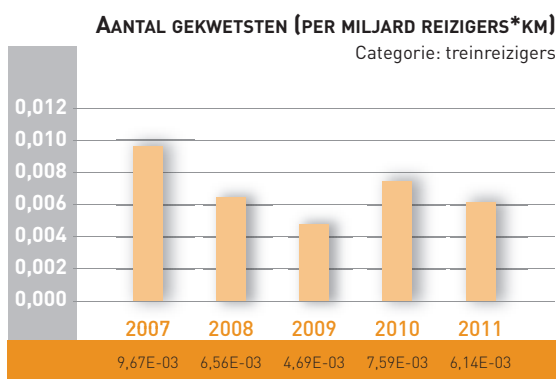
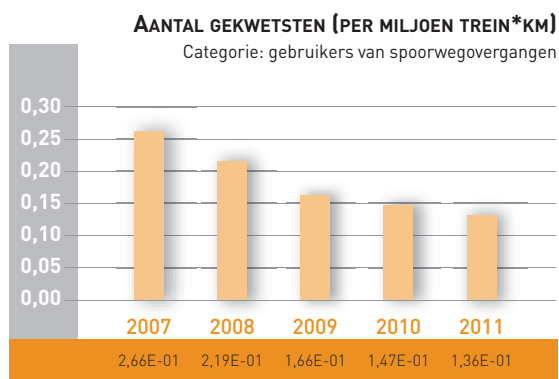
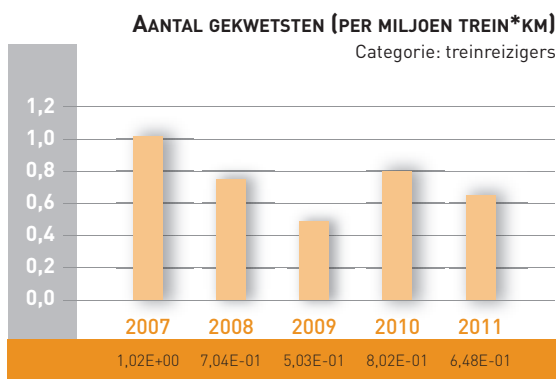
Doden volgens de categorie van de betrokken personen



2007: waarden ten opzichte van 2007.
 2008: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007 en 2008.
 2009: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007, 2008 en 2009.
 2010: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007, 2008, 2009 en 2010.
 2011: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007, 2008, 2009, 2010 en 2011.

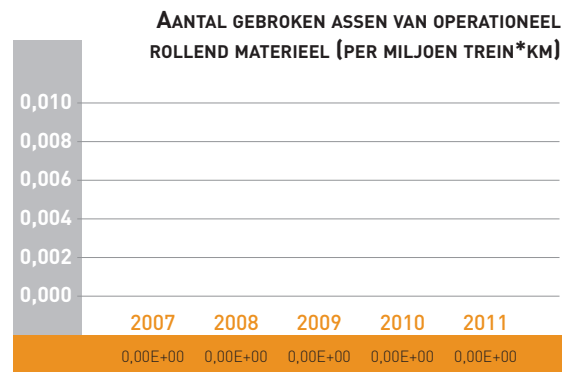
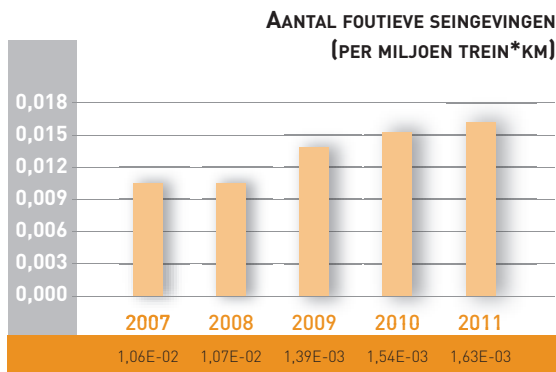
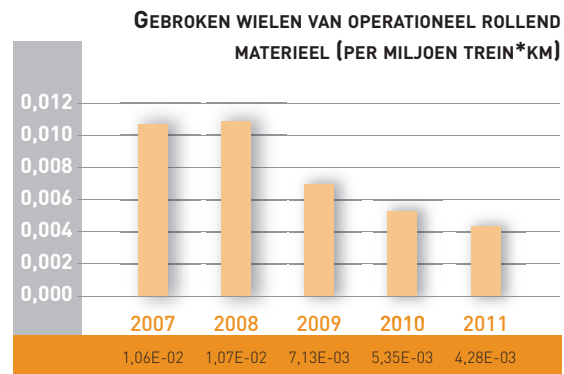
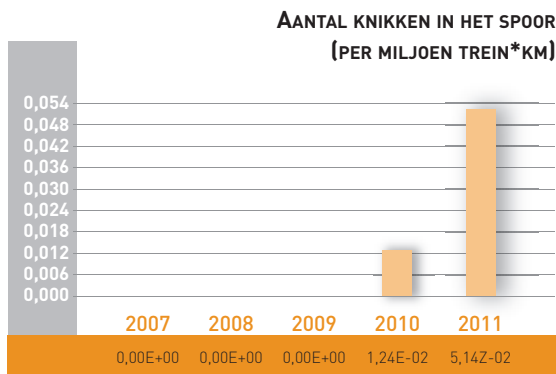
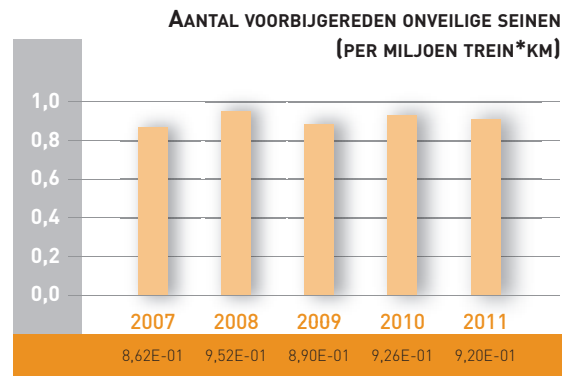
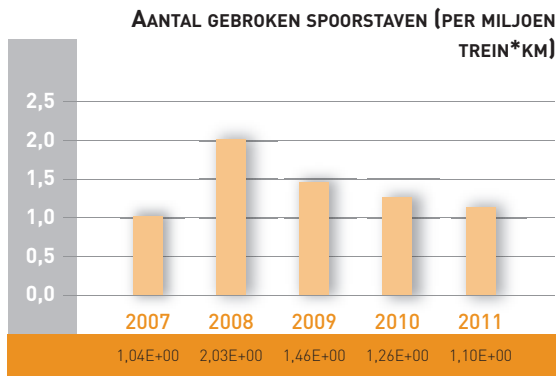


Gewonden volgens de categorie van de betrokken personen



2007: waarden ten opzichte van 2007.
 2008: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007 en 2008.
 2009: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007, 2008 en 2009.
 2010: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007, 2008, 2009 en 2010.
 2011: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007, 2008, 2009, 2010 en 2011.

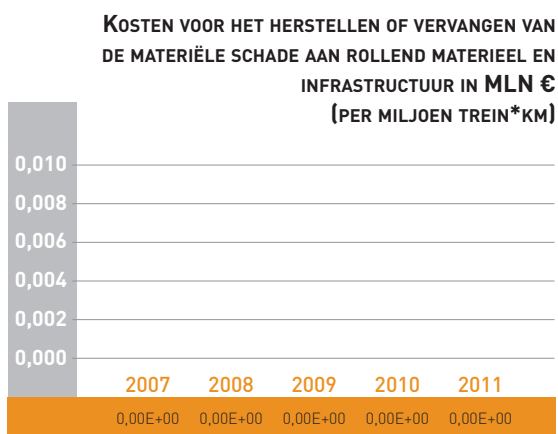
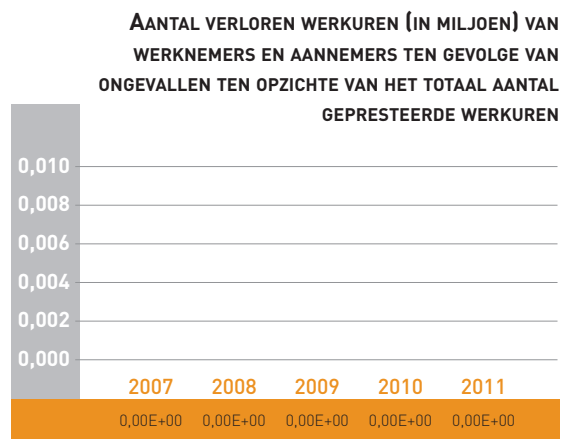
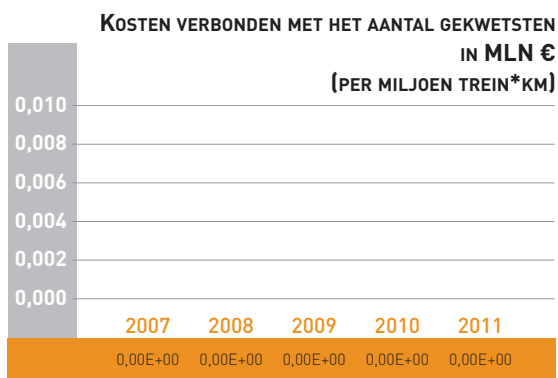
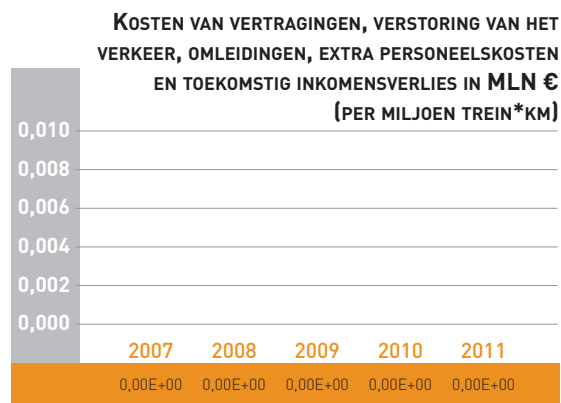
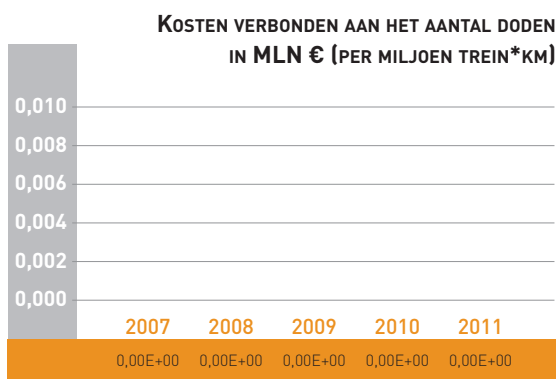
Voorbodes tot ongeval



2007: waarden ten opzichte van 2007.
 2008: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007 en 2008.
 2009: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007, 2008 en 2009.
 2010: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007, 2008, 2009 en 2010.
 2011: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007, 2008, 2009, 2010 en 2011.

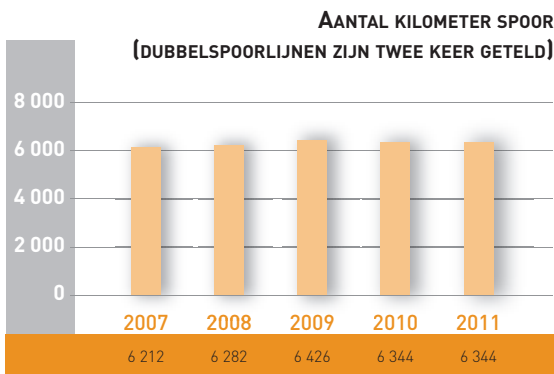
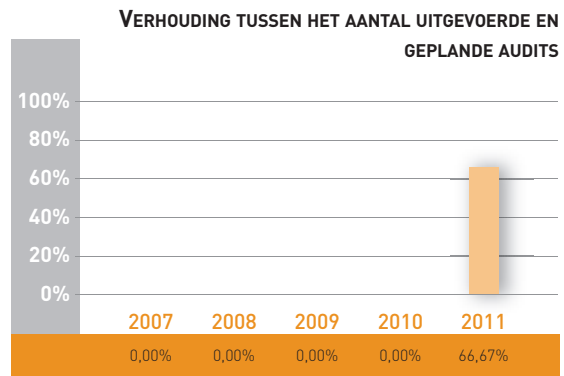
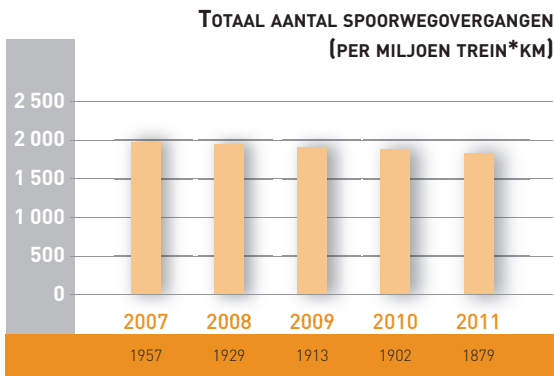
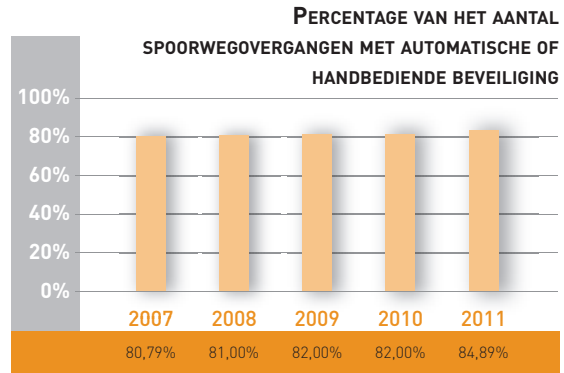
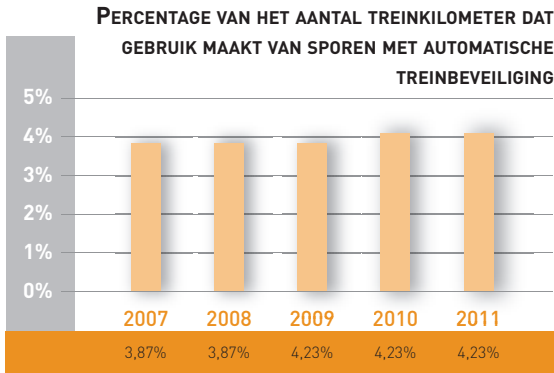
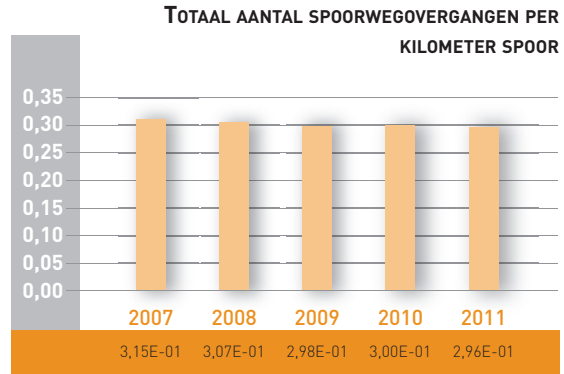
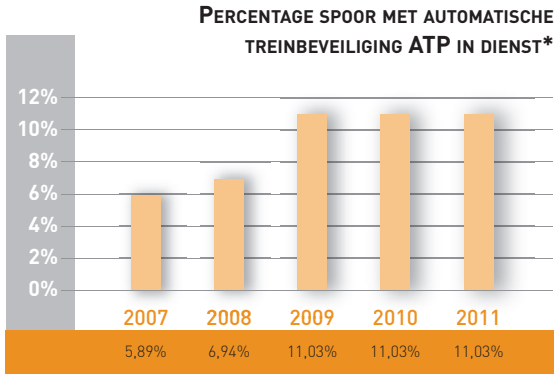


Kost van alle ongevallen, aantal verloren werkuren van het personeel en de onderaannemers ten gevolge van de ongevallen



2007: waarden ten opzichte van 2007.
 2008: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007 en 2008.
 2009: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007, 2008 en 2009.
 2010: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007, 2008, 2009 en 2010.
 2011: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007, 2008, 2009, 2010 en 2011.

Technische veiligheid van de infrastructuur en het gebruik ervan, veiligheidsbeheer



[*] Belangrijke opmerking aangaande het percentage van het aantal kilometer spoor in dienst uitgerust met een automatische treinbeveiliging (Automatic Train Protection system): het gepubliceerde cijfer 11,03 %, lijkt weinig maar omvat niet alle geïnstalleerde systemen. De Belgische infrastructuurbeheerder Infrabel heeft immers besloten om het grootste deel van de stopseinen uit te rusten met het TBL1+ systeem, dat in staat is om een trein automatisch door een noodstop tot stilstand te brengen indien de bestuurder het gesloten sein voorbijrijdt of het sein nadert met een te hoge snelheid. Op 30/06/2012 werd op het gehele Belgische spoornetwerk 80,774% van het risico gedekt met een TBL1+ systeem.

2007: waarden ten opzichte van 2007.
 2008: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007 en 2008.
 2009: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007, 2008 en 2009.
 2010: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007, 2008, 2009 en 2010.
 2011: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2007, 2008, 2009, 2010 en 2011.



C.2. Definities gebruikt in dit jaarverslag

a) Voor de periode 2006-2009 (reglement 91/03) :

doden (dodelijke slachtoffers):

Elke persoon die bij het ongeval ter plaatse om het leven komt of binnen de 30 dagen aan de gevolgen van het spoorwegongeval overlijdt, met uitzondering van zelfmoorden.

gewonden (zwaargewonde personen):

Elke persoon die bij het ongeval gewond is geraakt en langer dan 24 uur in het ziekenhuis werd opgenomen, met uitzondering van mensen die een zelfmoordpoging ondernomen hebben.

reizigerskilometer:

Meeteenheid die overeenkomt met het vervoer van een spoorwagereiziger over een afstand van 1 kilometer. Alleen de afstand die werd afgelegd over het grondgebied van het rapporterende land wordt meegerekend.

treinreiziger:

Elke persoon die niet deel uitmaakt van het treinpersoneel en die reist via de spoorweg, inclusief passagiers die proberen in of uit een bewegend treinvoertuig te stappen.

zelfmoord:

Daad waarbij iemand zichzelf opzettelijk probeert te verwonden en die de dood tot gevolg heeft, zoals geregistreerd en geklasseerd door de bevoegde nationale instantie.

ernstig ongeval:

Elk ongeval met ten minste één bewegend spoorvoertuig waarbij ten minste één persoon om het leven is gekomen of zwaargewond is geraakt, of waarbij er aanzienlijke schade werd toegebracht aan het rollend materieel, de sporen, andere installaties, of het milieu, of waarbij het verkeer ernstig ontregeld werd. Ongevallen in werkplaatsen, opslagruimten en magazijnen worden buiten beschouwing gelaten.

trein:

Eén of meer spoorvoertuigen getrokken door één of meer locomotieven of elektrische motorrijtuigen, of één motorrijtuig alleen, die onder een bepaald nummer of een specifieke benaming van een vast startpunt naar een vast eindpunt rijden. Een losse locomotief, m.a.w. een locomotief die alleen rijdt, wordt niet beschouwd als een trein.

treinkilometer:

Meeteenheid die de verplaatsing van een trein over een afstand van 1 kilometer weergeeft. Indien beschikbaar is dat de effectief afgelegde afstand, zo niet wordt de standaardafstand tussen de oorsprong en de bestemming gebruikt. Alleen de afstand afgelegd op het grondgebied van het rapporterende land wordt meegeteld.

b) Vanaf 2010: Common Safety Indicators

De definities van de Common Safety Indicators, zoals voorzien in richtlijnen 2004/49/EG en 2009/149/EG, werden in december 2009 omgezet in de nationale wetgeving.

De jaarlijkse veiligheidsverslagen van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen die we ontvangen hebben, bevatten de cijfers van de CSI's volgens de definities zoals in de geciteerde richtlijnen.

De abrupte overschakeling van nationale naar gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren heeft geleid tot grote verschillen in de cijfers, omdat die met andere definities werden opgeteld.

Die kentering is vanaf 2009 dan ook waarneembaar bij het bepalen van de veiligheidsdoelen (CST's).

Ook voor het opmaken van de trendanalyses zal er een breuk zijn in de cijfers, met als gevolg dat er pas binnen 2 of 3 jaar correcte trendanalyses kunnen worden opgesteld.

C.3. Afkortingen

VTE	Voltijds equivalent
ETCS	European Train Control System
ERTMS	European Railways Traffic Management System
MOBE	Met Onderhoud Belaste Entiteit
CSI	Common Safety Indicator
LC	Level Crossing
MLN	10 ⁶
MLD	10 ⁹
NSA	National Safety Authority
RS	Rolling Stock
SO/IB	Spoorwegondernemingen / Infrastructuurbeheerder
NVR	National Voertuig Register
AEV	Afkorting Voertuig Exploitant (= VKM, Vehicle Keeper Marker)



BIJLAGE D:

Belangrijke wijzigingen in de wetgeving en reglementering

	Wettelijke referentie	Datum waarop de wetgeving van kracht wordt	Reden voor de invoering	Beschrijving
Algemene wetgeving nationale spoorwegveiligheid				
	Wet van 14 april 2011 houdende diverse bepalingen. Artikel 30 wijzigt artikel 10 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.	16/05/2011	De wetswijziging bevestigt de onafhankelijkheid van de veiligheidsinstantie en definieert de leiding van de veiligheidsinstantie.	Deze wetswijziging zorgt ervoor dat de Koning niet langer de verplichting heeft om de veiligheidsinstantie aan te duiden binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.
	Koninklijk besluit van 22 juni tot aanwijzing van de veiligheidsinstantie van de spoorwegen.	18/07/2011	Dit koninklijk besluit is een nieuwe uitvoering van het artikel 10 en 11 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.	Het koninklijk besluit bevestigt de onafhankelijke positie van de Veiligheidsinstantie. Deze komt onder het rechtstreekse gezag van de minister van Mobiliteit. Dit koninklijk besluit beperkt hiernaast de termijn om nog personeel van de NMBS-groep over te plaatsen naar de Veiligheidsinstantie tot 18 maanden na inwerkingtreding van het besluit.
Gemeenschappelijke exploitatievoorschriften van het spoorwegnet, in het bijzonder de voorschriften betreffende de signalisatie- en spoorverkeers procedures	WESI 1.2- Sporen, kunstwerken en profielen.	03/02/2011	Nood om de operationele regels aan te passen.	Beschrijving van de spoorweginfrastructuur.
	WESI 1.3 - Diverse voorschriften.	04/03/2011	Nood om de operationele regels aan te passen.	Schematisch seininrichtingsplan.

	Wettelijke referentie	Datum waarop de wetgeving van kracht wordt	Reden voor de invoering	Beschrijving
	WESI 2.1 - Vaste installaties van de elektrische tractie.	23/05/2011	Nood om de operationele regels aan te passen.	Invoering van de gebruiksvoorschriften voor stroomafnemers met betrekking tot de stroomafname en de opdrukhoogte van de stroomafnemers. De precisering dat enkel de bestuurder van een tractievoertuig met elektrische stroomvoorziening gemachtigd is om de bovenleiding te aarden.
	WESI 3.3 - Lijnen met een stuurpostsignalisatiesysteem - het TVM-stuurpostsignalisatiesysteem.	17/03/2011	Nood om de operationele regels aan te passen.	TVM-stuurpostsignalisatiesysteem Invoering van een oude reglementering in de WESI.
	WESI 3.4 - Lijnen met een stuurpostsignalisatiesysteem - TBL-stuurpostsignalisatiesysteem.	17/03/2011	Nood om de operationele regels aan te passen.	Stuurpostsignalisatiesysteem TBL 2 Invoering van een oude reglementering in de WESI.
	WESI 4.2 - Remming van treinen en remproeven tijdens de exploitatie.	29/11/2011	Nood om de operationele regels aan te passen.	In het raam van de invoering van het ETCS de verhoging met 25 tot 30 % van de minimale geremde massa van treinen. De verwijdering van het specifieke karakter van de elektronisch bediende remmen waarmee de AM08 motorstellen van de NMBS zijn uitgerust. Deze aangelegenheid valt onder de bevoegdheid van de SO.
	WESI 4.3 - De schouwing van de treinen	16/02/2011	Nood om de operationele regels aan te passen.	Invoering van een oude reglementering met betrekking tot de schouwing van de goederentreinen in de WESI. Invoering van schouwingsvoorschriften voor reizigerstreinen.
	WESI 5.1 - Overseinen van mededelingen	05/05/2011	Nood om de operationele regels aan te passen.	Afschaffing van de grond-trein radioverbinding.



	Wettelijke referentie	Datum waarop de wetgeving van kracht wordt	Reden voor de invoering	Beschrijving
	WESI 5.5 - Maatregelen te nemen in geval van vertraging, incident, in nood verkeren, ongeval of abnormale toestand.	29/11/2011	Nood om de operationele regels aan te passen.	<ul style="list-style-type: none"> - Verwijdering van de aangelegenheden die enkel de IB aanbelangen; - Aanpassing van de voorschriften voor een achteruitrit, deze beweging vereist voortaan altijd een schriftelijke toelating om de rit te hervatten (E377); - Aanpassing van de voorschriften voor het hervatten van de rit van een trein die in volle baan werd gestopt om het eindsein te controleren; - Aanpassing van het formulier E613; - Aanpassing van de communicatieprocedures voor de formulieren E370, E372, E374, E375, E376, E377, E613; - Vervangen van de radio grond-trein door de GSM-R; - Plaatsen van de toorts met rode vlam door de bestuurder; - Aanpassing van het formulier E377; - Vermindering van de toegestane hersteltermijn in het geval van een beschadiging aan de boordapparatuur voor hulp bij het besturen; - Aanpassing van de tekst betreffende het verzenden van hulpelementen op de lijnen 3 en 4; - ETCS 1 op de lijnen 36 en 36N; - Achteruitrit op een beperkt traject; - "Ruim schakelen"; - Wijziging van E327 en ES505Bis.
	WESI 5.6 - Organisatie van de infrastructuurbeheerder.	06/06/2011	Nood om de operationele regels aan te passen.	<p>Invoeging van de voorschriften "de Installaties met Overgedragen Bediening (IOB)."</p> <p>Aanpassing schema Plaatselijk protocol voor het gebruik van de infrastructuur.</p>
	WESI 7.1 - Het besturen.	05/05/2011	Nood om de operationele regels aan te passen.	<p>Indienststelling van het ETCS Niveau 1 op de lijnen 36 en 36N tussen Brussel en Leuven alsook door diverse redactionele aanpassingen ingevolge de verwijdering van de aangelegenheden die eigen zijn aan de IB.</p>
	WESI 7.3 - Bijzondere voorschriften inzake arbeidsveiligheid.	23/08/2011	Nood om de operationele regels aan te passen.	<p>Het invoeren van een procedure voor de beveiliging tegen rijdende spoorvoertuigen.</p> <p>Beveiliging van het personeel in de Installaties met Overgedragen Bediening (IOB).</p>

BIJLAGE E:

Ontwikkeling van de veiligheidscertificering en -vergunningen – Cijfergegevens

E.1. Veiligheidscertificaten volgens richtlijn 2004/49/CE

		Totaal aantal certificaten	Aantal certificaten deel A in ERADIS
E.1.1. Aantal geldige veiligheidscertificaten deel A in het bezit van spoorwegondernemingen die in 2011 geregistreerd werden		6	3

		Totaal aantal certificaten	Aantal certificaten deel A in ERADIS
E.1.2. Aantal geldige veiligheidscertificaten deel B in het bezit van spoorwegondernemingen die in 2011 geregistreerd werden	Aantal veiligheidscertificaten deel B, waarvoor het deel A in België geregistreerd werd	6	5
	Aantal veiligheidscertificaten deel B, waarvoor het deel A in een andere lidstaat geregistreerd werd	8	7

			A	R	P
E.1.3. Aantal aanvragen voor veiligheidscertificaten deel A ingediend in 2011 door geregistreerde spoorweg-ondernemingen		Nieuwe certificaten	3	0	0
		Geactualiseerde/aangepaste certificaten	0	0	0
		Hernieuwde certificaten	0	0	0

A = Aanvaarde aanvraag, het certificaat werd uitgereikt.

R = Verworpen aanvraag, er werd geen certificaat uitgereikt.

P = De zaak is nog hangende, er werd nog geen certificaat uitgereikt.



		A	R	P	
E.1.4. Aantal aanvragen voor veiligheidscertificaten deel B ingediend in 2011 door geregistreerde spoorwegondernemingen	waarvoor het deel A in België geregistreerd werd	Nieuwe certificaten	0	0	0
		Geactualiseerde/aangepaste certificaten	2	0	0
		Hernieuwde certificaten	1	0	1
	waarvoor het deel A in een andere lidstaat geregistreerd werd	Nieuwe certificaten	2	0	0
		Geactualiseerde/aangepaste certificaten	2	1	1
		Hernieuwde certificaten	1	0	0

A = Aanvaarde aanvraag, het certificaat werd uitgereikt.
 R = Verworpen aanvraag, er werd geen certificaat uitgereikt.
 P = De zaak is nog hangende, er werd nog geen certificaat uitgereikt.

	Totaal aantal ingetrokken certificaten in 2011	Aantal ingetrokken certificaten in ERADIS in 2011
E 1.5 Aantal veiligheidscertificaten deel A ingetrokken in 2011	0	0
E 1.6 Aantal veiligheidscertificaten deel B ingetrokken in 2011	0	0

	Naam spoorwegondernemingen	Lidstaat waar het veiligheidscertificaat deel A werd afgegeven
E.1.7. Lijst van landen waar spoorwegondernemingen die in België een aanvraag indienden voor een veiligheidscertificaat deel B al een veiligheidscertificaat deel A kregen.	Eurostar Ltd.	Verenigd Koninkrijk
	SNCF E.P.I.C.	Frankrijk
	DB Schenker Rail Nederland N.V.	Nederland
	ERS Railways B.V.	Nederland
	Euro Cargo Rail S.A.S.	Frankrijk
	Rotterdam Rail Feeding B.V.	Nederland
	Rurtalbahn Benelux B.V.	Nederland
	Europorte S.A.S.	Frankrijk

E.2. Veiligheidsvergunningen volgens richtlijn 2004/49/EC

	Totaal aantal veiligheidsvergunningen
E.2.1. Aantal geldige veiligheidsvergunningen in het bezit van infrastructuurbeheerders die geregistreerd zijn in België in 2011	1

		A	R	P
E.2.2. Aantal aanvragen voor veiligheidsvergunningen aangevraagd in 2011 door infrastructuurbeheerders	Nieuwe vergunningen	0	0	0
	Geactualiseerde/aangepaste vergunningen	0	0	0
	Hernieuwde vergunningen	0	0	0

A = Aanvaarde aanvraag, de vergunning werd uitgereikt.
 R = Verworpen aanvraag, er werd geen vergunning uitgereikt.
 P = De zaak is nog hangende, er werd nog geen vergunning uitgereikt.

	Totaal aantal veiligheidsvergunningen
Aantal veiligheidsvergunningen ingetrokken in 2011	1

E.3. Procedurele aspecten – Veiligheidscertificaten deel A

		Nieuw	Geactualiseerd/ Aangepast	Hernieuwd
Gemiddeld tijdsverloop, na ontvangst van de nodige informatie, tussen de ontvangst van een aanvraag en de uitreiking van een veiligheidscertificaat deel A in 2011 voor spoorwegbedrijven.	Vergunning uitgereikt door België	Gemiddeld 44 werkdagen	Gemiddeld 14 werkdagen	-
	Vergunning uitgereikt door andere lidstaat	-	-	-



E.4. Procedurele aspecten – Veiligheidscertificaten deel B

		Nieuw	Geactualiseerd/ Aangepast	Hernieuwd
Gemiddeld tijdsverloop, na ontvangst van de nodige informatie, tussen de ontvangst van een aanvraag en de uitreiking van een veiligheidscertificaat deel B in 2011 voor spoorwegbedrijven.	Vergunning uitgereikt door België	Gemiddeld 56 werkdagen	Gemiddeld 36 werkdagen	0
	Vergunning uitgereikt door andere lidstaat	-	-	-

E.5. Procedurele aspecten – Veiligheidsvergunningen

		Nieuw	Geactualiseerd/ Aangepast	Hernieuwd
Gemiddeld tijdsverloop, na ontvangst van de nodige informatie, tussen de ontvangst van een aanvraag en de uitreiking van een veiligheidsvergunning deel B in 2010 voor spoorwegbedrijven.	Vergunning uitgereikt door België	Gemiddeld 21 werkdagen	Gemiddeld 21 werkdagen	0
	Vergunning uitgereikt door andere lidstaat	-	-	-



Koninkrijk België
Nationale Veiligheidsinstantie

*Dienst Veiligheid en
Interoperabiliteit van de Spoorwegen*



Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
DIENST VEILIGHEID EN INTEROPERABILITEIT VAN DE SPOORWEGEN
Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel