

# 2012

## Jaarverslag 2012 VAN DE BELGISCHE VEILIGHEIDSINSTANTIE

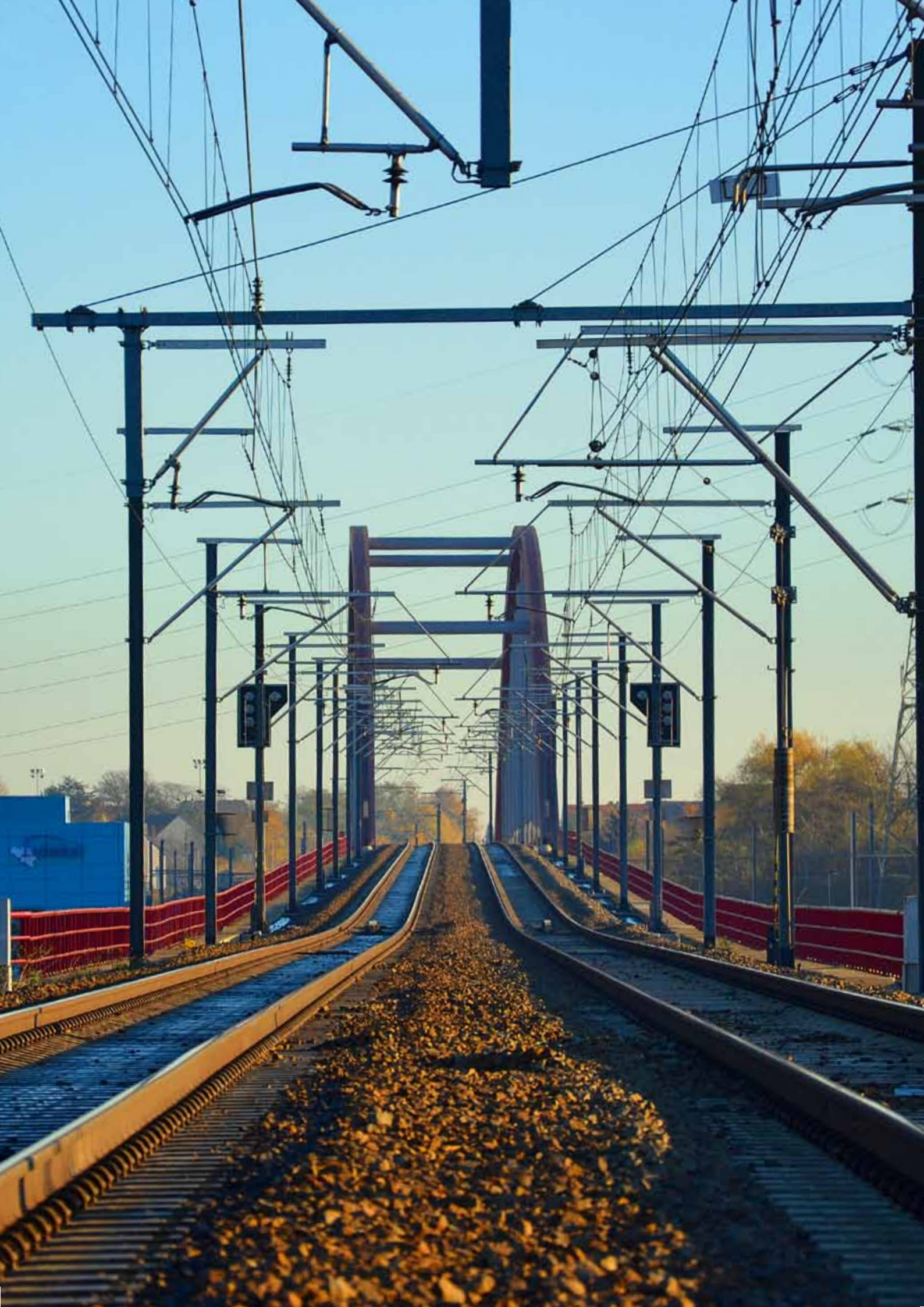


.be



Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen  
(FOD Mobiliteit en Vervoer)  
Vooruitgangstraat 56  
1210 BRUSSEL

[www.mobilit.belgium.be](http://www.mobilit.belgium.be)



# INHOUDSTAFEL



<b>(A)</b>	<b>VOORWOORD</b>	<b>5</b>
	1. Toepassingsgebied van het verslag	6
	2. Samenvatting	7
<b>(B)</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>9</b>
	1. Inleiding van het verslag	10
	2. Informatie over de spoorweginfrastructuur (Bijlage A)	10
	3. Samenvatting – Algemene trendanalyse	10
<b>(C)</b>	<b>ORGANISATIE</b>	<b>13</b>
	1. Voorstelling van de organisatie	14
	2. Organogram (Bijlage B)	17
<b>(D)</b>	<b>EVOLUTIE VAN DE SPOORWEGVEILIGHEID</b>	<b>19</b>
	1. Initiatieven ter verbetering van de veiligheidsprestaties	20
	2. Gedetailleerde trendanalyse	21
	3. Resultaten van de veiligheidsaanbevelingen	24
<b>(E)</b>	<b>BELANGRIJKE AANPASSINGEN IN DE WETGEVING EN REGLEMENTERING</b>	<b>27</b>
<b>(F)</b>	<b>ONTWIKKELING VAN DE VEILIGHEIDSCERTIFICERING EN -VERGUNNINGEN</b>	<b>33</b>
	1. Nationale wetgeving: start- en geldigheidsdata	34
	2. Numerieke gegevens (Bijlage E)	34
	3. Procedureaspecten	35
<b>(G)</b>	<b>TOEZICHT OP SPOORWEGONDERNEMINGEN EN INFRASTRUCTUURBEHEERDERS</b>	<b>39</b>
<b>(H)</b>	<b>VERSLAG VAN DE TOEPASSING VAN DE CSM BETREFFENDE RISICOANALYSE EN -BEOORDELING</b>	<b>49</b>
<b>(I)</b>	<b>BESLUITEN VAN DE VEILIGHEIDSINSTANTIE - PRIORITEITEN</b>	<b>51</b>
<b>(J)</b>	<b>INDIENSTSTELLINGEN</b>	<b>53</b>
<b>(K)</b>	<b>INFORMATIEBRONNEN</b>	<b>59</b>
<b>(L)</b>	<b>BIJLAGEN</b>	<b>61</b>
	BIJLAGE A: Informatie over de spoorweginfrastructuur	62
	BIJLAGE B: Organogram van de Veiligheidsinstantie	70
	BIJLAGE C: Gemeenschappelijke Veiligheidsindicatoren – Gegevens en gebruikte definities	71
	BIJLAGE D : Belangrijke wijzigingen in de wetgeving en reglementering	85
	BIJLAGE E: Ontwikkeling van de veiligheidscertificering en –vergunningen	94





# VOORWOORD

1. Toepassingsgebied van het verslag  
p. 6
2. Samenvatting  
p. 7

## Ⓐ 1. Toepassingsgebied van het verslag

Dit verslag beschrijft de activiteiten van de Belgische Nationale Veiligheidsinstantie in 2012. Het werd opgesteld door de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS).

De DVIS ressorteert rechtstreeks onder de minister die bevoegd is voor het vervoer per spoor. In het Koninklijk Besluit van 22 juni 2011 wordt de DVIS aangesteld als Veiligheidsinstantie. De DVIS werd zo bevoegd voor de opdrachten bepaald in artikel 16 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn 2004/49/EG. Deze opdrachten zijn:

- de toelating tot indienststelling van structurele subsystemen;
- het toezicht op conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen met de essentiële eisen van Richtlijn 2008/57/EG;
- de toelating tot indienststelling van nieuw of wezenlijk gewijzigd rollend materieel dat nog niet gedekt is door een Technische Specificatie inzake Interoperabiliteit (TSI);
- de afgifte, hernieuwing, aanpassing en intrekking van relevante elementen van de veiligheidslicenties en de veiligheidsvergunningen, de controle of er aan de voorwaarden en vereisten die in deze documenten zijn opgenomen, werd voldaan en of de activiteiten van de infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen overeenstemmen met de vereisten vastgelegd in de communautaire of nationale wetgeving;
- De ontwikkeling van en het toezicht op het regelgevend kader inzake veiligheid, met inbegrip van het systeem van de nationale veiligheidsregels;
- het toezicht op de behoorlijke registratie van het rollend materieel en op het nauwkeurig en regelmatig bijwerken van de veiligheidsgerelateerde informatie in het nationale register;

Bovenop deze activiteiten is de DVIS ook de bevoegde autoriteit 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 voldoet aan artikel 18 van de Europese spoorwegveiligheidsrichtlijn. Het is gebaseerd op de handleiding van het Europees Spoorwegbureau en bevat alle punten van artikel 18 van de Europese spoorwegveiligheidsrichtlijn.



## A 2. Samenvatting

Op basis van de aanbevelingen van de Commissie Buizingen en van het Europees Spoorwegbureau, heeft de DVIS in 2012 zijn technische bevoegdheden versterkt door de komst van nieuwe collega's zoals voorzien in het personeelsplan 2012. De DVIS heeft ook zijn structuur versterkt door de oprichting van een nieuwe eenheid die belast is met het toezicht. Wanneer het personeelsplan 2013 eenmaal is uitgevoerd, zou de DVIS in staat moeten zijn om het geheel van zijn taken uit te voeren en om in toenemende mate en als aanvulling op zijn toelatingsakten, ook activiteiten uit te voeren die hem in staat stellen om achteraf na te gaan of de regels en de procedures die in de veiligheidsbeheersystemen zijn opgenomen, correct worden toegepast.

De DVIS heeft in 2012 ook zijn positie in de Belgische spoorwegsector versterkt aan de hand van de voortzetting van het initiatief dat in 2011 werd opgestart en dat erin bestaat meermaals per jaar overlegvergaderingen rond veiligheid te organiseren. Deze vergaderingen stellen de DVIS en de FOD niet alleen in staat om de sector op de hoogte te brengen van nieuwe initiatieven zoals aanpassingen in de wetgeving, maar ze bieden de DVIS en de organisaties die op deze overlegvergaderingen aanwezig zijn ook de kans om hun standpunten uit te wisselen over onderwerpen die een veiligheidsstandpunt betreffen. Om dit veiligheidsoverleg te verbeteren, heeft de DVIS eind 2012, Eurogroup Consulting de opdracht gegeven om na te gaan hoe de structuur en de inhoud van deze vergaderingen kunnen worden verbeterd. Daarbij heeft Eurogroup Consulting niet enkel rekening gehouden met de coördinatievergaderingen tussen de actoren van de Belgische spoorwegwereld die reeds plaatsvinden, maar ook nagegaan hoe dit soort overleg in naburige landen is georganiseerd.

De tendensanalyse van de verschillende veiligheidsindicatoren toont in het algemeen een lichte verbetering van de performantie inzake veiligheid op het Belgische net. De ongevallen bij overwegen en de dramatische gevolgen ervan blijven het belangrijkste element in het aantal personen die om het leven komen. Het aantal ongeoorloofde voorbijrijdingen van gesloten seinen blijft afnemen en weerspiegelt daarmee de inspanning die men deed bij de uitvoering van TBL1+. Twee veiligheidsindicatoren met betrekking tot incidenten (spoorstaafbreek, knik in het spoor) zijn licht toegenomen en moeten allebei de nodige aandacht krijgen van de infrastructuurbeheerder en van de DVIS.

Eind 2012 waren er 15 spoorwegoperatoren op het Belgisch spoorwegnetwerk, met een veiligheids-certificaat afgeleverd door de DVIS, conform de Richtlijn 2004/49/EG.

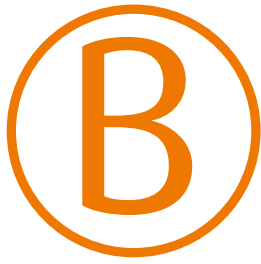
Vanaf november 2012 heeft de DVIS de Europese vergunningen voor treinbestuurder conform de Richtlijn 2007/59/EG afgeleverd.

In 2012 leverde de DVIS 4 erkenningen af aan opleidingscentra, conform de Richtlijn 2007/59/EG, waarvan één beperkt tot het personeel van een spoorwegonderneming.

In 2012 heeft de DVIS ook talrijke toelatingen voor ingebruikname afgegeven en dit zowel voor installaties aan de grond als aan boord. Deze toelatingen betreffen onder meer de inplanting van het ETCS-controlesysteem versie 2.3.0d op het niveau van de L36 en op bepaalde trajecten van corridor 2.







# INLEIDING

1. Inleiding van het verslag  
p. 10
2. Informatie over de spoorweginfrastructuur (Bijlage A)  
p. 10
3. Samenvatting – Algemene trendanalyse  
p. 10



## Ⓑ 1. Inleiding van het verslag

Dit verslag verschaft informatie over de ontwikkelingen inzake spoorwegveiligheid in België. Deze informatie is gebaseerd op de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, op de wijzigingen in de wet- en regelgeving op het vlak van spoorwegveiligheid, op de ontwikkelingen op het vlak van de veiligheidscertificaten en -vergunningen en op de ervaring inzake toezicht door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen.

De DVIS zal een kopie van dit jaarverslag aan het Europees Spoorwegbureau bezorgen. Dit verslag zal net zoals de versie in het Engels en in het Frans beschikbaar zijn op de website van de Federale Openbare dienst Mobiliteit en Vervoer ([www.mobiliteit.belgium.be](http://www.mobiliteit.belgium.be)).

De DVIS zal ook voor een papieren versie zorgen die bestemd is voor een beperkte verspreiding onder de geïnteresseerden.

## Ⓑ 2. Informatie over de spoorweginfrastructuur (Bijlage A)

### ***Kaart van het netwerk***

De Belgische infrastructuurbeheerder, Infrabel, stelde de bijgevoegde kaarten in bijlage A 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 lijst met de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders die een veiligheidscertificaat of een veiligheidsvergunning hebben die geldig is tot 31 december 2012 is eveneens beschikbaar in Bijlage A.

## Ⓑ 3. Samenvatting – Algemene trendanalyse

De algemene analyse van de veiligheidsindicatoren toont aan dat de ongevallen op overwegen en de gevolgen hiervan op het vlak van dodelijke ongevallen, de grootste bijdragers zijn tot het veiligheidsniveau dat door het spoorwegsysteem wordt gehaald. Ofschoon ze in de meeste gevallen niet rechtstreeks aan het spoorwegsysteem kunnen worden toegeschreven, zal de infrastructuurbeheerder toch acties ondernemen met het oog op de bewustmaking, de afschaffing en de modernisering van de overwegen teneinde het risico bij deze overwegen te verminderen.



De versnelde invoering van het TBL1+ systeem, alsook een versterkte coördinatie tussen de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder om de gevallen van ongeoorloofde voorbijrijdingen van gesloten seinen te analyseren, worden langzaamaan zichtbaar in de cijfers met betrekking tot deze ongeoorloofde voorbijrijdingen van gesloten seinen.

Wat de veiligheidsindicatoren inzake incidenten en dus mogelijke oorzaken van ongevallen betreft, moet er bijzondere aandacht worden besteed aan knikken in het spoor waarvan het aantal voor het derde jaar op rij is toegenomen.

De erg opvallende toename van het aantal foutieve seinindicaties op het netwerk is hoofdzakelijk te wijten aan een gemeenschappelijke oorzaak die aan het licht kwam door het onderzoek van het Onderzoeksorgaan na het ongeval te Godinne. De uitvoering van de aanbevelingen zouden het mogelijk moeten maken om deze veiligheidsindicator terug te brengen tot de gemiddelde waarde van de voorgaande jaren.

In 2012 leverde de DVIS, 1 veiligheidscertificaat deel A en 9 veiligheidscertificaten deel B af (bijwerkingen en vernieuwingen inbegrepen), en heeft hij 1 nieuwe spoorwegonderneming 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.

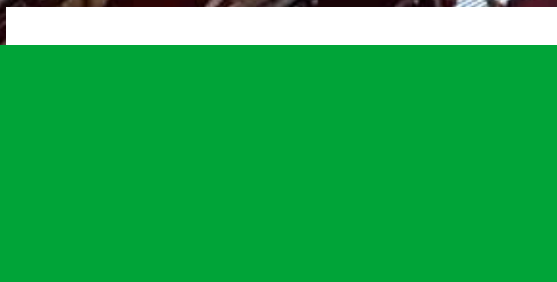
In het kader van de omzetting van de Richtlijn 2007/59/EG (regels die reeds omgezet waren in Belgische wetgeving) en de uniformisering van de erkenning van de bevoegdheden van de treinbestuurders, werden het Nationaal Register van aanvullende bevoegdheidsbewijzen (CCR) en het Nationaal Register van machinistenvergunningen (NLR) aangelegd en operationeel begin 2012.

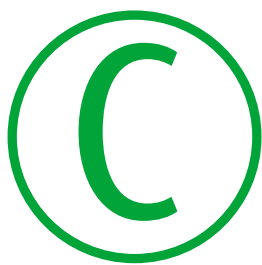
In april ontving de Veiligheidsinstantie de eerste aanvraag voor een Europese vergunning van treinbestuurder. Deze vergunning werd op 1 mei 2012 afgeleverd.

Ondertussen werden er in de periode die daarop volgde, van mei tot december 2012, 1193 Europese vergunningen uitgereikt. Dit betekent dat op 31/12/2012 ongeveer 20% van de Belgische treinbestuurders al in het bezit was van een Europese vergunning.

De DVIS heeft de vereenvoudiging voorgesteld van de wettelijke procedure van gelijkstelling van de erkenning van een psycho-medisch centrum in een andere lidstaat in het kader van de medische keuringen en bedrijfspsychologische examens, vereist voor de certificatie van het treinpersoneel.

De DVIS verstreekte 4 erkenningen als opleidingscentrum met betrekking tot de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders, vereist voor de aflevering van de Europese vergunning van treinbestuurder en de aanvullende bevoegdheidsbewijzen. Het betreft een privaat opleidingscentrum exclusief gericht op de vrije markt, twee opleidingscentra met een band met een spoorwegonderneming voor opleiding van het eigen personeel, maar ook gericht op de vrije markt, en een opleidingscentrum van een spoorwegonderneming exclusief voor eigen personeel. Hierdoor is de vrije toegang tot de opleiding van treinbestuurder verzekerd, voor alle types van opleiding en in de drie landstalen.





## ORGANISATIE

1. Voorstelling van de organisatie  
p. 14
2. Organogram (Bijlage B)  
p. 17



## © 1. Voorstelling van de organisatie

De DVIS heeft zijn activiteiten als Belgische Veiligheidsinstantie opgestart op 2 februari 2007. De dienst ressorteerde op dat ogenblik onder de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Krachtens het Koninklijk Besluit van 22 juni 2011, art. 3, werd de leiding (directeur en adjunct-directeur) van de DVIS onder het gezag van de minister van Mobiliteit geplaatst.

Conform de Wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, werd de DVIS belast met de taken vermeld in artikel 16 van Richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen. Deze Wet werd aangepast ingevolge de omzetting van Richtlijn 2007/59/EG inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen. Ook de opdrachten die conform deze Richtlijn aan de bevoegde instantie waren toevertrouwd, werden aan de DVIS toegekend.

De taken van de DVIS werden uitgebreid als gevolg van de omzetting van Richtlijn 2008/57/EG betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap en ingevolge de uitvoeringsbesluiten van de voornoemde wetten die voor een aantal bijkomende opdrachten hebben gezorgd.

Artikel 12 van de Wet van 19 december 2006 belast de DVIS ook met de controle op de doeltreffendheid van het remsysteem van het rollend spoorwegmaterieel zoals voorzien in hoofdstuk II van het Koninklijk Besluit van 15 september 1976 houdende reglement op de politie van personenvervoer per tram, pre-metro, metro, autobus en autocar.

De DVIS verleent technische bijstand aan de Belgische vertegenwoordiging op de vergaderingen van het Comité voor de veiligheid op het spoor en de interoperabiliteit (artikel 29 van Richtlijn 2008/57/EG betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap) en de dienst neemt ook deel aan werkgroepen van de Europese Commissie, van het ERA en van de OTIF (Intergouvernementele Organisatie voor het Internationale Spoorwegvervoer) met betrekking tot de veiligheid, de interoperabiliteit en het vervoer van gevaarlijke goederen.

In de geldende wetgeving, bevestigd door de aanbevelingen van de Commissie BUIZINGEN en de door het Europees Spoorwegbureau uitgevoerde audit, wordt onderstreept dat de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) zijn rol van nationale veiligheidsinstantie als toezichtsorgaan ten volle moet kunnen vervullen.

Om op doeltreffende wijze aan deze aanbevelingen te kunnen voldoen, werd er beslist om deze toezichthoudende activiteiten vanaf 01/01/2012 binnen een nieuwe afdeling te centraliseren.

Het jaar 2012 moet in ieder geval als een overgangsjaar worden gezien dat het onderstaande mogelijk maakte :

- de overname door de afdeling «Supervisie» van de controle- en inspectieactiviteiten, die voorheen door de afdeling «Safety» werden uitgeoefend;
- De voorbereiding van de integratie van de controle- en inspectieactiviteiten, die momenteel door de afdelingen «Infrastructuur» en «Materieel» worden waargenomen, in de afdeling «Supervisie».



Op 31 december 2012 telde de DVIS 32 voltijdse equivalenten. De deskundigen voeren diverse technische taken uit en worden administratief ondersteund.

Op 31 december 2012 is de DVIS als volgt georganiseerd:

### **Leiding van de DVIS (voorlopig enkel door een directeur geleid)**

De directeur is verantwoordelijk voor het algemeen bestuur, voor de externe communicatie en voor de diverse verslagen. Hij is eveneens de hiërarchische meerdere van alle leden van het personeel van de DVIS. Daarbovenop vertegenwoordigt hij de Veiligheidsinstantie bij alle nationale en internationale organisaties, en vooral bij het Europees Spoorwegbureau en het Comité voor Interoperabiliteit en Spoorwegveiligheid (RISC). De leiding is er eveneens mee belast om, in overleg met de overheid, het nationaal te bereiken veiligheidsniveau te bepalen en het nationale kader voor de regelgeving inzake veiligheidsaangelegenheden te ontwikkelen. Ze is ook verantwoordelijk voor de uitwerking van voorstellen voor de invoering van administratieve boetes.

### **Afdeling administratieve en juridische ondersteuning (1 afdelingshoofd en 6 medewerkers)**

Belangrijkste taken:

- Alle administratieve taken van de Veiligheidsinstantie;
- De opmaak van een personeelsplan, van competentieprofielen en van het opleidingsprogramma;
- De opmaak van de begroting alsook de follow-up van de binnenkomende en uitgaande facturen en de betaling ervan;
- De redactie van alle publicaties, zoals het jaarverslag, de website en andere officiële publicaties;
- Het verlenen van juridische bijstand voor de toepassing van de nationale en Europese regels;
- De organisatie van het Veiligheidsoverleg spoorwegexploitatie met de spoorwegsector;
- De publicatie van de procesbeschrijvingen, de uitwerking van deze beschrijvingen is de taak van de betrokken afdelingen.

### **Afdeling Certificering en Erkenning (1 afdelingshoofd en 5 medewerkers)**

Belangrijkste taken:

- Ten aanzien van de spoorwegondernemingen: de afgifte, hernieuwing, aanpassing en intrekking van de veiligheidscertificaten;
- Afgifte hernieuwing, aanpassing en intrekking van de nationale vergunning voor treinbestuurders en van het nationale attest van treinbegeleider conform het tweede spoorwegpakket;
- Afgifte hernieuwing, aanpassing en intrekking van de Europese vergunning voor treinbestuurders conform het derde spoorwegpakket;
- Afgifte hernieuwing, aanpassing en intrekking van de erkenning van opleidingscentra voor treinbestuurders en van examinatoren conform het derde spoorwegpakket;
- Afgifte hernieuwing, aanpassing en intrekking van de erkenning van bedrijfsprofessionele psychologische centra en van arbeidsgeneeskundige medische centra voor het boordpersoneel;

- Bijhouden van de registers met betrekking tot certificering van de spoorwegondernemingen en van de treinbestuurders (op Europees niveau), alsook die met betrekking tot de erkenning van de centra;
- Toezicht houden op het veiligheidsbeleid van de spoorwegondernemingen en op het nationale veiligheidsniveau door zich te baseren op de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren en de trendanalyses van het Onderzoeksorgaan;
- Toezicht houden op de maatregelen die worden genomen naar aanleiding van de aanbevelingen van het Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor;
- Deelnemen aan de werkgroepen van het Europese Spoorwegbureau over de gemeenschappelijke methoden voor risicobeoordeling, over de conformiteitscontrole inzake veiligheidscertificaten, over de erkenning van de examencentra en van de examinatoren, over de certificering van en de criteria voor het boordpersoneel en over de veiligheidsverslagen en de regelgeving.

### **Afdeling Infrastructuur (1 afdelingshoofd en 5 medewerkers)**

Belangrijkste taken:

- Toelating geven tot indienststelling van subsystemen voor de infrastructuur, de energie, het besturingssysteem en de seingeving (deel sporen);
- Toezicht houden op de toepassing door de infrastructuurbeheerder van de veiligheidsregels voor wat betreft de inrichting en het onderhoud dat hij uitvoert en de planning ten uitvoer brengen;
- Deelnemen aan de uitwerking van nationale regels en van nationale bijvoegsels bij de technische specificatie inzake interoperabiliteit voor de subsystemen van de infrastructuur;
- Nagaan of de interoperabiliteitscomponenten voldoen aan de eisen inzake conformiteit;
- Toezicht houden op de publicatie en het up-to-date houden van het infrastructuurregister;
- Deelnemen aan de werkgroepen van het Europese Spoorwegbureau inzake de subsystemen van de infrastructuur, de energie, het besturingssysteem en de seingeving.

### **Afdeling Rollend Materieel (1 afdelingshoofd en 5 medewerkers)**

Belangrijkste taken:

- Toelating geven tot indienststelling van subsystemen inzake het rollend materieel en de spoorrijtuigen;
- Aan het Europese Spoorwegbureau de gegevens doorsturen die in het ERATV (European Register of Authorised Types of Vehicles) moeten staan;
- Nagaan of de interoperabiliteitscomponenten voldoen aan de essentiële eisen;
- Antwoorden op de vragen van de sector over de regelgeving die van toepassing is op het rollend materieel en op het RID;
- Samenwerken met de veiligheidsinstanties van buurlanden;
- Toezicht houden op het gebruik van het rollend materieel door de infrastructuurgebruikers en op het onderhoud dat onder de verantwoordelijkheid van de met het onderhoud belaste eenheden valt;
- Deelnemen aan de opmaak van nationale regels en van nationale bijvoegsels bij de technische specificatie inzake interoperabiliteit voor de subsystemen van het rollend materieel;
- Een gegevensbank ontwikkelen en de nationale regels classificeren met het oog op de wederzijdse erkenning, zoals beschreven in de Richtlijn betreffende de interoperabiliteit;
- Up-to-date houden van het Nationaal Voertuigregister (NVR) conform de gemeenschappelijke specificaties, een alfanumerieke code toekennen aan de voertuigen, opslaan en bijwerken van de gegevens in het NVR, de verbinding met de virtuele Europese gegevensbank voorbereiden;





- Tussenkomen als nationaal vertegenwoordiger voor het MHV (merkteken houder voertuig);
- België vertegenwoordigen op de internationale bijeenkomsten georganiseerd door de Intergouvernementele Organisatie voor het Internationale Spoorwegvervoer (OTIF) en door de Europese Commissie, en die gaan over het vervoer van gevaarlijke goederen;
- Omzetten en toepassen van de internationale regelgeving inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen, controles doen en een verslag opmaken over de ongevallen;
- Toezicht houden op de remtesten van de tram- en metrostellen;
- Toezicht houden op de toepassing van de bijzondere veiligheidseisen met betrekking tot het vervoer per spoor van gevaarlijke goederen;
- Controleren van het gebruik van alle types spoorwegmaterieel op het spoorwegnet;
- Toezicht houden op de met het onderhoud belaste eenheden, toezien op de correcte toepassing van de regels alsook op de organisatie van het onderhoud;
- Deelnemen aan de werkgroepen van het Europese Spoorwegbureau over alle types van rollend materieel, de wederzijdse erkenning, het European Register of Authorised Types of Vehicles (ERATV) en de elektromagnetische compatibiliteit (EMC).

## Afdeling Supervisie (1 afdelingshoofd en 5 medewerkers)

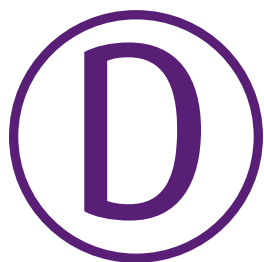
Belangrijkste taken:

- Een continu toezicht uitoefenen op het veiligheidsniveau van het spoorwegnetwerk rekening houdend met alle beschikbare informatiebronnen;
- Audits en inspecties uitvoeren met betrekking tot de veiligheidsreglementering of tot de toelatingen afgegeven door de DVIS, alsook met betrekking tot certificeringen, vergunningen en nieuwe systemen, en dat binnen de voorwaarden die afgifte ervan mogelijk maakten;
- Uitvoeren van controles bedoeld om de conformiteit van een procedure, van een subsysteem of van een prestatie ten opzichte van de vereiste normen inzake spoorwegveiligheid na te gaan;
- De opmaak van een supervisieplan;
- Samenwerkingsverbanden zoeken met het Onderzoeksorgaan voor de onderstaande domeinen:
  - de follow-up en registratie in real time van de incidenten die het veiligheidsniveau aantasten;
  - de analyse van de relevante elementen vermeld in de ongevallenverslagen van de infrastructuurbeheerder en van de spoorwegondernemingen;
- Anticiperen op de opmaak van nationale regels inzake het veiligheidspersoneel alsook van de nationale bijvoegsels bij de technische specificatie inzake interoperabiliteit voor het subsysteem van de exploitatie;
- Een conform advies uitbrengen over de exploitatieregels die de infrastructuurbeheerder heeft opgesteld en de communicatie op het vlak van de nationale regelgeving beheren;
- Deelnemen aan de werkgroepen van het Europese Spoorwegbureau inzake de toezichthoudende activiteiten.

## © 2. Organogram

Bijlage B





# EVOLUTIE VAN DE SPOORWEG- VEILIGHEID

1. Initiatieven ter verbetering van de veiligheidsprestaties  
**p. 20**
2. Gedetailleerde trendanalyse  
**p. 21**
3. Resultaten van de veiligheidsaanbevelingen  
**p. 24**

## ⓓ 1. Initiatieven ter verbetering van de veiligheidsprestaties

**Tabel D.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 D.1.2**

VEILIGHEIDSMATREGELEN DIE HET GEVOLG ZIJN VAN ANDERE VOORVALLEN

Veiligheidsmaatregel	Omschrijving van het voorval
Nihil	Nihil



## ② 2. Gedetailleerde trendanalyse

### GVI gegevens (bijlage C)

#### 1. Veiligheidsindicatoren met betrekking tot ongevallen:

1.1. *De waarde van de veiligheidsindicator voor het aantal ongevallen daalt voor het derde jaar op rij. Het merendeel van de ongevallen zijn ongevallen op overwegen of persoonsongevallen veroorzaakt door een rijdende trein. Het is belangrijk om op te merken dat het aantal botsingen op overwegen licht is toegenomen en dat het aantal persoonsongevallen veroorzaakt door een rijdende trein sterk gedaald is.*

1.2. *De veiligheidsindicator voor het aantal doden en gewonden vertoont een algemene afname van het aantal doden en gewonden en volgt daarmee dezelfde trend als de veiligheidsindicator voor het aantal ongevallen. Toch is het belangrijk op te merken dat het overgrote deel van de overlijdens zich bij de overwegen heeft voorgedaan.*

#### 2. Veiligheidsindicatoren met betrekking tot gevaarlijke goederen:

*De veiligheidsindicator voor de gevaarlijke goederen is gestegen als gevolg van de ongevallen te Godinne en Tintigny. Bij deze ongevallen zijn geen gevaarlijke stoffen vrijgekomen.*

#### 3. Veiligheidsindicatoren met betrekking tot zelfmoorden:

*De absolute cijfers voor het aantal doden door zelfmoord zijn gestabiliseerd op het niveau van 2011, maar ze blijven erg hoog.*

#### 4. Veiligheidsindicatoren met betrekking tot voorbodes van ongevallen:

*De globale veiligheidsindicator voor het aantal incidenten blijft stabiel. De veiligheidsindicator voor SPAD is gevoelig gedaald terwijl de veiligheidsindicatoren voor knikken in het spoor en onvolkomenheden die strijdig zijn met de veiligheid en die verband houden met de seingeving zijn toegenomen.*

#### 5. Veiligheidsindicatoren met betrekking tot de economische impact:

*De veiligheidsindicatoren voor de economische impact blijken erg volatiel.*

#### 6. Veiligheidsindicatoren met betrekking tot de technische veiligheid:

*Deze veiligheidsindicatoren weerspiegelen de intensieve ontplooiing van het TBL1+stelsel op het netwerk.*

#### 7. Veiligheidsindicatoren met betrekking tot het veiligheidsbeheer:

*Het percentage van het aantal intern uitgevoerde audits in vergelijking met het aantal geplande audits is toegenomen.*

## Commentaar

Tot in 2009 werden de historische definities van de oude NMBS gebruikt om de veiligheidsindicatoren te bepalen. Laatstgenoemde veiligheidsindicatoren zijn bovendien gebaseerd op de gegevens van de NMBS-Holding. Het Koninklijk Besluit van 5 juli 2010 belast het Onderzoeksgaan met de registratie, enerzijds, van de informatie over de ongevallen en incidenten in een databank, en anderzijds, met de uitvoering van trendanalyses.

Sinds 2010 krijgt de Veiligheidsinstantie de statistieken van het Onderzoeksgaan. De veiligheidsindicatoren zijn gebaseerd op de voorschriften van de bijgewerkte bijlage I van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. In de mate van het mogelijke worden deze statistieken gecorrigeerd op basis van de gegevens uit de jaarverslagen van de infrastructuurbeheerder en van de spoorwegondernemingen. De ongevalskosten betreffen enkel de kosten die verband houden met zware ongevallen.

Het zware ongeval te Buizingen heeft een aanzienlijke impact gehad op de cijfers van 2010 en weegt dus zwaar door in het besluit van de trendanalyse voor de vijf daaropvolgende jaren. Zoals aangegeven in punt 3 en aanhangsel 2 van de Beschikking 2009/460/EG van 5 juni 2009 betreffende de vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden om te beoordelen of voldaan is aan de veiligheidsdoelen, en zoals bedoeld in artikel 6 van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad, is het wenselijk om een zwaar ongeval zoals dat van Buizingen niet op te nemen in een trendanalyse. Het commentaar hieronder baseert zich dus niet enkel op de analyse van de veiligheidsindicatoren maar ook op de absolute gegevens opgenomen in bijlage C 2.

Bovenop de nieuwe gemeenschappelijke en nauwkeurigere definities, legt Richtlijn 2009/149/EG ook methodes op voor de berekening van de economische impact van de ongevallen. De veiligheidsindicatoren van de laatste drie jaren, waarvan de nieuwe definitie erg verschilt van de historische definitie of de definitie van Eurostat, geven uiteenlopende resultaten met betrekking tot de voorgaande jaren. Voor de veiligheidsindicatoren inzake de economische impact van de ongevallen, werd er een nieuw begrip ingevoerd, namelijk de "waarde van het voorkomen van een dode of zwaar gewonde" (Value of Preventing a Casualty of «VPC»). Een trendanalyse voor de vijf voorafgaande jaren is dus niet representatief en zal niet in dit jaarverslag voorkomen.

Het aantal botsingen is in 2012 opgelopen tot 3. Deze 3 botsingen slaan op de ongevallen te Godinne, Tintigny en Duffel. Deze 3 ongevallen maken het voorwerp uit van onderzoeken door het Onderzoeksgaan (OO). In dit stadium werd er nog geen gemeenschappelijke oorzaak voor deze 3 ongevallen geïdentificeerd. De DVIS zal ook toezicht houden op de uitvoering van de aanbevelingen van het OO met betrekking tot deze 3 botsingen.

Meer dan twee derden van de door de CSI gerapporteerde dodelijke ongevallen betreffen ongevallen ter hoogte van overwegen. De overgrote meerderheid van deze ongevallen is niet te wijten aan het spoorwegsysteem als zodanig, maar zijn het gevolg van de onvoorzichtigheid van derden. Acties om deze overwegen weg te nemen of deze opnieuw in te richten alsook sensibilisering van de gebruikers van overwegen zijn lopende bij de infrastructuurbeheerder teneinde deze trend om te keren.



Het aantal zelfmoorden en pogingen daartoe blijft stabiel op het niveau van 2011 maar toch redelijk hoog. De infrastructuurbeheerder, Infrabel, heeft een specifieke werkgroep opgericht om maatregelen uit te werken. Ook neemt hij deel aan het Europese onderzoeksproject RESTRAIL (REduction of Suicides and Trespasses on RAILway property).

Het aantal seinvoorbijrijdingen in een gevaarlijke situatie (Signal passed at danger = SPAD) vermindert jaar na jaar door de ingebruikname van TBL1+ op het netwerk en als gevolg van de invoering van werkgroepen waaraan de spoorwegondernemingen, Infrabel en de DVIS actief deelnemen.

De veiligheidsindicator voor knikken in het spoor blijft toenemen. Deze toename is te wijten aan verzakkingen van de ondergrond, de gevolgen van spoorophoging na interventie met onderstopmachines of te agressief rollend materieel. Ook al is het aantal spoorstaafbreuken licht toegenomen, toch blijft het nog lager dan het streefcijfer dat Infrabel zichzelf heeft opgelegd. Het verloop van de veiligheidsindicatoren voor de twee types incidenten zal van nabij door de DVIS worden gevolgd.

Een significante toename (factor 6 van 2 tot 12) werd opgetekend voor de veiligheidsindicator voor foutieve seinbeelden van de signalisatie. Deze toename is hoofdzakelijk te wijten aan de relaiscontacten die gesmolten waren als gevolg van een overspanning die ontstaan is ter hoogte van de krokodielen die in contact kwamen met de hoogspanningskabel van het motorrijtuig dat bij het ongeval te Godinne betrokken was. De DVIS zal zich ervan vergewissen dat de aanbevelingen van het Onderzoeksgaan uitgevoerd worden opdat dit probleem zich normaal gesproken niet meer opnieuw kan voordoen.

In het algemeen is het aantal audits, uitgevoerd door de ondernemingen, relatief zwak. De DVIS zal in de komende jaren bijzondere aandacht aan dit punt besteden teneinde na te gaan dat de door de kwaliteitscirkel van Deming aangetoonde cyclus (Plan Do Check Act) daadwerkelijk wordt geïmplementeerd en toegepast, en dat alle ondernemingen zich wel degelijk in een cyclus van voortgezette verbetering van de veiligheid hebben ingeschreven via het gebruik van hun eigen veiligheidsbeheersysteem.

## ① 3. Resultaten van de veiligheidsaanbevelingen

De veiligheidsaanbevelingen zijn voorstellen geformuleerd door het Onderzoeksgaan (OO), na hun onderzoek van ongevallen en bedoeld om de veiligheid van het spoorwegsysteem te verbeteren.

Deze aanbevelingen zijn gericht aan de verschillende actoren in de spoorwegsector. Het is de verantwoordelijkheid van de DVIS te zorgen dat de operationele opvolging van deze aanbevelingen door de betrokken partijen worden uitgevoerd.

Het proces, ontwikkeld door het OO, voor de uitwerking van haar onderzoeksrapporten voorziet in reguliere vergaderingen met de betrokkenen bij het ongeval dat zij onderzoeken.

Om deze aanbevelingen goed te begrijpen, neemt de DVIS nu deel aan deze vergaderingen en stelt zij, voor elk geopend onderzoek, een persoon aan als aanspreekpunt voor het OO.

In mei 2012 heeft het OO zijn onderzoeksrapport over het ongeval Buizingen afgerond.

Zoals vermeld in het jaarverslag van het OO, hebben de betrokkenen bij dit ongeval maatregelen genomen die het geheel van aanbevelingen van het OO aanpakken.

Sommige maatregelen werden reeds genomen, maar andere op langere termijn, zijn nog lopende. Het geheel van maatregelen genomen door de NMBS en Infrabel in antwoord op de aanbevelingen van het OO zijn voorgesteld in het jaarverslag van het OO.

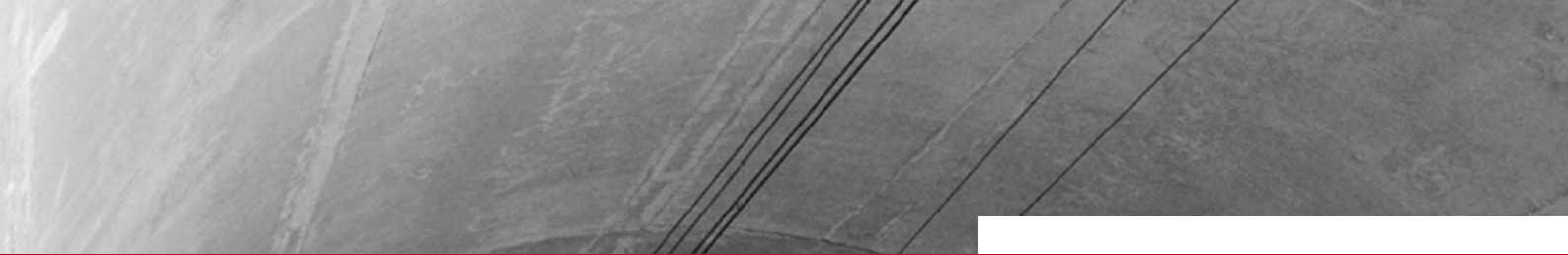
In al deze maatregelen is het belangrijk op te merken dat de NMBS en Infrabel actieplannen hebben opgesteld voor de ontplooiing van TBL1+ en ETCS, voor de systematische analyse van de omstandigheden bij seinvoorbijrijdingen, alsook voor de sensibilisering om de menselijke factor in rekening te brengen.

Van haar kant heeft de DVIS in 2012, zoals vermeld in de aanbeveling R1.2 van het verslag van het OO, dikwijls bij de verschillende overlegvergaderingen de SO's gewezen op hun verantwoordelijkheid en op het belang om het TBL1+ systeem te installeren.

De DVIS, in nauwe samenwerking met de bevoegde diensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer, volgt ook de invoering van ETCS op.









# BELANGRIJKE AANPASSINGEN IN DE WETGEVING EN REGLEMENTERING



De belangrijkste reglementaire wijzigingen in verband met de DVIS die in 2012 plaatsvonden, betreffen enerzijds, de financiering van de DVIS en het opleggen door laatstgenoemde van administratieve boetes, en anderzijds, de bijwerking van de regelgeving waarvan de DVIS de naleving moet bewaken.

### **Wat betreft de financiering van de Veiligheidsinstantie :**

#### ***Wijzigingen aan de regelgeving inzake de werking en de financiering***

Artikel 33/1 van de Wet van 19 december 2006 bepaalt dat de Koning het jaarlijkse door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen verschuldigde bedrag bepaalt voor het toezicht op de veiligheid van het vervoer per spoor en voor de ontwikkeling van de regelgeving door de Veiligheidsinstantie. De door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen verschuldigde bijdrage werd voor het kalenderjaar 2012 vastgelegd op 4.900.000 euro. Dit gebeurde in het Koninklijk Besluit van 27 maart 2012 tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 13 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 spoorweganet, als deelneming in de kosten van de Veiligheidsinstantie voor het toezicht op de veiligheid van het spoorvervoer en de ontwikkeling van de regelgeving.

### **Wat betreft de invoering van administratieve boetes :**

#### ***Koninklijk Besluit tot invoering van administratieve boetes***

In 2011 werd de Wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen gewijzigd door 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 om de Veiligheidsinstantie in staat te stellen om administratieve boetes op te leggen wanneer ze overtredingen op de bepalingen van de voornoemde Wet van 19 december 2006 vaststelt. In de Wet van 28 december 2011 was bovendien voorzien dat de Koning van ambtswege, door een in de Ministerraad overlegd besluit, de overtredingen op de met het oog op de uitvoering van de Wet van 19 december 2006 genomen besluiten en die met een administratieve boete worden bestraft, bepaalt.

In 2012 heeft de Koning deze bevoegdheid uitgeoefend door de goedkeuring van het Koninklijk Besluit van 26 mei 2012 houdende uitvoering van 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. Dit Koninklijk Besluit voorziet in administratieve boetes met betrekking tot overtredingen op het Koninklijk Besluit van 16 januari 2007 houdende veiligheidsvereisten en procedures van toepassing op de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, en op het Koninklijk Besluit van 16 januari 2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen, op het Koninklijk Besluit van 13 maart 2007 betreffende de procedure voor eensluidend advies van



de veiligheidsinstantie en betreffende de bekendmaking van nationale veiligheidsvoorschriften voor de spoorwegen, op het Ministerieel Besluit van 9 juni 2009 tot goedkeuring van het bestek voor het veiligheidspersoneel, op het Koninklijk Besluit van 13 november 2009 tot vaststelling van de nationale spoorwegveiligheidsdoelstellingen en -methodes, op het Ministerieel Besluit van 30 juli 2010 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van de rijpaden en op het Koninklijk Besluit van 22 juni 2011 betreffende de vergunning voor treinbestuurders en de registers van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen.

***Koninklijk Besluit houdende de vastlegging van het model van de legitimatiekaart bedoeld in artikel 13/1 van de Wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen***

Artikel 13/1 van de Wet van 19 december 2006 bepaalt in zijn artikel 13/1, ingevoegd door de voornoemde Wet van 28 december 2011, om te kunnen starten met de controles die kunnen leiden tot de opmaak van een verslag tot vaststelling van een overtreding op de Wet van 19 december 2006, of op één van zijn uitvoeringsbesluiten wat strafbaar is met een administratieve boete, dat een beambte van de Veiligheidsinstantie een legitimatiekaart, waarvan de Koning het model bepaalt, voorlegt.

Dit model staat in de bijlage van het Koninklijk Besluit van 13 juli 2012 tot vaststelling van het model van legitimatiekaart bedoeld in artikel 13/1 van de Wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

**Wat betreft de actualisatie en bijwerking van de regelgeving waarvan de DVIS de naleving bewaakt**

***Koninklijk Besluit van 17 februari 2012 tot aanpassing aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang van de regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen via de weg of per spoor***

Dit Koninklijk Besluit wijzigde het Koninklijk Besluit van 29 juni 2003 betreffende de opleiding van bestuurders van transporteenheden die andere gevaarlijke goederen dan radioactieve stoffen over de weg vervoeren, het Koninklijk Besluit van 5 juli 2006 betreffende de aanwijzing en de beroepsbekwaamheid van veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, per spoor of over de binnenwateren en het Koninklijk Besluit van 28 juni 2009 betreffende het vervoer via de weg of per spoor van gevaarlijke stoffen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen, teneinde deze besluiten in overeenstemming te brengen met Richtlijn 2010/61/EU van de Commissie van 2 september 2010 tot eerste aanpassing van de bijlagen bij Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang.

***Koninklijk Besluit van 3 augustus 2010 tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag, van het Koninklijk Besluit van 13 november 2009 tot vaststelling van de nationale spoorwegveiligheidsdoelstellingen en -methodes en van het Koninklijk Besluit van 12 september 2011 betreffende de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en de erkenning van opleidingscentra***

Dit Koninklijk Besluit wijzigde het koninklijke besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag om de Belgische modellen voor het veiligheidscertificaat, deel A en B, in te trekken. Deze modellen waren nutteloos geworden door de goedkeuring van Verordening 653/2007 van de Commissie van 13 juni 2007<sup>1</sup>, gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 445/2011 van de Commissie van 10 mei 2011, die het model van de genoemde documenten vastlegt.

Het Koninklijk Besluit van 13 november 2009 tot vaststelling van de nationale spoorwegveiligheidsdoelstellingen en -methodes werd gewijzigd om de woorden «veiligheidsreferentiewaarden» te vervangen door de woorden «nationale indicatoren van het veiligheidsniveau». Deze wijziging moet voorkomen dat er verwarring ontstaat tussen de nationale indicatoren, die bij Koninklijk Besluit van 13 november 2009 worden bepaald, en de nationale referentiewaarden, bepaald door een beschikking 2009/460/EG van de Commissie van 5 juni 2009 betreffende de vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden om te beoordelen of voldaan is aan de veiligheidsdoelen als bedoeld in artikel 6 van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad, gedefinieerd als een referentiewaarde die voor de betrokken lidstaat het maximaal aanvaardbare niveau voor een spoorwegrisicocategorie weergeeft. Het verschil tussen de twee concepten is dat de beschikking in het algemeen slaat op de nationale referentiewaarden met het oog op de mededeling ervan aan de Europese Unie, terwijl het Koninklijk Besluit verwijst naar de veiligheidsreferentiewaarden die specifiek zijn voor elke Belgische spoorwegonderneming en voor de Belgische infrastructuurbeheerder. De wijziging van de in het Koninklijk Besluit van 13 november 2009 gebruikte termen streeft ernaar dit verschil in terminologie duidelijker te maken.

De wijziging van het Koninklijk Besluit van 12 september 2011 betreffende de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en de erkenning van opleidingscentra strekt ertoe de mogelijkheid te behouden dat de afgifte gebeurt door de opleidingscentra die erkend zijn voor het geven van opleidingen krachtens het oude nationale systeem van nationale brevetten voor treinbestuurders, op voorwaarde dat deze afgifte strookt met de gefaseerde toepassing van de Europese hervorming van de vergunning van treinbestuurder waarvan er sprake is in artikel 60 van de Wet van 19 december 2006. Concreet betekent dit dat het verstrijken van de erkenning die aan de opleidingsinstanties voor treinbestuurders is verleend krachtens het oude koninklijke besluit van 18 januari 2008 betreffende de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel, gekoppeld wordt aan de toepassing van de fases van titel II, het nieuwe hoofdstuk V (certificering van treinbestuurders) van de Wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

---

<sup>1</sup> over het gebruik van een Europees gemeenschappelijk formaat voor de veiligheidscertificaten en voor de aanvraagformulieren, conform artikel 10 van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad, en over de geldigheid van de veiligheidscertificaten afgegeven krachtens Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad.









# ONTWIKKELING VAN DE VEILIGHEIDSCERTIFICERING EN -VERGUNNINGEN

## 1. Nationale wetgeving : start- en geldigheidsdata

p. 34

## 2. Numerieke gegevens (Bijlage E)

p. 34

## 3. Procedureaspecten

p. 35

## Ⓕ 1. Nationale wetgeving: start- en geldigheidsdata

- 1.1. Startdatum voor de uitreiking van veiligheidscertificaten conform artikel 10 van Richtlijn 2004/49/EG (deel A en deel B).

*De begindatum is de dag waarop de Wet met betrekking tot de veiligheid van de spoorwegexploitatie in werking is getreden, namelijk 2 februari 2007.*

- 1.2. Startdatum voor de uitreiking van veiligheidsvergunningen conform artikel 11 van Richtlijn 2004/49/EG

*De begindatum is de dag waarop de Wet met betrekking tot de veiligheid van de spoorwegexploitatie in werking is getreden, namelijk 2 februari 2007.*

- 1.3. Consulteerbaar maken van de nationale veiligheidsregels of andere relevante wetgeving voor de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders.

*De nationale veiligheidsregels zijn officieel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Ze kunnen permanent worden geraadpleegd op de website van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer onder de rubriek «Spoorvervoer/Professionals/Veiligheidsregels».*

*De nationale regels inzake de veiligheid van de spoorwegexploitatie zijn bekendgemaakt op een beveiligde website van de Infrastructuurbeheerder (INFRABEL). De spoorwegondernemingen en de kandidaten kunnen toegang krijgen tot deze site via [www.railaccess.be](http://www.railaccess.be)*

## Ⓕ 2. Numerieke gegevens (Bijlage E)

Bijlage E



## Ⓕ 3. Procedureaspecten

### 3.1. Veiligheidscertificaten 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):  
*In 2012 was er geen bijwerking/wijziging van een veiligheidscertificaat deel A.*
- 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 (3) 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.  
*Veel certificaten zijn uitgegeven vóór de publicatie van de Europese Verordening 1158/2010/EC en de publicatie van de handleidingen van de ERA over veiligheidsbeheerssystemen. Dit betekent dat, in het kader van vernieuwingen, het veiligheidsbeheerssysteem van de spoorwegondernemingen opnieuw moet worden beoordeeld wat leidt tot een vrij zware werklast voor de Nationale Veiligheidsinstantie.*

- 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.):
- *Verandering en/of uitbreiding type rollend materieel.*
  - *Aanpassing in het kader van wetswijzigingen.*
  - *Uitbreiding van de te exploiteren lijnen en/of taalgebied*
- 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 NVI-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 (3) van de Wet van 19/12/06 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.  
*Idem 3.1.7.*
- 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 2012*
- 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 2012*
- 3.3.3. Samenvatting van de problemen of moeilijkheden die regelmatig optreden in het kader van aanvraagprocedures voor veiligheidsvergunningen.  
*Geen enkel geval in 2012*
- 3.3.4. Samenvatting van de problemen gesignaleerd door de infrastructuurbeheerders bij hun aanvraag van een veiligheidsvergunning.  
*Geen enkel geval in 2012*
- 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 2012*
- 3.3.6. Bijdrage te betalen aan de NVI voor de uitreiking van een veiligheidsvergunning.  
*Geen enkel geval in 2012*





# OMSCHRIJVING VAN HET TOEZICHT OP SPOORWEGONDERNEMINGEN EN INFRASTRUCTUURBEHEERDERS



## 1. Omschrijving van het toezicht op spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders

### 1.1. Audits/Inspecties/checklists

In de geldende wetgeving, bevestigd door de aanbevelingen van de Commissie BUIZINGEN en door de audit uitgevoerd door het Europees Spoorwegbureau, wordt onderstreept dat de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) zijn rol van nationale veiligheidsinstantie als toezichtsorgaan ten volle moet kunnen vervullen.

Dit betreft vooral de hierna vermelde toezichthoudende activiteiten:

- de uitvoering van inspecties en audits;
- het continu toezicht op het veiligheidsniveau van het spoorwegnetwerk rekening houdend met alle beschikbare informatiebronnen.

Om op doeltreffende wijze aan deze aanbevelingen te kunnen voldoen, werd er beslist om deze activiteiten binnen een nieuwe afdeling te centraliseren.

Deze afdeling krijgt de naam «Supervisie» en wordt belast met:

- de uitvoering van audits en inspecties met betrekking tot de veiligheidsreglementering of tot de toelatingen afgegeven door de DVIS, alsook met betrekking tot certificeringen, vergunningen en nieuwe systemen binnen de voorwaarden die afgifte ervan mogelijk maakten;
- de uitvoering van controles bedoeld om de conformiteit van een procedure, van een subsysteem of van een prestatie met de vereiste normen inzake spoorwegveiligheid na te gaan;
- de opmaak van een supervisieplan en de aanpassing van dit plan indien nodig.

De afdeling «Supervisie» stond vanaf 01/01/2012 gedeeltelijk in voor deze opdracht.

Het jaar 2012 was een overgangsjaar dat het volgende mogelijk maakte:

- de overname door de afdeling «Supervisie» van de controle- en inspectieactiviteiten die voorheen door de afdeling «Safety» werden uitgeoefend ;
- de voorbereiding van de integratie van de controle- en inspectieactiviteiten, die door de afdelingen «Infrastructuur» en «Materieel» worden waargenomen, in de afdeling «Supervisie».

De implementatie van dit nieuwe beleid inzake het toezicht werd uitgelegd in twee documenten opgesteld door de DVIS:

- Beleid inzake supervisie – plan 2012;
- Supervisie – taken toevertrouwd aan de afdelingen “Rollend materieel” en “Infrastructuur”.





## 1.2. Aandachtspunten

### 1.2.1. Certificeringsactiviteiten:

- Inzake de audits met betrekking tot de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder en de veiligheidscertificaten deel A van de spoorwegondernemingen:

Risicobeheersingsmaatregelen voor alle aan de activiteit van de spoorwegonderneming of van de infrastructuurbeheerder verbonden risico's	2010/1158/EUBijlage II, A	2010/1169/EU Bijlage II, A
Risicobeheersing met betrekking tot het onderhoud en de materiaalvoorziening	2010/1158/EU Bijlage II, B	2010/1169/EU Bijlage II, B
Risicobeheersing met betrekking tot het gebruik van aannemers en de controle op leveranciers	2010/1158/EU Bijlage II, C	2010/1169/EU Bijlage II, C
Procedures en methoden om risico-evaluaties uit te voeren en risicobeheersmaatregelen te implementeren wanneer een aanpassing van de bedrijfsomstandigheden of nieuw materiaal leidt tot nieuwe risico's voor de infrastructuur of voor de exploitatie	2010/1158/EU Bijlage II, M	2010/1169/EU Bijlage II, M
Risico's die voortvloeien uit de activiteiten van andere partijen buiten het spoorwegsysteem	2010/1158/EU Bijlage II, D	2010/1169/EUBijlage II, D
Documentatie van het veiligheidsbeheersysteem	2010/1158/EU Bijlage II, E	2010/1169/EU Bijlage II, E
Verdeling van de verantwoordelijkheden	2010/1158/EU Bijlage II, F	2010/1169/EUBijlage II, F
Garanderen van controle door het management op verschillende niveaus	2010/1158/EUBijlage II, G	2010/1169/EU Bijlage II, G
Voortdurende verbetering waarborgen	2010/1158/EU Bijlage II, I	2010/1169/EU Bijlage II, I
Bepalingen voor periodieke interne audits van het veiligheidsbeheersysteem	2010/1158/EU Bijlage II, S	2010/1169/EU Bijlage II, S

- Op het gebied van inspecties met betrekking tot de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder en de veiligheidscertificaten, deel A en B, van de spoorwegondernemingen:

Deel A en veiligheidsvergunning:

Personeelsleden en hun vertegenwoordigers op alle niveaus betrekken	2010/1158/EU Bijlage II, H	2010/1169/EU Bijlage II, H
Goedkeuring van het veiligheidsbeleid door het hoofd van de organisatie en communicatie aan alle personeelsleden	2010/1158/EU Bijlage II, J	2010/1169/EU Bijlage II, J
Programma's voor de opleiding van personeel en systemen om ervoor te zorgen dat het personeel ter zake kundig blijft en de taken dienovereenkomstig worden uitgevoerd	2010/1158/EU Bijlage II, N	2010/1169/EU Bijlage II, N
Regelingen voor een voldoende informatievoorziening binnen de organisatie en, waar nodig, voor een voldoende uitwisseling van informatie tussen organisaties die op dezelfde infrastructuur opereren	2010/1158/EU Bijlage II, O	2010/1169/EU Bijlage II, O

Deel B:

Naleving van de netwerkspecifieke vereisten voor de competenties van het personeel	2010/1158/EU Bijlage III, B
--	--------------------------------

1.2.2. Activiteiten inzake de veiligheidsvoorschriften:

- voor wat betreft de inspecties met betrekking tot de veiligheidsvoorschriften van de infrastructuurbeheerder en van de spoorwegondernemingen zal voorrang worden gegeven aan de naleving van de communicatieregels, aan het toezicht op de rangeerdienst en aan de voorschriften voor passagierstreinen, deze laatste twee punten betreffen enkel de spoorwegondernemingen;



- Voor de inspecties met betrekking tot historisch materieel:

het erkenningscertificaat	MB van 26/07/2007 tot aanneming van een bestek voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur - Bijlage: 3.1
Verzekering	MB van 26/07/2007 tot aanneming van een bestek voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur - Bijlage: 3.1
Technisch dossier	MB van 26/07/2007 tot aanneming van een bestek voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur - Bijlage: 3.2
Veiligheidspersoneel	MB van 26/07/2007 tot aanneming van een bestek voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur - Bijlage: 4
Informatie ter beschikking gesteld aan het personeel	MB van 26/07/2007 tot aanneming van een bestek voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur - Bijlage: 3.3
Gebruiksovereenkomst	MB van 26/07/2007 tot aanneming van een bestek voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur - Bijlage: 3.5

- op het vlak van controles werd er voorrang 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. De activiteit met betrekking tot de RID-controles en de controle van de technische toestand van de rijkwielen blijven onveranderd ten opzichte van de voorgaande jaren.

## 2. Beschrijving van de behandeling van legale 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 heeft het jaarverslag van de infrastructuurbeheerder (Infrabel) en van de onderstaande spoorwegondernemingen ontvangen:

	Onderneming	Ontvangstdatum van het verslag
1	Infrabel	28/06/2013
2	NMBS N.V.	24/06/2013
3	Eurostar International Ltd	28/06/2013
4	SNCF	27/06/2013
5	Crossrail Benelux N.V.	8/07/2013
6	Trainsport N.V.	28/06/2013
7	DB Schenker Rail Nederland N.V.	20/06/2013
8	CapTrain Belgium N.V.	26/06/2013
9	ERS Railways B.V.	1/07/2013
10	Euro Cargo Rail S.A.S.	28/06/2013
11	Rotterdam Rail Feeding B.V.	20/06/2013
12	Railtraxx B.V.B.A.	26/06/2013
13	NMBS Logistics N.V.	28/06/2013
14	Rurtalbahn Benelux B.V.	22/07/2013
15	Europorte France S.A.S.	27/06/2013
16	PKP Cargo	21/06/2013

Om de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder aan te moedigen om hun jaarverslag tijdig (tegen 30 juni van elk jaar) in te dienen, werd het uitblijven van of de gedeeltelijke uitvoering van deze actie geregistreerd in de geplande lijst met de administratieve boetes. De DVIS pleegt overleg met de spoorwegondernemingen die niet of laattijdig hun jaarlijks verslag 2012 hebben ingediend, en verstrekt hen feedback over de gebreken in de ingediende jaarverslagen voordat in een latere fase zal worden overgegaan tot het opleggen van bestuurlijke boetes. De acties van de DVIS hebben effectief geresulteerd in het tijdig bezorgen van de jaarlijkse veiligheidsverslagen door al de spoorwegondernemingen (14 verslagen werden tijdig ontvangen en de overige twee werden met een vertraging van enkele dagen ontvangen), en ontbrekende elementen in de jaarverslagen 2011 werden samen met het jaarlijks veiligheidsverslag 2012 overgemaakt aan de Veiligheidsinstantie.



### 3. Aantal inspecties van de infrastructuurbeheerder, spoorwegondernemingen en opleidingsinstellingen in 2012

Bij de opmaak van het plan 2012 hebben we een aantal inspecties en controles gepland.

Deze geplande activiteiten werden niet uitgevoerd omwille van de onderstaande redenen:

- de rekrutering van personeel heeft vertraging opgelopen;
- de opleidingsnoden van het nieuw aangeworven personeel hebben aanzienlijke menselijke middelen vereist.

INSPECTIES		Uitgereikte veiligheids-certificaten deel A	Uitgereikte veiligheids-certificaten deel B	Uitgereikte veiligheids-vergunningen
Aantal inspecties	gepland	3	2	4
	niet gepland	0	0	0
	uitgevoerd	2	1	2

CONTROLES		Veiligheidsregels	Aantal wagons
Aantal controles van SO's/IB voor 2012	gepland	104	940
	niet gepland	0	0
	uitgevoerd	58	968

CONTROLES VAN HET MATERIEEL		Technische staat van de rijtuigen	RID	Conformiteit NVR/markering
Aantal controles van SO's/IB voor 2012	Gepland	400	360	180
	Niet gepland	0	0	0
	Uitgevoerd	411	368	189

CONTROLES remsysteem van trams		
Aantal controles voor 2012	Uitgevoerd op aanvraag	28

#### 4. Aantal audits van de infrastructuurbeheerder/ spoorwegondernemingen in 2012

De geplande audits moesten worden uitgevoerd met de hulp van een externe consultant in het raam van een openbare aanbestedingsprocedure.

De audit in verband met de veiligheidsvergunning maakt het voorwerp uit van een toewijzing, maar de uitvoering moest worden onderbroken door de problemen die zich bij de uitvoering ervan voordeden.

De audit in verband met de veiligheidscertificaten deel A werd verschoven naar volgend jaar door het intern gebrek aan bevoegd personeel dat kan instaan voor de uitvoering van de openbare aanbestedingsprocedure en voor het toezicht erop.

AUDITS		Uitgereikte veiligheids-certificaten deel A	Uitgereikte veiligheids-certificaten deel B	Uitgereikte veiligheids-vergunningen	Andere activiteiten
Aantal audits van de SO's/ IB voor 2012	Gepland	1	0	1	0
	Uitgevoerd	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

De betrokken ondernemingen werd gevraagd verbeterende maatregelen te nemen, maar niets kon dwingende acties van de DVIS rechtvaardigen.

De verwittiging over de noodzaak om zich te schikken naar de verordeningen 1158/2010 en 1169/2010 werd aan de betrokken ondernemingen tijdens de inspecties meegedeeld.



**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**

Nihil.

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

Nihil.







# VERSLAG VAN DE TOEPASSING VAN DE CSM BETREFFENDE RISICO- ANALYSE EN -BEOORDELING

Het Publicatieblad van de Europese Unie van 29/04/2009 heeft Verordening EG 352/2009 gepubliceerd tot vaststelling van een gemeenschappelijke veiligheidsmethode met betrekking tot de evaluatie en de risicobeoordeling zoals bedoeld in artikel 6, paragraaf 3, a), van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Artikel 10 van de Verordening EG 352/2009 bepaalt dat het in werking treedt op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie, zijnde 30/04/2009 en dat ze van toepassing is vanaf 01/07/2012, maar vanaf 19/07/2010 voor aanzienlijke veranderingen in de structurele subsystemen.

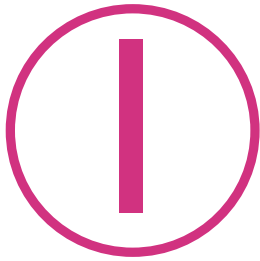
In 2012 heeft de infrastructuurbeheerder, Infrabel, de CSM met betrekking tot risicobeoordeling toegepast om de veilige integratie te bewijzen in drie dossiers voor toelating tot indienststelling. Wat betreft het rollend materieel, hebben 4 aanvragers van een toelating tot indienststelling de CSM toegepast op de risicobeoordeling om 7 keer de veilige integratie te bewijzen voor 4 types van voertuigen die een vloot van 224 eenheden vertegenwoordigen.

De vermeldingen in verband met de toepassing van de CSM's voor risico-evaluatie en -beoordeling in de jaarverslagen is beperkt tot de verslagen van twee SO's en dat van de IB.

Deze SO's leggen er de nadruk op dat er nog geen toepassingen waren in 2012 en dat zij een systeem ontwikkeld hebben om de CSM's toe te passen. Zij hebben zich vooral toegelegd op het ontwikkelen van procedures en de opleiding van hun personeel teneinde deze in de toekomst correct toe te passen.

Het verslag van de IB Infrabel is op dit vlak uitgebreider en geeft precies weer dat de voorschriften van de Verordening werden toegepast voor indienststellingen (zie vorige alinea), en voor wijzigingen van operationele en organisatorische aard, zijnde negen dossiers. In drie concrete gevallen heeft Infrabel een onafhankelijke beoordeling van het toepassen van de CSM's laten uitvoeren.





## BESLUITEN VAN DE VEILIGHEIDS- INSTANTIE - PRIORITEITEN

In 2012 kon de DVIS zijn organisatie en structuur versterken door de oprichting van een afdeling Supervisie waarvan de audit- en inspectieopdrachten de DVIS in de toekomst in staat zouden moeten stellen om naast zijn activiteiten inzake certificering en toelatingen, ook zijn dagdagelijks toezicht op de toepassing door de ondernemingen van de procedures van hun veiligheidsbeheersysteem alsook op de naleving van het geheel van regels die hen werden opgelegd, te versterken. Als gevolg van de goedkeuring van het personeelsplan 2012 en in overeenstemming met het KB van 22 juni heeft de DVIS voor de laatste keer zijn technische competentie kunnen versterken dankzij een personeelsversterking door gedetacheerden vanuit de NMBS-groep. Voortaan zal er een loopbaanontwikkelingsplan moeten worden gevolgd om te waarborgen dat de technische deskundigheid van de DVIS behouden blijft.

Meermaals per jaar worden er overlegvergaderingen gehouden waarop alle actoren van de Belgische spoorwegsector bijeenkomen. Dankzij deze vergaderingen kan de DVIS zich langzaam manifesteren binnen het Belgische spoorlandschap. Dit zal gebeuren via een versterking van de activiteiten van de DVIS in deze toezichthoudende activiteiten welke samen met de z'n overige activiteiten, de DVIS een meer strategische rol zullen verlenen.

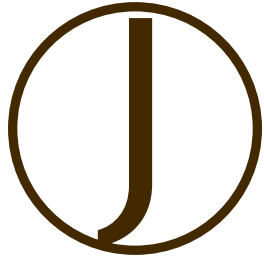
De trendanalyse van de veiligheidsindicatoren identificeert de belangrijke impact die ongevallen op overwegen voor de maatschappij teweegbrengt. De doorgedreven ontplooiing van TBL1+ op het netwerk alsook de versterkte coördinatie tussen de spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerder en de DVIS bij de analyse van de ongeoorloofde voorbijrijdingen van gesloten seinen weerspiegelt zich duidelijk in de veiligheidsindicator voor SPAD.

De infrastructuurbeheerder en de DVIS moeten bijzondere aandacht besteden aan de knikken in het spoor die voor het derde jaar op rij zijn toegenomen.

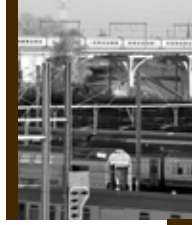
In 2012 hebben de gerechtelijke diensten geen eindconclusie uitgesproken aangaande het ernstige ongeval in Buizingen op 15 februari 2010, en werd het rapport van het Onderzoeksorgaan gepubliceerd. Bijgevolg werden er in 2012 aanbevelingen en maatregelen gedefinieerd om gelijkaardige dramatische ongevallen in de toekomst te voorkomen. De DVIS zal in de komende maanden regelmatig toezicht houden op de uitvoering van deze aanbevelingen door de betrokken ondernemingen.

De machinistenrichtlijn duidt de DVIS aan als bevoegde autoriteit en de voorbereiding van de hieraan verbonden taken en werkzaamheden werden aangevat in 2012.



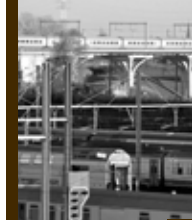


# INDIENSTSTELLINGEN



De toelatingen tot indienststelling van structurele subsystemen voor de infrastructuur die in 2012 zijn afgegeven, zijn samengevat in de onderstaande tabel.

Naam van het project	Subsysteem	Vergunning Nr.	Categorie van de vergunning	Beschrijving
L36N	INF	BE 61 2012 0001	Upgrade	Lijnsnelheid voor rollend materieel uitgerust met stuurpostbeseining tot 200km/u
L36N	ENE	BE 62 2012 0001	Upgrade	Lijnsnelheid voor rollend materieel uitgerust met stuurpostbeseining tot 200km/u
L36/L36C	CCS	BE 63 2012 0001	Upgrade	ETCS niveau 1 op een conventionele lijn bovenop de laterale seininrichting
L36N	CCS	BE 63 2012 0002	Upgrade	ETCS niveau 1 op een hogesnelheidslijn (tot 200 km/u) bovenop de laterale seininrichting
Diabolo [L36C]	INF	BE 61 2012 0002	Nieuwe lijn	Infrastructuurwerken en sporen
Diabolo [L36C]	ENE	BE 62 2012 0002	Nieuwe lijn	Energiebevoorradingssysteem
Diabolo [L36C]	CCS	BE 63 2012 0004	Nieuwe lijn	ETCS niveau 1 bovenop de laterale seininrichting
Diabolo [L25N]	INF	BE 61 2012 0003	Nieuwe lijn	Infrastructuurwerken en sporen
Diabolo [L25N]	ENE	BE 62 2012 0003	Nieuwe lijn	Energiebevoorradingssysteem
Diabolo [L25N]	CCS	BE 63 2012 0003	Nieuwe lijn	ETCS niveau 1 bovenop de laterale seininrichting
Corridor C (PP01)	CCS	BE 63 2012 0005	Upgrade	Plaatsing van ETCS niveau 1 op een conventioneel netwerk bovenop een laterale seininrichting

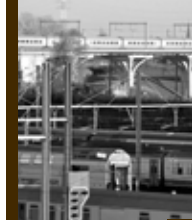


De toelatingen tot indienststelling van het rollend materieel die in 2012 zijn afgegeven, zijn samengevat in de onderstaande tabel.

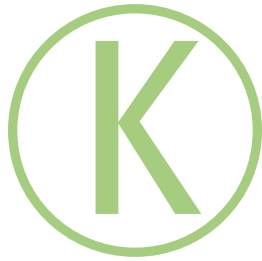
Vergunning voor het type voertuigen	Voertuig-categorie	Vergunning Nr.	Categorie van de vergunning	Beschrijving
AM08, versie enkelvoudige spanning 3kV	Ondeelbare treineenheid	BE 51 2011 0014	Upgrade/ Vernieuwing	Nieuw SW v1.0.0, gemengde meervoudige units, automatische remtest
AM08, versie tweevoudige spanning 3kV/25kV	Ondeelbare treineenheid	BE 51 2012 0001	Eerst	Gedeeltelijk STI-conform TSI CCS, TSI Geluid
AGC BiBi transborder B-F	Ondeelbare treineenheid	BE 51 2012 0002	Eerst	Geen TSI beoordeling
AM08, versie enkelvoudige spanning 3kV	Ondeelbare treineenheid	BE 51 2011 0014	Upgrade/ Vernieuwing	ETCS niveau 1 toegestaan (onder bepaalde voorwaarden)
JT42CWRM serie 864 (Klasse 66 D-B-F)	Locomotief	BE 51 2011 0015	Upgrade/ Vernieuwing	Toevoeging van 2 locomotieven
AM08, versie tweevoudige spanning 3kV	Ondeelbare treineenheid	BE 51 2012 0001	Upgrade/ Vernieuwing	Nieuw SW v1.1.1
AM08, versie enkelvoudige spanning 3kV	Ondeelbare treineenheid	BE 51 2011 0014	Upgrade/ Vernieuwing	Nieuw SW v1.1.1
TRAXX F140MS versie KF (D-A-B-NL)	Locomotief	BE 51 2008 0004	Upgrade/ Vernieuwing	Nieuw SW 6D, 7, 7A
Thalys PBA	Ondeelbare treineenheid	BE 51 2011 0016	Upgrade/ Vernieuwing	Nieuw SW Bi-standaard v7.2.4.5 en verkeer op de lijnen 25N en 36C/2
GM66 met ETCS	Locomotief	BE 51 2012 0003	Upgrade/ Vernieuwing	Integratie van ETCS
Eurolok 4000 type II versies B-F/D-B-F	Locomotief	BE 51 2012 0004	Upgrade/ Vernieuwing	Toevoeging van variant B-F
ES64U4-H (HLE18 SNCB)	Locomotief	BE 51 2011 0009	Upgrade/ Vernieuwing	Nieuw SW D2.3, D2.4, E

Thalys PBKA	Ondeelbare treineenheid	BE 51 2011 0017	Upgrade/ Vernieuwing	Nieuw SW Bi-standaard v7.2.4.5 en verkeer op de lijnen 25N en 36C/2
ES64U4-H1 (HLE19 SNCB)	Locomotief	BE 51 2012 0005	Upgrade/ Vernieuwing	Toevoeging van een automatische wagonkoppeling "GF" naar HLE18
ICE3M serie 406	Ondeelbare treineenheid	BE 51 2012 0006	Upgrade/ Vernieuwing	Uitbreiding van de toelating voor niet-geïntegreerde ETCS-treinsets, verschillende SW patches
V250 Fyra	Ondeelbare treineenheid	BE 51 2012 0007	Eerst	Gedeeltelijk TSI-conform TSI CCS, TSI ENE, TSI RST
TRAXX F140MS versie KL (D-B-F)	Locomotief	BE 51 2009 0005	Upgrade/ Vernieuwing	Nieuw SW 7, 7A
AGC BiBi transborder B-F	Ondeelbare treineenheid	BE 51 2012 0002	Upgrade/ Vernieuwing	Meervoudige unit en verkeer op lijn 75A
Rilmms (3514G2)	Wagon	BE 53 2012 0001	Upgrade/ Vernieuwing	Wijziging van staalrolwagen (3614D0)
Laaers versie 1215, 1215A, 1215L	Wagon	BE 53 2012 0002 BE 53 2012 0003	Eerst	Volledig TSI-conform TSI Wagons, TSI Geluid
Kraanwagon	Speciale voertuigen	BE 54 2012 0001	Upgrade/ Vernieuwing	Wijziging van RIV-wagon
MFS100 Materiaal vervoerder en vultrechtereenheid	Speciale voertuigen	BE 54 2012 0002	Eerst	Geen TSI beoordeling
EM202 motorrijtuig voor ETCS-testing	Speciale voertuigen	BE 54 2012 0003	Eerst	Geen TSI beoordeling
Wagon voor oprollen/afrollen	Speciale voertuigen	BE 54 2012 0004	Eerst	Geen TSI beoordeling
Grindtrein RR48M (RR48M4 en RR48M7)	Speciale voertuigen	BE 54 2012 0005	Eerst	Geen TSI beoordeling









## INFORMATIEBRONNEN

- Publicaties in het Belgisch Staatsblad (officieel Belgisch mededelingenblad) (zie punt E van dit jaarverslag)
- Interne informatie van de verschillende afdelingen van de DVIS
- Jaarverslagen van de infrastructuurbeheerder en van de spoorwegondernemingen (zie de lijst onder punt G.2. van dit jaarverslag)
- Verslagen van het Onderzoeksorgaan (OO)





## BIJLAGEN

**BIJLAGE A:** Informatie over de Belgische spoorwegsector

**p. 62**

**BIJLAGE B:** Organogram van de Veiligheidsinstantie

**p. 70**

**BIJLAGE C:** Gemeenschappelijke Veiligheidsindicatoren – Gegevens en gebruikte definities

**p. 71**

**BIJLAGE D:** Belangrijke wijzigingen in de wetgeving en de reglementering

**p. 85**

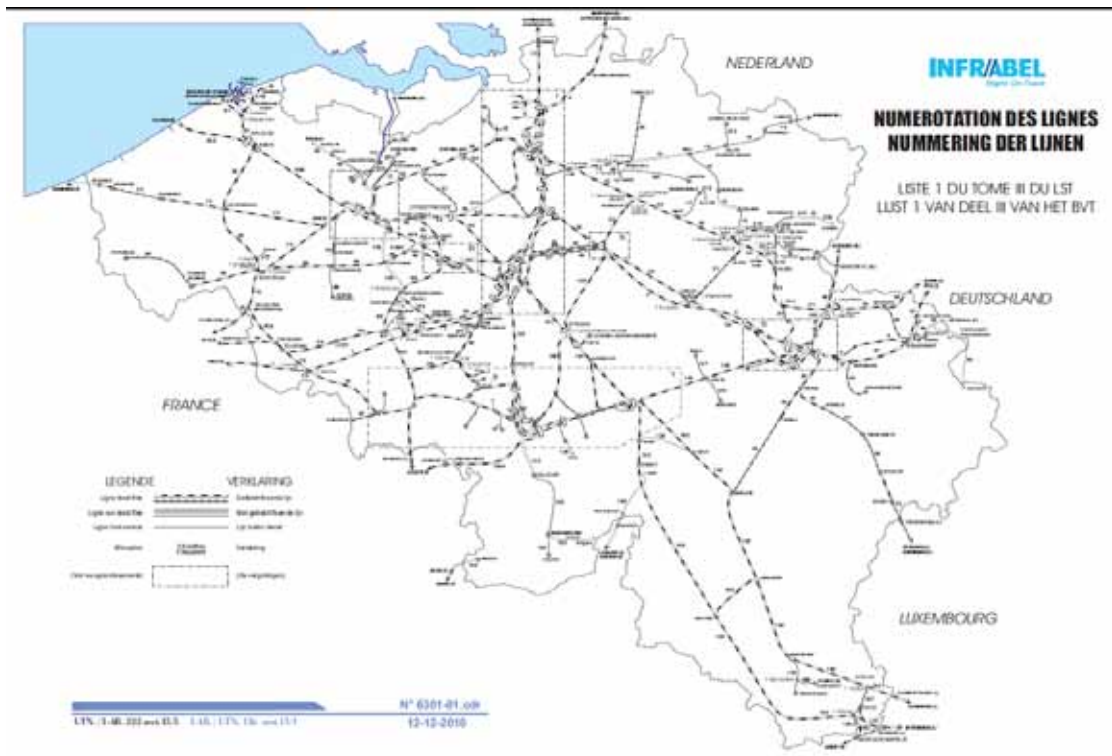
**BIJLAGE E:** Ontwikkeling van de veiligheidscertificering en –vergunning – Numerieke gegevens

**p. 94**



## BIJLAGE A: Informatie over de Belgische spoorwegsector

### 1. Kaart van het netwerk





## 2. Lijst van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders

### 2.1. Infrastructuurbeheerder (op 31 december 2012)

<i>Naam:</i>	<b>Infrabel</b>
<i>Adres:</i>	Marcel Broodthaersplein 2, B-1060 Brussel
<i>Website:</i>	<a href="http://www.infrabel.be">www.infrabel.be</a>
<i>Veiligheidsvergunning:</i>	BE 21 2008 001
<i>Geldig:</i>	van 22 mei 2008 tot 21 mei 2013
<i>Begindatum commerciële activiteit:</i>	1 januari 2005
<i>Totale spoorlengte/Vermogen:</i>	6.344 km
<i>Geëlektrificeerde spoorlengte/Spanning:</i>	25 kV: 834 km, 15 kV: 10 km, 3 kV: 4.880 km
<i>Totale spoorlengte dubbel/enkel:</i>	dubbel: 5.608 km, enkel: 736 km
<i>Totale lengte HSL:</i>	427 km HSL= hogesnelheidslijn (volgens Richtlijn 96/48/CE)
<i>Gebruikte ATP uitrusting:</i>	TBL2, ETCS, TVM (ATP = Automatique Train Protection, automatische treinbeveiliging)
<i>Aantal LC:</i>	1.879 (LC = Level Crossing, overweg)
<i>Aantal seinen:</i>	-

### 2.2. Spoorwegondernemingen (op 31 december 2012)

#### a. Vervoer van reizigers

<i>Naam:</i>	<b>NMBS – Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen N.V.</b> <b>SNCB – Société Nationale des Chemins de fer Belges S.A.</b>
<i>Adres:</i>	Hallepoortlaan 40, B-1060 Brussel
<i>Website:</i>	<a href="http://www.nmbs.be">www.nmbs.be</a> - <a href="http://www.sncb.be">www.sncb.be</a>
<i>Veiligheidscertificaat deel A:</i>	BE 11 2011 0001
<i>Geldig:</i>	van 30 juni 2011 tot 29 juni 2014
<i>Veiligheidscertificaat deel B:</i>	BE 12 2012 0008
<i>Geldig:</i>	van 30 november 2012 tot 12 mei 2015





*Naam:* **Eurostar International Ltd**  
*Adres:* Hallepoortlaan 40, B-1060 Brussel

*Website:* [www.eurostar.com](http://www.eurostar.com)  
*Veiligheidscertificaat deel A:* UK 11 2009 0083  
*Geldig:* van 1 september 2010 tot 18 april 2012  
*Veiligheidscertificaat deel B:* BE 12 2010 0005  
*Geldig:* van 18 augustus 2010 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](http://www.nmbs.be) - [www.sncb.be](http://www.sncb.be)  
*Veiligheidscertificaat deel A:* BE 11 2011 0001  
*Geldig:* van 30 juni 2011 tot 29 juni 2014  
*Veiligheidscertificaat deel B:* BE 12 2011 0008  
*Geldig:* van 30 november 2012 tot 12 mei 2015

*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](http://www.sncf.com)  
*Veiligheidscertificaat deel A:* FR 11 2009 0021  
*Geldig:* van 4 december 2009 tot 28 juni 2012  
*Veiligheidscertificaat deel B:* BE 12 2011 0001  
*Geldig:* van 8 april 2011 tot 7 april 2014

*Naam:* **Crossrail Benelux N.V.**  
*Adres:* Luchthavenlei 7A, B-2100 Deurne  
*Website:* [www.crossrail.ch](http://www.crossrail.ch)  
*Veiligheidscertificaat deel A:* BE 11 2011 0003  
*Geldig:* van 20 oktober 2011 tot 19 oktober 2014  
*Veiligheidscertificaat deel B:* BE 12 2012 0002  
*Geldig:* van 10 januari 2012 tot 9 januari 2015

*Naam:* **Trainsport N.V.**  
*Adres:* Transcontinentaalweg 4, B-2030 Antwerpen  
*Website:* [www.trainsport.com](http://www.trainsport.com)  
*Veiligheidscertificaat deel A:* BE 11 2011 0002  
*Geldig:* van 30 september 2011 tot 29 september 2014  
*Veiligheidscertificaat deel B:* BE 12 2012 0007  
*Geldig:* van 17 oktober 2012 tot 15 januari 2015

*Naam:* **DB Schenker Rail Nederland N.V.**  
*Adres:* Moreelsepark 1, NL-3511 EP  
Utrecht  
*Website:* [www.rail.dbschenker.nl](http://www.rail.dbschenker.nl)  
*Veiligheidscertificaat deel A:* NL 11 2009 2130  
*Geldig:* van 15 november 2007 tot 16  
november 2012  
*Veiligheidscertificaat deel B:* BE 12 2012 0004  
*Geldig:* van 27 april 2012 tot 26 april 2015



*Naam:* **CapTrain Belgium N.V.**  
*Adres:* Hof ter Lo 7, bus 5, B-2140 Borgerhout  
*Website:* [www.captrain.be](http://www.captrain.be)  
*Veiligheidscertificaat deel A:* BE 11 2012 0001  
*Geldig:* van 14 augustus 2012 tot 13 augustus 2015  
*Veiligheidscertificaat deel B:* BE 12 2012 0007  
*Geldig:* van 4 december 2012 tot 3 december 2015

*Naam:* **ERS Railways B.V.**  
*Adres:* Albert Plesmanweg 61 k-l, NL-3088 GB  
Rotterdam  
*Website:* [www.ersrail.com](http://www.ersrail.com)  
*Veiligheidscertificaat deel A:* NL 11 2008 0883  
*Geldig:* van 16 december 2008 tot 29 maart 2010  
*Veiligheidscertificaat deel B:* BE 12 2010 0001  
*Geldig:* van 2 maart 2010 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](http://www.eurocargorail.com)  
*Veiligheidscertificaat deel A:* FR 11 2010 0016  
*Geldig:* van 30 september 2010 tot 30 september 2015  
*Veiligheidscertificaat deel B:* BE 12 2012 0001  
*Geldig:* van 5 januari 2012 tot 31 mei 2013

*Naam:* **Rotterdam Rail Feeding B.V.**  
*Adres:* Europaweg 855, NL-3199 LD Rotterdam  
*Website:* [www.railfeeding.nl](http://www.railfeeding.nl)  
*Veiligheidscertificaat deel A:* NL 11 2009 1993  
*Geldig:* van 1 mei 2009 tot 1 mei 2012  
*Veiligheidscertificaat deel B:* BE 12 2011 0004  
*Geldig:* van 2 november 2011 tot 15 augustus 2013

*Naam:* **Railtraxx B.V.B.A.**  
*Adres:* Van Geertstraat 81, B-2140 Antwerpen  
*Website:* [www.railtraxx.com](http://www.railtraxx.com)  
*Veiligheidscertificaat deel A:* BE 11 2010 0002  
*Geldig:* van 26 april 2010 tot 25 april 2013  
*Veiligheidscertificaat deel B:* BE 12 2010 0008  
*Geldig:* van 13 december 2010 tot 12 december 2013

*Naam:* **NMBS Logistics N.V.**  
**SNCB Logistics S.A.**  
*Adres:* Avenue Albert II 37, B-1030 Schaerbeek  
*Website:* [www.b-rail.be](http://www.b-rail.be)  
*Veiligheidscertificaat deel A:* BE 11 2010 0004  
*Geldig:* van 10 december 2010 tot 30 augustus 2013  
*Veiligheidscertificaat deel B:* BE 12 2010 0009  
*Geldig:* van 21 december 2010 tot 20 december 2013

*Naam:* **RurtalBahn Benelux B.V.**  
*Adres:* Albert Plesmanweg 121-141, NL-3088 GC Rotterdam  
*Website:* [www.rurtalBahn.nl](http://www.rurtalBahn.nl)  
*Veiligheidscertificaat deel A:* NL 11 2010 2420  
*Geldig jusqu'au:* van 19 oktober 2010 tot 1 oktober 2013  
*Veiligheidscertificaat deel B:* BE 12 2011 0003  
*Geldig:* van 3 mei 2011 tot 2 mei 2014

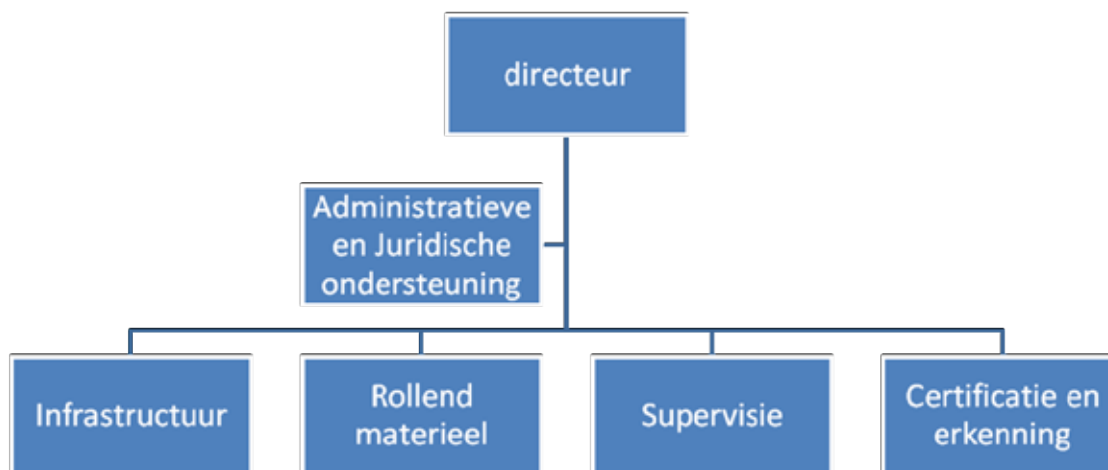


*Naam:* **Europorte France S.A.S.**  
*Adres:* Tour de Lille, 60 Boulevard de Turin CS 30004,  
FR-59777 Lille  
*Website:* [www.europorte.com/uk/subsidiaries/europorte-france/](http://www.europorte.com/uk/subsidiaries/europorte-france/)  
*Veiligheidscertificaat deel A:* FR 11 2010 0018  
*Geldig:* van 4 november 2010 tot 26 november 2011  
*Veiligheidscertificaat deel B:* BE 12 2010 0005  
*Geldig:* van 13 juli 2011 tot 12 juli 2014

*Naam:* **PKP Cargo N.V.**  
*Adres:* ul Grojecka 17, 02-21 Warszawa, Polen  
*Website:* [www.pkp-cargo.pl](http://www.pkp-cargo.pl)  
*Veiligheidscertificaat deel A:* PL 11 2009 0001  
*Geldig:* van 25 juni 2009 tot 24 juni 2014  
*Veiligheidscertificaat deel B:* BE 12 2012 0006  
*Geldig:* van 9 oktober 2012 tot 10 oktober 2015

## BIJLAGE B: Organogram van de Veiligheidsinstantie

### 1. Interne organisatie



### 2. Band met andere nationale instanties

Voor wat het spoorvervoer betreft bestaan er diensten en organismen die rechtstreeks onder het gezag staan van de Minister van Overheidsbedrijven of de Minister van Mobiliteit. Er zijn ook diensten en organismen die onder het rechtstreeks gezag van de FOD Mobiliteit en Vervoer vallen.

#### Bevoegdheid van de Minister van Mobiliteit

- Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor (OOIS)
- Dienst Regulering van het Spoorvervoer en van de Exploitatie van de luchthaven Brussel-Naam
- Nationale Veiligheidsinstantie - Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS)
- Ombudsdienst voor de treinreizigers

#### Bevoegdheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer

- Directie Overheidsbedrijven en Spoorbeleid

#### Bevoegdheid van de Minister van Overheidsbedrijven

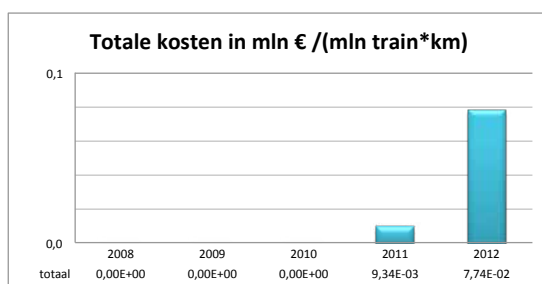
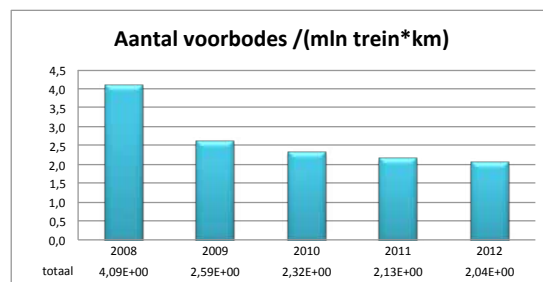
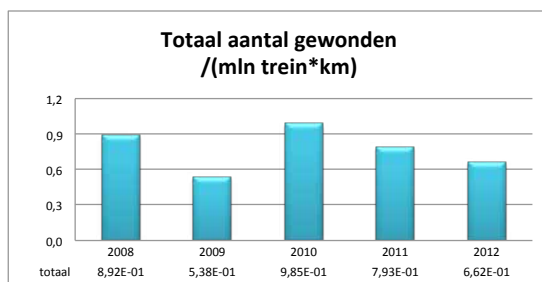
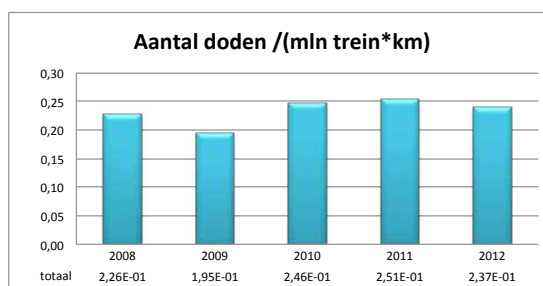
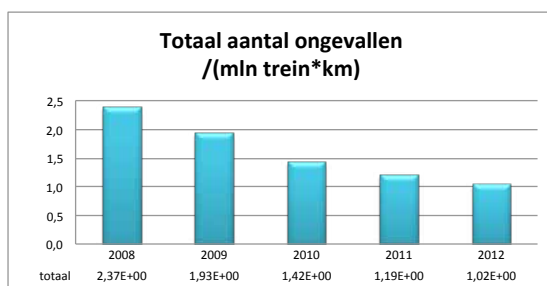
- Het raadgevend comité van gebruikers bij de NMBS



## BIJLAGE C: Gemeenschappelijke Veiligheidsindicatoren – Gegevens en gebruikte definities

### 1. GVI gegevens

#### 1.1. Overzicht van de prestaties



2008: waarden ten opzichte van 2008

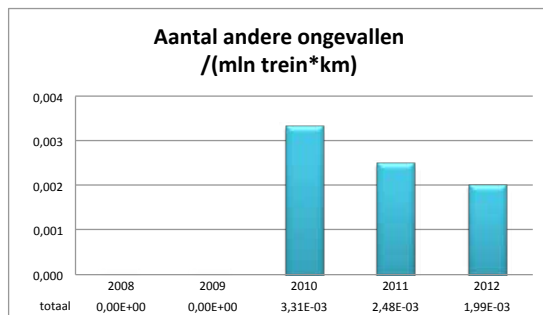
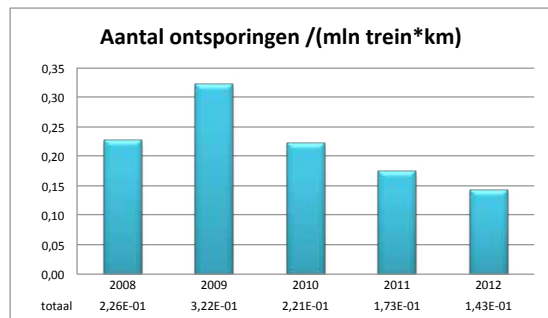
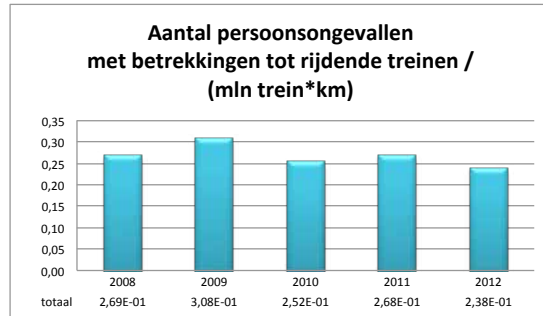
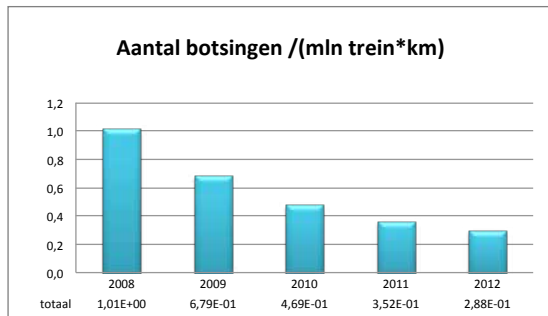
2009: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2008 en 2009

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

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

2012: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2008, 2009, 2010, 2011 en 2012

## 1.2. Ongevallen volgens de aard



2008: waarden ten opzichte van 2008

2009: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2008 en 2009

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

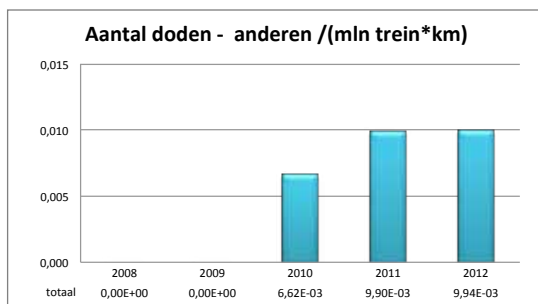
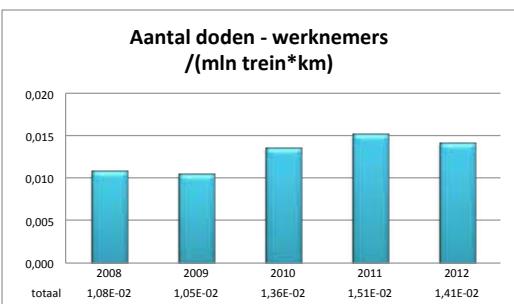
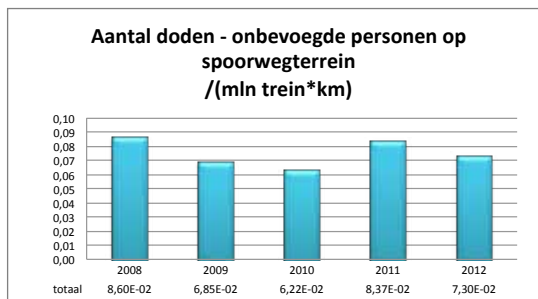
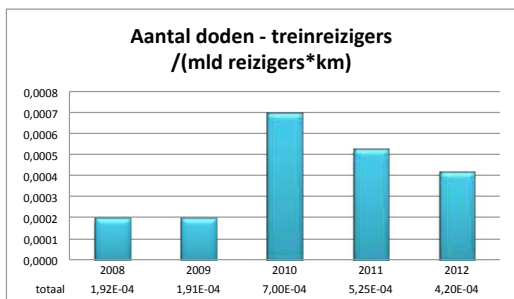
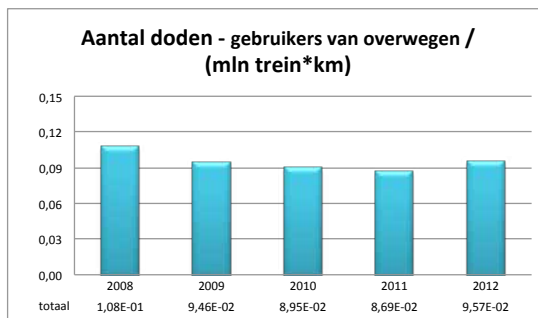
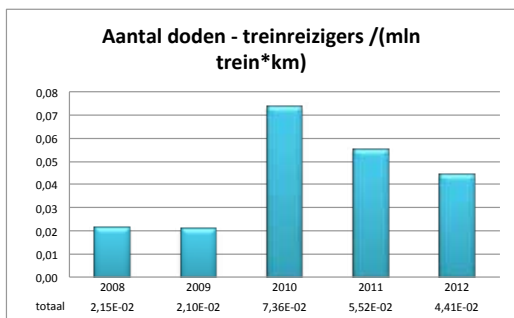
2011: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2008, 2009, 2010 en 2011

2012: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2008, 2009, 2010, 2011 en 2012



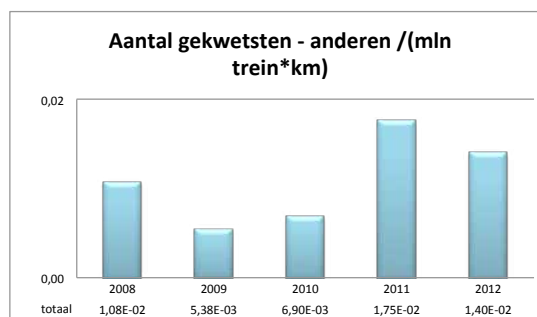
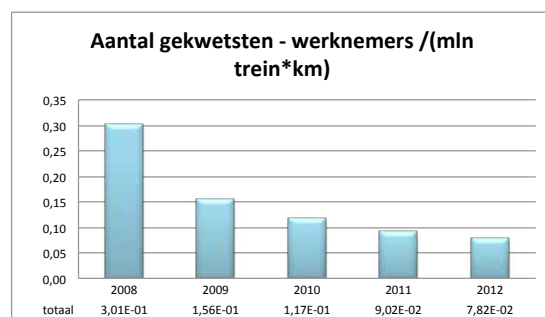
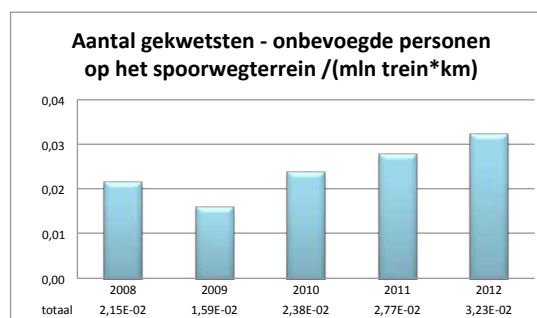
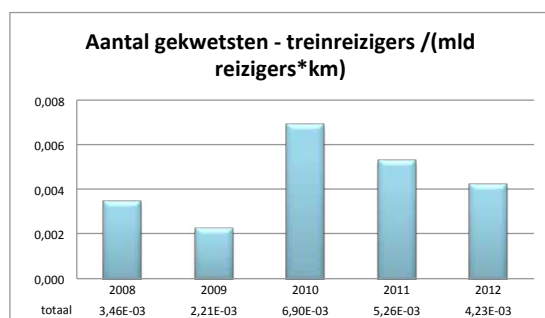
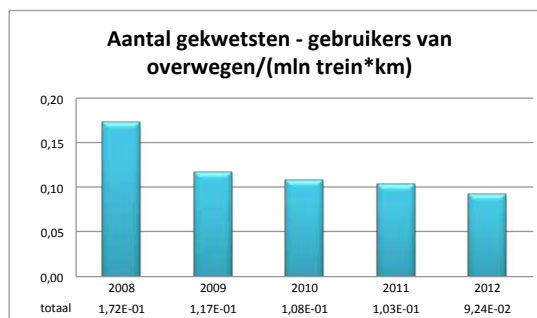
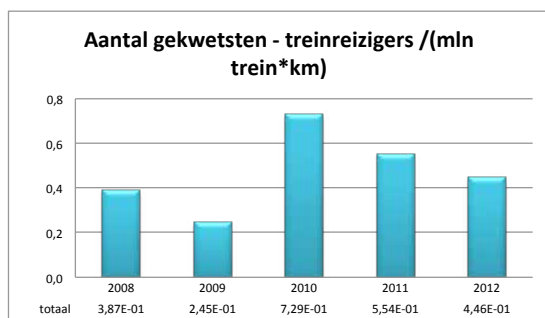


### 1.3. Doden volgens de categorie van betrokken personen



2008: waarden ten opzichte van 2008  
 2009: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2008 en 2009  
 2010: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2008, 2009 en 2010  
 2011: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2008, 2009, 2010 en 2011  
 2012: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2008, 2009, 2010, 2011 en 2012

#### 1.4. Gewonden volgens de categorie van betrokken personen



2008: waarden ten opzichte van 2008

2009: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2008 en 2009

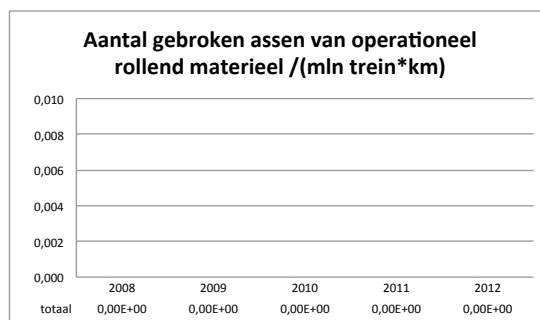
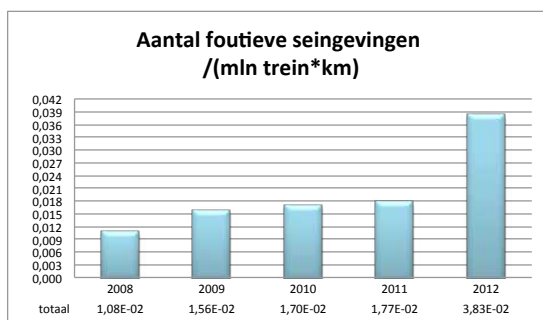
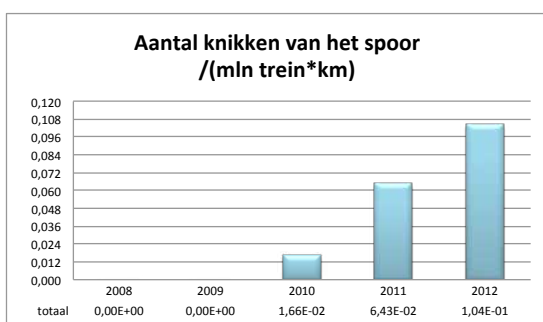
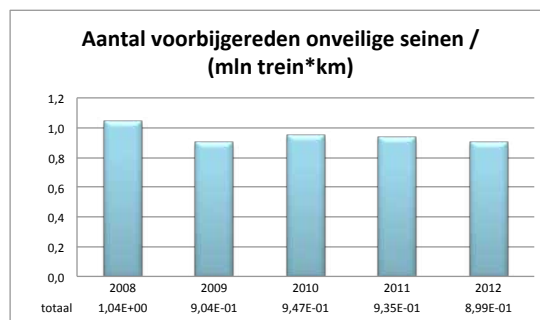
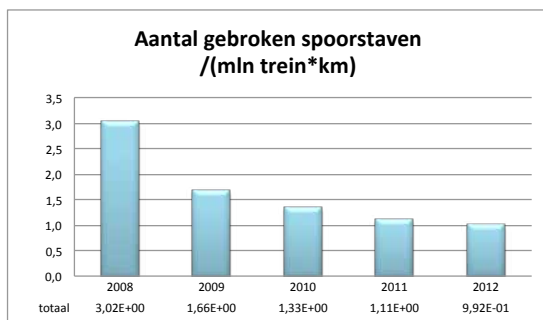
2010: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2008, 2009 en 2010

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

2012: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2008, 2009, 2010, 2011 en 2012



## 1.5. Voorbodes van ongevallen



2008: waarden ten opzichte van 2008

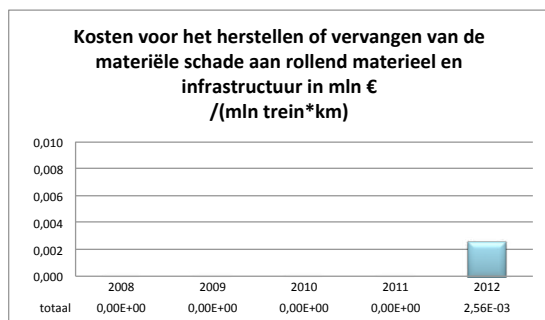
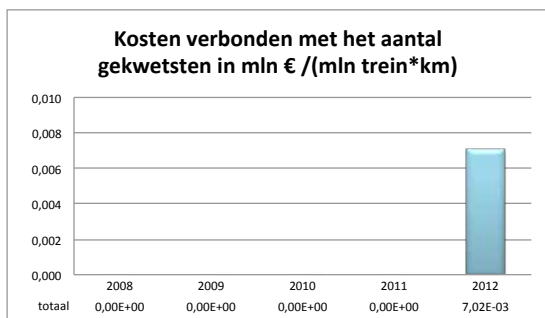
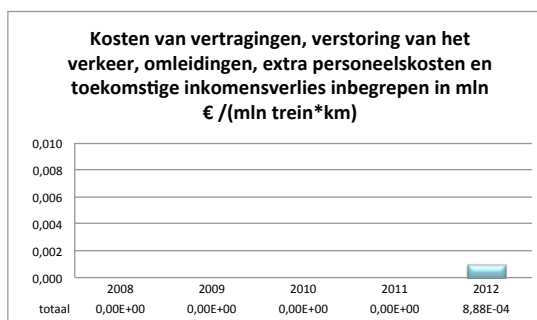
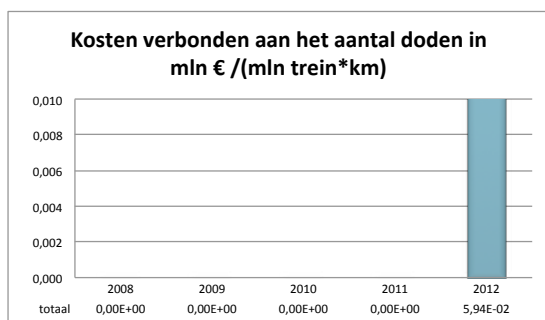
2009: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2008 en 2009

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

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

2012: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2008, 2009, 2010, 2011 en 2012

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



2008: waarden ten opzichte van 2008

2009: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2008 en 2009

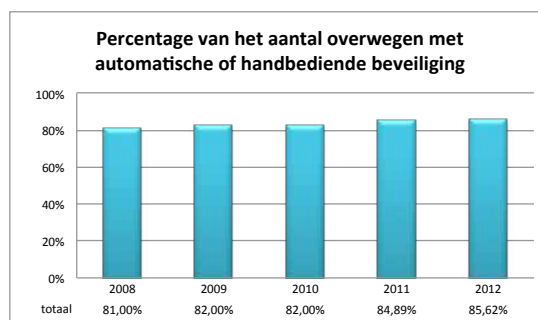
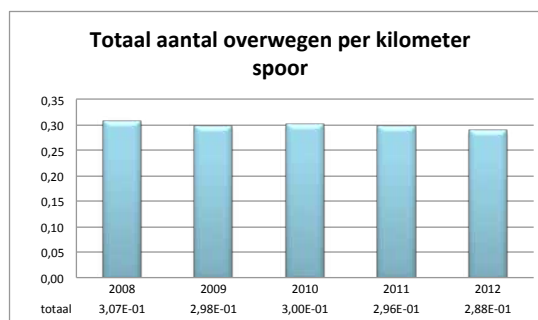
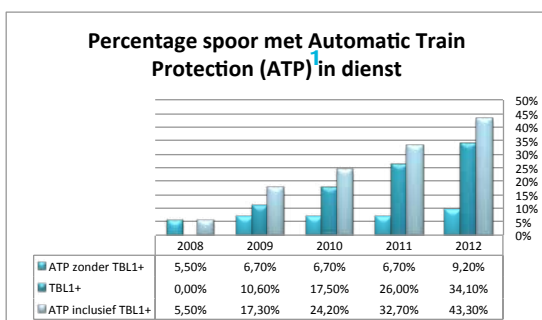
2010: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2008, 2009 en 2010

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

2012: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2008, 2009, 2010, 2011 en 2012



## 1.7. Technische veiligheid van de infrastructuur en het gebruik ervan, veiligheidsbeheer



2008: waarden ten opzichte van 2008

2009: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2008 en 2009

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

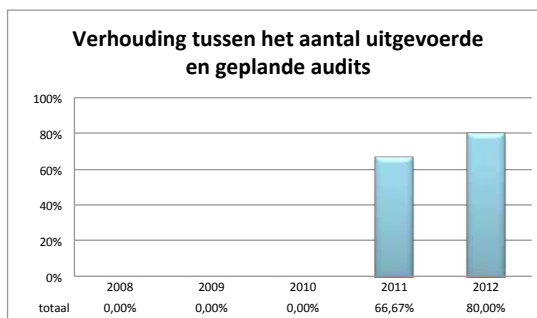
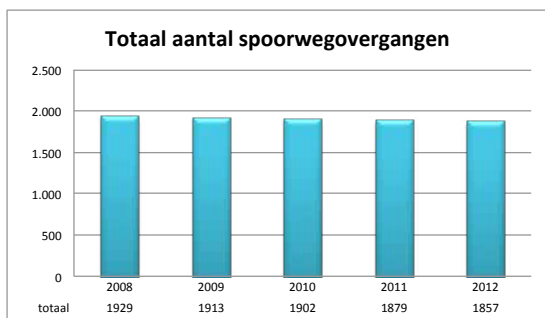
2011: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2008, 2009, 2010 en 2011

2012: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2008, 2009, 2010, 2011 en 2012

**1** Belangrijke opmerking aangaande het percentage van het aantal kilometer spoor in dienst uitgerust met een automatische treinbeveiliging (Automatic Train Protection system): het gepubliceerde cijfer 9,2% lijkt weinig maar omvat niet alle geïnstalleerde systemen. Ongeacht de classificatie van de TBL1 + als ATP of niet, kan DVIS niet voorbijgaan aan het feit dat zijn ontplooiing op de grond en aan boord bijdraagt aan de verlaging van SPAD's. Daarom heeft de DVIS besloten om de grafiek die het percentage weergeeft van sporen uitgerust met ATP, te verrijken met volgende informatie.

1. ATP zonder TBL1+;
2. TBL1+;
3. ATP met inbegrip van TBL1+.

Voor dit jaarverslag 2012, werd een vergelijkbare aanpak niet uitgevoerd voor de indicator op het percentage treinen uitgerust met PAT en TBL1 +, omdat de gegevens niet opgevraagd werden bij de SO's. Deze informatie zal wel worden gepresenteerd in het jaarverslag 2013.



2008: waarden ten opzichte van 2008

2009: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2008 en 2009

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

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

2012: waarden ten opzichte van het gemiddelde van 2008, 2009, 2010, 2011 en 2012



## 2. Absolute GVI-gegevens

Aantal ongevallen								
Ongevallen volgens aard								
Jaar	Botsingen	Ontsporingen	Ongevallen aan overwegen	Persoonsongevallen mbt rijdende treinen	Brand in rollend materieel	Andere	Totaal	Trein*Km (MLN)
2006	84	7	56	22	18	0	187	93
2007	77	17	76	30	17	1	218	94
2008	94	21	56	25	24	0	220	93
2009	34	41	31	34	6	0	146	98
2010	5	2	18	14	0	1	40	101
2011	0	3	16	32	0	0	51	101
2012	3	2	18	12	1	0	36	99

Aantal doden								
Doden volgens categorie van betrokken personen								
Jaar	Reizigers	Werknemers	Gebruikers van overwegen	Onbevoegde personen	Andere	Totaal	Reizigers* Km (BLN)	Trein*Km (MLN)
2006	4	0	9	7	0	20	9607	93
2007	9	3	19	7	1	39	9932	94
2008	2	1	10	8	0	21	10403	93
2009	2	1	8	5	0	16	10493	98
2010	18	2	8	5	2	35	10491	101
2011	0	2	8	15	2	27	9494	101
2012	0	1	13	3	1	18	9493	99

### Aantal gewonden

Aantal gewonden								
gewonden volgens categorie van betrokken personen								
Jaar	Reizigers	Werknemers	Gebruikers van overwegen	Onbevoegde personen	Anderen	Totaal	reizigers* Km (BLN)	Trein*Km (MLN)
2006	63	14	14	6	9	106	9607	93
2007	96	27	25	4	1	153	9932	94
2008	36	28	16	2	1	83	10403	93
2009	10	1	6	1	0	18	10493	98
2010	171	4	9	4	1	189	10491	101
2011	3	1	9	4	5	22	9494	101
2012	1	3	5	5	0	14	9493	99

### Aantal Voorbodes van ongevallen

Aantal Voorbodes van ongevallen								
Ongevallen volgens aard								
Jaar	Aantal gebroken spoorstaven	Aantal knikken in het spoor	Aantal foutieve seingevingen	Aantal onveilig voorbijgereden seinen	Aantal gebroken wielen van operationeel rollend materieel	Aantal gebroken assen van operationeel rollend materieel	Totaal	Trein*Km (MLN)
2006	115	1	1	55	0	0	172	93
2007	98	0	1	81	1	0	181	94
2008	281	0	1	97	1	0	380	93
2009	30	0	2	75	0	0	107	98
2010	67	5	2	104	0	0	178	101
2011	45	21	2	91	0	0	159	101
2012	52	26	12	75	0	0	165	99





Kost van alle ongevallen, aantal verloren werkuren								
Jaar	Ongevallen volgens aard							
	Kost van doden in MLN €	Kost van gewonden in MLN €	Kosten voor herstel/vervanging van materiële schade aan rollend materieel en infrastructuur in MLN €	Kosten van vertragingen, verstoring van verkeer, omleidingen, extra personeel en toekomstig inkomensverlies in MLN €	Totale kost in MLN €	Totaal aantal werkuren van werknemers en ondernemers verloren tgv ongevallen	Totaal aantal werkuren	Trein* Km (MLN)
2006								93
2007								94
2008								93
2009								98
2010								101
2011					3,785			101
2012	29,502	3,486	1,271	0,441	34,700			99

## Technische veiligheid van de infrastructuur en het gebruik ervan, veiligheidsbeheer

Ongevallen volgens aard									
Jaar	Percentage spoor met Automatic Train Protection (ATP) in dienst	Percentage van Trein*Km dat gebruik maakt van spoor met ATP	Totaal aantal overwegen	Aantal km spoor (dubbelspoorlijnen zijn twee keer geteld)	Totaal aantal overwegen per km spoor	Percentage van overwegen met automatische of handbediende beveiliging	Verhouding tussen aantal uitgevoerde en geplande audits	Overwegen met beveiliging	
2006	zie GVI in grafiek	3,87%	2037	6212	3,28E-01	79,19%	0,00%		
2007		3,87%	1957	6212	3,15E-01	80,79%	0,00%		
2008		3,87%	1929	6282	3,07E-01	81,00%	0,00%		
2009		4,23%	1913	6426	2,98E-01	82,00%	0,00%		
2010		4,23%	1902	6344	3,00E-01	82,00%	0,00%		
2011		4,23%	1879	6344	2,96E-01	84,89%	66,67%	1595	
2012				1857	6446	2,88E-01	85,62%	80,00%	1590



### 3. Definities gebruikt in dit jaarverslag

#### 3.1. 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 spoorwegreiziger 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.

### 3.2. Sinds 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).

Er zal ook een breuk zijn in de cijfers voor de opmaak van de trendanalyses, waardoor er de eerstkomende twee tot drie jaar geen correcte analyses meer zullen kunnen gebeuren.

## 4. Afkortingen

ETCS	European Train Control System
ERTMS	European Railways Traffic Management System
ECE	Eenheid belast met het onderhoud
GVI	Gemeenschappelijke veiligheidsindicator
OW	Overweg
MLN	10 <sup>6</sup>
MLD	10 <sup>9</sup>
CSM	Gemeenschappelijke veiligheidsmethodes
ANS	Nationale veiligheidsinstantie
RM	Rollend materieel
SO/IB	Spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder
NVR	Nationaal voertuigregister
VKM	Vehicle Keeper Marking / voertuighouder
OO	Onderzoeksorgaan



## BIJLAGE D : Belangrijke wijzigingen in de wetgeving en reglementering

	Wettelijke referentie	Datum waarop de wetgeving van kracht wordt	Reden voor de invoering (vermeld of het gaat om een nieuwe Wet of een wijziging van de bestaande wetgeving)	
Algemene wetgeving nationale spoorwegveiligheid	Koninklijk Besluit van 17 februari 2012 tot aanpassing aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang van de regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen via de weg of per spoor	02-03-2012	Dit Koninklijk Besluit is een wijziging van de drie bestaande koninklijke besluiten: het Koninklijk Besluit van 29 juni 2003 betreffende de opleiding van bestuurders van transporteenheden die andere gevaarlijke goederen dan radioactieve stoffen over de weg vervoeren, het Koninklijk Besluit van 5 juli 2006 betreffende de aanwijzing en de beroepsbekwaamheid van veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, per spoor of over de binnenwateren en het Koninklijk Besluit van 28 juni 2009 betreffende het vervoer via de weg of per spoor van gevaarlijke stoffen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen.	Het doel van de wijziging is om deze koninklijke besluiten in overeenstemming te brengen met Richtlijn 2010/61/EU van de Commissie van 2 september 2010 tot eerste aanpassing van de bijlagen bij Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang.
	Koninklijk Besluit van 27 maart 2012 tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 13 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, als deelneming in de kosten van de Veiligheidsinstantie voor het toezicht op de veiligheid van het spoorvervoer en de ontwikkeling van de regelgeving.	01-01-2012	Dit Koninklijk Besluit is een wijziging van het Koninklijk Besluit van 13 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, als deelneming in de kosten van de Veiligheidsinstantie voor het toezicht op de veiligheid van het spoorvervoer en de ontwikkeling van de regelgeving, gewijzigd bij Koninklijk Besluit van 21 januari 2011.	Dit besluit voorziet een bijdrage van 4.900.000 euro voor het jaar 2012.

<p>Koninklijk besluit van 26 mei 2012 houdende uitvoering van 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.</p>	<p>08-07-2012</p>	<p>Dit Koninklijk Besluit zorgt voor de uitvoering van artikel 59/2 van de Wet van 19 december 2006, ingevoegd bij Wet van 28 december 2011.</p>	<p>Dit Koninklijk Besluit voorziet in administratieve boetes met betrekking tot overtredingen op het Koninklijk Besluit van 16 januari 2007 houdende veiligheidsvereisten en procedures van toepassing op de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, en op het Koninklijk Besluit van 16 januari 2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen, op het Koninklijk Besluit van 13 maart 2007 betreffende de procedure voor eensluidend advies van de veiligheidsinstantie en betreffende de bekendmaking van nationale veiligheidsvoorschriften voor de spoorwegen, op het Ministerieel Besluit van 9 juni 2009 tot goedkeuring van het bestek voor het veiligheidspersoneel, op het Koninklijk Besluit van 13 november 2009 tot vaststelling van de nationale spoorwegveiligheidsdoelstellingen en -methodes, op het Ministerieel Besluit van 30 juli 2010 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van de rijpaden en op het Koninklijk Besluit van 22 juni 2011 betreffende de vergunning voor treinbestuurders en de registers van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen.</p>
<p>Koninklijk Besluit van 13 juli 2012 houdende de vastlegging van het model van de legitimatiekaart bedoeld in artikel 13/1 van de Wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen</p>	<p>10-08-2012</p>	<p>Dit Koninklijk Besluit zorgt voor de uitvoering van artikel 13/1 van de Wet van 19 december 2006.</p>	<p>Dit Koninklijk Besluit herneemt als bijlage het model van de legitimatiekaart bestemd voor de bedienden van de DVIS die controles uitvoeren met het oog op de vaststelling van overtredingen op de Wet van 19 december 2006 en op zijn uitvoeringsbesluiten.</p>



<p>Koninklijk Besluit van 3 augustus 2010 tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag, van het Koninklijk Besluit van 13 november 2009 tot vaststelling van de nationale spoorwegveiligheidsdoelstellingen en -methodes en van het Koninklijk Besluit van 12 september 2011 betreffende de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en de erkenning van opleidingscentra</p>	<p>17-08-2012</p>	<p>Met dit Koninklijk Besluit beoogt men de wijziging van drie bestaande koninklijke besluiten.</p>	<p>Het Koninklijk Besluit van 16 januari 2007 wordt gewijzigd teneinde het in overeenstemming te brengen met Verordening 653/2007 van de Commissie van 13 juni 2007. Het Koninklijk Besluit van 13 november 2009 wordt gewijzigd om de draagwijdte ervan te verduidelijken in het licht van beschikking 2009/460/EG van de Commissie van 5 juni 2009 betreffende de vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden om te beoordelen of voldaan is aan de veiligheidsdoelen, als bedoeld in artikel 6 van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad. Het Koninklijk Besluit van 12 september 2011 wordt gewijzigd teneinde de overgangsbepalingen van dit besluit nauwer te doen aansluiten bij artikel 60 van de Wet van 19 december 2006.</p>
---	-------------------	---	--

<b>Nationale regels betreffende de spoorwegveiligheid</b>				
Voorschriften betreffende bestaande nationale veiligheidsdoelstellingen en veiligheidsmethodes	Niet van toepassing.			
Voorschriften voor veiligheidbeheerssystemen en veiligheids certificering van spoorwegondernemingen	Niet van toepassing.			
Voorschriften voor veiligheidbeheerssystemen en de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder	Niet van toepassing.			
Voorschriften voor de eigenaars van spoorvoertuigen	Niet van toepassing.			





<p><b>Gemeenschappelijke exploitatievoorschriften van het spoorwagennet, in het bijzonder de voorschriften betreffende de signalisatie- en spoorverkeersprocedures</b></p>	<p>2.1. Vaste installaties van elektrische tractie</p>	<p>11/05/2012</p>	<p>Nood om de operationele regels aan te passen.</p>	<p>Invoeging van de gebruiksvoorschriften voor stroomafnemers met betrekking tot de stroomafname en de opdrukhoogte van de stroomafnemers;</p> <p>Precisering dat enkel de bestuurder van een tractievoertuig met elektrische stroomvoorziening gemachtigd is om de bovenleiding te aarden.</p>
	<p>3.1. Lijnen met laterale seininrichting</p>	<p>14/12/2012</p>	<p>Nood om de operationele regels aan te passen.</p>	<p>Wijziging van de betekenis van het bord "BIS".</p> <p>Redactionele aanpassingen.</p>
	<p>3.5. Lijnen met een stuurpost-signalisatiesysteem - Het stuurpostsignalisatiesysteem</p>	<p>2/02/2012</p>	<p>Nood om de operationele regels aan te passen.</p>	<p>Nieuwe ETCS-functionaliteiten op de lijnen uitgerust met laterale seininrichting.</p>
	<p>3.8. Lijnen met een stuurpost-signalisatiesysteem - De lijnen uitgerust met een stuurpostsignalisatiesysteem en met een laterale seininrichting</p>	<p>14/12/2012</p>	<p>Nood om de operationele regels aan te passen.</p>	<p>Toevoeging van het pictogram "HST/TGV"</p>

4.1. Voorschriften voor treinen	2/02/2012	Nood om de operationele regels aan te passen.	De reden voor deze vierde versie van Bundel 4.1 is de ontvouwing van ETCS op lijnen die zijn uitgerust met laterale seininrichting. De rubriek 7.2. "Elementen die in de dienstregeling moeten staan" is aangepast om de treinbestuurder de mogelijkheid te geven om in het ETCS 1-niveau bij het eerste vertrek de SR-modus (SR = staff responsible) te kiezen.
4.2. Remming van treinen en remproeven tijdens de exploitatie	5/04/2012	Nood om de operationele regels aan te passen.	In het raam van de invoering van het ETCS een verhoging met 25 tot 30 % van de minimale geremde massa van treinen; 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 IG's.
5.2. Exploitatievoorschriften voor de lijnen	11/05/2012	Nood om de operationele regels aan te passen.	Herformulering van de exploitatievoorschriften die gericht zijn aan de infrastructuurgebruikers en de afschaffing van de voorschriften die enkel van belang zijn voor de infrastructuurbeheerder.
5.4. De rangeerdienst	25/10/2012	Nood om de operationele regels aan te passen.	Motiveringsgronden voor deze wijziging : - de afschaffing van de teksten die enkel de IB of de IG aanbelangen ; - het in overeenstemming brengen van de gebruikte terminologie met : <ul style="list-style-type: none"> <li>· de Europese wetgeving (enkel in het Nederlands)</li> <li>· het « Koninklijk Besluit tot bepaling van de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel » van 15 mei 2011 ;</li> </ul> - de herformulering van de voorschriften met betrekking tot : <ul style="list-style-type: none"> <li>· de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de lokale diensten van de IG en de IB ;</li> <li>· de uitvoeringsmodaliteiten voor de rangeerdienst ;</li> <li>· een treinstel dat naar de rangeerheuvel wordt opgeduwd om er te worden losgekoppeld ;</li> </ul>



				<ul style="list-style-type: none"> <li>· de aansturing van de rangeerbewegingen door geluidssignalen;</li> <li>· het rangeren van voertuigen met averij die voorzien zijn van een «etiket onmiddellijke herstelling»</li> <li>- de mogelijkheid om rangeerbewegingen uit te voeren met reizigersmaterieel waarvoor de IB en de IG een lokaal exploitatieprogramma hebben uitgewerkt;</li> <li>- de afschaffing van de stopblokken type 2;</li> </ul> <p>de afschaffing van de snelheidsbeperking «tot 5km/ uur» voor rangeerbewegingen op sporen die ter beschikking zijn gesteld van het personeel belast met het onderhoud van het reizigersmateriaal, alsook op het aanliggende spoor.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de afschaffing van de namen van rangeerlocomotieven die identiek zijn aan de terminologie van het internationaal spellingsalfabet (alpha, bravo, etc)</li> </ul>
	5.5 Maatregelen te nemen in geval van vertraging, incident, in nood verkeren, ongeval of abnormale toestand.	5/04/2012	Nood om de operationele regels aan te passen.	<p>De redenen hiervoor zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het in overeenstemming brengen van de tekst met de in het Koninklijk Besluit van 15/05/2011 tot bepaling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel gebruikte benamingen.</li> <li>• De definitie van «miszending»;</li> <li>• De wijziging van de regels voor de afgifte van de formulieren E370;</li> <li>• De herformulering van de regels voor de bescherming van het personeel van de IG die in volle baan tussenkomt als gevolg van een incident of een ongeval waarbij een trein is betrokken. De aanpassing van E374 om de plaats van de rangeeroperatie en het / de aanpalende spo(o)r(en) waarop de blokkering van de bewegingen door de treinbestuurder is gevraagd, duidelijk aan te geven.</li> <li>• De herformulering van de voorschriften voor de technische hulpdiensten en de invoering van het begrip «bergingswerf». Dit betreft het afgesperde deel van het spoor waar deze diensten werkzaam zijn.</li> <li>• De herziening van het formulier E377;</li> </ul>

- De herformulering van de teksten die de voorschriften bevatten zowel voor de IB en voor de IG (warme asbus,
- Aanwezigheid van vee op het spoorwegterrein, ongeoorloofde aanwezigheid van personen binnen de omwalling van een lijn met stopmerkborden, ballastspatten, blokken van sneeuw, ijs of overige en harde wind);
- De overdracht van VVESI 4.2 naar VVESI 5.5 van de voorschriften met betrekking tot de onregelmatigheden in de werking van de remmen op reizigerstreinen, goederentreinen, motorvoertuigen die alleen rondrijden en locomotievensleep;
- De herformulering van maatregelen die moeten genomen worden bij een onvoldoende spanning.
- De aanpassing van de E361-transmissieprocedure zodanig dat «traffic control» de treinbestuurder de meest geschikte plaats kan aanwijzen om deze procedure uit te voeren.
- De aanpassing van de voorschriften in geval van een bij een ongeval opgelegde snelheidsbeperking op een bepaalde plaats op het spoor teneinde beperkte snelheden van meer dan 20km/uur te kunnen opleggen voorafgaand aan of zonder de inplanting van snelheidsseinen;
- De afschaffing van de afdekking op afstand met mobiele rode seinen Hierbij rekening houdend met de ingebruikname van het GSM-R-netwerk, met het behoud van de dienst-GSM en met de progressieve uitvouwing van de ETCS-stuurpostseininrichting op lijnen die zijn uitgerust met laterale seininrichting.

Het nemen van maatregelen in geval van de onvoorziene inkorting van een reizigersperron.



	6.1. Bijzondere maatregelen op lijnen met laterale seininrichting	25/10/2012	Nood om de operationele regels aan te passen.	<p>De redenen voor deze hernieuwing zijn :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de noodzakelijke vervanging van VVESI 6.0. - Voorlopige versie van 01.06.2010 bestaande uit niet gecorrigeerde excerpten van de verordeningen IV-II en V-III die materies bevatten die enkel de infrastructuurbeheerder aanbelangen ;</li> </ul> <p>De samenvoeging van de materies van deze VVESI 6.0 met die van VVESI 6.1. - Versie 2 van 01.12.2007 ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de vervanging van order S385 door rubriek 16 van het polyvalente E370-formulier ;</li> <li>- de vereenvoudiging van de procedures voor de afgifte van de S422 wanneer de telefoon in de kast met rode letter T gestoord is / ontbreekt of wanneer de formulieren ontbreken en invoering van de procedure E371 in geval de formulieren niet voorhanden zijn.</li> </ul> <p>De invoering van procedures voor de toegang tot en het verlaten van sporen die tijdelijk omwille van werkzaamheden en overkoppelingswerken buiten gebruik zijn gesteld.</p>
	6.2. Bijzondere maatregelen op lijnen uitgerust met stuurpostseininrichting	2/02/2012	Nood om de operationele regels aan te passen.	Vervanging van "verantwoordelijke rangeringen" door "rangeerbediende"
	7.1. Het besturen	2/02/2012	Nood om de operationele Regels aan te passen	Ingebruikname 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 of waarvoor de IB niet rechtstreeks bevoegd is.

## BIJLAGE E: Ontwikkeling van de veiligheidscertificering en -vergunningen

### 1. Veiligheidscertificaten volgens Richtlijn 2004/49/CE

	Totaal aantal certificaten	Aantal certificaten deel A in ERADIS
Aantal geldige veiligheidscertificaten deel A in het bezit van spoorwegondernemingen die in 2012 geregistreerd werden	6	6

		Totaal aantal certificaten	Aantal certificaten deel B in ERADIS
Aantal geldige veiligheidscertificaten deel B in het bezit van spoorwegondernemingen die in 2012 geregistreerd werden	Aantal veiligheidscertificaten deel B, waarvoor het deel A in België geregistreerd werd	6	4 (2 nog steeds niet gevalideerd)
	Aantal veiligheidscertificaten deel B, waarvoor het deel A in een andere lidstaat geregistreerd werd	9	8 (1 deel B waarvan deel A niet in ERADIS is terug te vinden)

		A	R	I
Aantal aanvragen voor veiligheidscertificaten deel A ingediend in 2012 door geregistreerde spoorwegondernemingen	Nieuwe certificaten	1	0	0
	Geactualiseerde /aangepaste certificaten	0	0	0
	Hernieuwde certificaten	0	0	1



			A	R	I
Aantal aanvragen voor veiligheidscertificaten deel B ingediend in 2012 door geregistreerde spoorwegondernemingen	waarvoor het deel A in België geregistreerd werd	Nieuwe certificaten	0	0	0
		Geactualiseerde/aangepaste certificaten	3	0	0
		Hernieuwde certificaten	1	0	0
	waarvoor het deel A in een andere lidstaat geregistreerd werd	Nieuwe certificaten	1	1	3
		Geactualiseerde/aangepaste certificaten	1	1	1
		Hernieuwde certificaten	1	0	1

A = aanvaarde aanvraag, 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 2012	Aantal ingetrokken certificaten in ERADIS in 2012
Aantal veiligheidscertificaten deel A ingetrokken in 2012	0	0
Aantal veiligheidscertificaten deel B ingetrokken in 2012	0	0

**Lijst van landen waar spoorwegondernemingen die in België een aanvraag indienden voor een veiligheidscertificaat deel B al een veiligheidscertificaat deel A kregen.**

<b>Naam SO</b>	<b>Lidstaat waar het veiligheidscertificaat deel A werd afgegeven</b>
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
PKP Cargo	Polen

**2. Veiligheidsvergunningen volgens Richtlijn 2004/49/EC**

	<b>Totaal aantal veiligheidsvergunningen</b>
Aantal geldige veiligheidsvergunningen in het bezit van infrastructuurbeheerders die geregistreerd zijn in België in 2012	<b>1</b>

		<b>A</b>	<b>R</b>	<b>P</b>
Aantal aanvragen voor veiligheidsvergunningen aangevraagd in 2012 door infrastructuurbeheerders	Nieuwe vergunningen	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Geactualiseerde/aangepaste vergunningen	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Hernieuwde vergunningen	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

A = aanvaarde aanvraag, certificaat werd uitgereikt.

R = Verworpen aanvraag, er werd geen certificaat uitgereikt.

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





Aantal veiligheidsvergunningen ingetrokken in 2012	0
--	---

### 3. Procedurele aspecten- Veiligheidscertificaten deel A

		Nieuw	Geactualiseerd/ Aangepast	Her-nieuwd
Gemiddeld tijdsverloop, na ontvangst van de nodige informatie, tussen de ontvangst van een aanvraag en de uitreiking van een veiligheids-certificaat deel A in 2012 voor spoorwegbedrijven.	Certificaat uitgereikt door België	/	/	44 werkdagen
	Certificaat uitgereikt door andere lidstaat	/	/	/

### 4. Procedurele aspecten- Veiligheidscertificaten deel B

		Nieuw	Geactualiseerd / Aangepast	Her-nieuwd
Gemiddeld tijdsverloop, na ontvangst van de nodige informatie, tussen de ontvangst van een aanvraag en de uitreiking van een veiligheids-certificaat deel B in 2012 voor spoorwegbedrijven.	Certificaat uitgereikt door België	56 werkdagen	36 werkdagen	46 werkdagen
	Certificaat uitgereikt door andere lidstaat	56 werkdagen	36 werkdagen	46 werkdagen

## 5. Procedurele aspecten- Veiligheidsvergunningen

		Nieuw	Geactualiseerd / Aangepast	Her-nieuwd
Gemiddeld tijdsverloop, na ontvangst van de nodige informatie, tussen de ontvangst van een aanvraag en de uitreiking van een veiligheidsvergunning in 2012 voor de infrastructuurbeheerder	Vergunning uitgereikt door België	21 werkdagen	21 werkdagen	/
	Vergunning uitgereikt door andere lidstaat	/	/	/





Koninkrijk België  
Nationale Veiligheidsinstantie

*Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen*

**.be**

**Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen**

(FOD MOBILITEIT EN VERVOER)

VOORUITGANGSTRAAT 56

1210 BRUSSEL

[www.mobilit.belgium.be](http://www.mobilit.belgium.be)