

JAARVERSLAG van de Belgische Veiligheidsinstantie

2014

Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen
(FOD Mobiliteit en Vervoer)
Vooruitgangstraat 56
1210 BRUSSEL
www.mobilit.belgium.be



INHOUDSOPGAVE

A	INLEIDING	5	F	WIJZIGINGEN IN DE WETGEVING	27
B	ALGEMENE VEILIGHEIDSPRESTATIES EN VEILIGHEIDSSTRATEGIE	9	1.	SPOORWEGVEILIGHEIDSRICHTLIJN /1/	27
1.	BELANGRIJKSTE CONCLUSIES OVER HET VERSLAGJAAR	10	2.	BELANGRIJKE WIJZIGINGEN IN WET- EN REGELGEVING	27
2.	NATIONALE VEILIGHEIDSSTRATEGIEËN, -PROGRAMMA'S EN -INITIATIEVEN	10	G	TOEPASSING VAN DE GVM VOOR RISICO-EVALUATIE EN -BEOORDELING	29
3.	BEOORDELING VAN HET VOORGAANDE JAAR	11	1.	ERVARING VAN DE NVI	29
4.	AANDACHTSGEBIEDEN VOOR HET VOLGENDE JAAR	11	2.	FEEDBACK VAN BELANGHEBBENDEN	29
C	ONTWIKKELINGEN OP HET VLAK VAN VEILIGHEIDSPRESTATIES	13	3.	HERZIENING VAN DE NSR OM DE EU-VERORDENING AANGAANDE DE GVM BETREFFENDE RISICO-EVALUATIE EN -BEOORDELING IN REKENING TE BRENGEN	29
1.	GEDETAILLEERDE ANALYSE VAN DE LAATSTE VASTGESTELDE TRENDS	14	H	AFWIJKINGEN MET BETREKKING TOT HET CERTIFICERINGSSYSTEEM VAN DE EBO	31
2.	RESULTATEN VAN VEILIGHEIDSAANBEVELINGEN	15	I	BIJLAGEN	33
3.	UITGEVOERDE MAATREGELEN DIE LOSSTAAN VAN DE VEILIGHEIDSAANBEVELINGEN	17	BIJLAGE A		34
D	TOEZICHT	19	1.	GEMEENSCHAPPELIJKE VEILIGHEIDSINDICATOREN	34
1.	STRATEGIE EN PLAN(NEN)	20	2.	ABSOLUTE GVI-GEGEVENS	42
2.	PERSONEEL	20	BIJLAGE B: WIJZIGINGEN IN DE WETGEVING		46
3.	COMPETENTIE	20	BIJLAGE C: OVERZICHT VAN NIEUWE EN AANGEPASTE VOERTUIGEN		48
4.	BESLUITVORMING	21	BIJLAGE D: AANTAL ACTIEVE SPOORWEGVOERTUIGEN GEREgistREERD IN HET BELGISCH NATIONALE VOERTUIGENREGISTER (NVR)		50
5.	COÖRDINATIE EN SAMENWERKING	21			
6.	CONCLUSIES UIT DE EVALUATIE VAN DE GENOMEN MAATREGELEN	21			
E	CERTIFICATIE EN TOELATINGEN	23			
1.	ORIËNTATIE	24			
2.	CONTACTEN MET ANDERE NVI'S	24			
3.	PROCEDURELE PROBLEMEN	24			
4.	REACTIES	25			

Afkortingen

ACF	Administration des Chemins de Fer (NVI LU)	IB	Infrastructuurbeheerder
CCS	Besturing en seingeving	IL&T	Inspectie Leefomgeving en Transport (NVI NL)
DB Netz	Duitse infrastructuurbeheerder	LS	Lidstaat
DeBo	Designated Body of Aangewezen instantie	MoU	Memorandum of Understanding
DOS	Directie Overheidsbedrijven en Spoorbeleid	NoBo	Notified Body of Aangemelde Instantie
DVIS	Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (NVI BE)	NRW	Nationale referentiewaarde
FOD MV	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	NVI	Nationale Veiligheidsinstantie
EBA	Eisenbahn-Bundesamt (NVI DU)	NSR	National Safety Rule of Nationaal Veiligheidsvoorschrift
EBO	Entiteit belast met het onderhoud	NVR	Nationaal Voertuigenregister
ERAIL	Informatiestroom over spoorwegongevallen in Europa (European Railway Accident Information Links)	OO	Onderzoeksorgaan
EPSF	Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (NVI FR)	ORR	Office of Rail Regulation (NVI UK)
ERA	European Railway Agency	SPAD	Signal Passed At Danger (Ongeoorloofde voorbijrijding van een sein dat een stilstand oplegt)
ERTMS	European Railway Traffic Management System	SO	Spoorwegonderneming
ETCS	European Train Control System	TSR	Temperary Speed Restriction
GVI	Gemeenschappelijke veiligheidsindicator (CSI: Common Safety Indicator)	VBS	Veiligheidsbeheersysteem
GVM	Gemeenschappelijke veiligheidsmethode		
GVD	Gemeenschappelijke veiligheidsdoelstelling		





INLEIDING

Dit verslag, dat gevolg geeft aan de eis van het artikel 18 van richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen, geeft informatie over de ontwikkeling van de spoorwegveiligheid in België. Dit verslag is gebaseerd op de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, op de wijzigingen aan de wetgeving in Belgische en Europese regelgeving inzake spoorwegveiligheid, op de ontwikkelingen op het vlak van de veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen, op de ervaring aangaande het toezicht op de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen alsook op de vaststellingen van de DVIS tijdens zijn activiteiten op het vlak van certificering, toelating en supervisie.

Dit verslag wordt bovendien verstuurd naar:

- de Minister van Middenstand en onder wiens gezag de DVIS rechtstreeks ressorteert;
- de voorzitter van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;
- het Onderzoeksgaan alsook naar de volledige Belgische spoorwegsector;
- de Minister van Mobiliteit die, onder andere, bevoegd is voor de NMBS en Infrabel.

Dit verslag wordt op haar verzoek ook voorgelegd aan de Bijzondere Commissie van de Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers belast met het onderzoek naar de veiligheidsvoorwaarden van het spoorweganet in België.

Dit verslag is, net als de Franse en Engelse versie ervan, beschikbaar op de website van de DVIS (<http://www.mobilite.belgium.be/nl/spoorwegverkeer/dvis/jaarverslagen/>)

Naast de bevoegdheidswijziging in 2014 als gevolg van de aanstelling van de nieuwe regering, was er geen enkele andere wijziging in de organisatie van de DVIS.

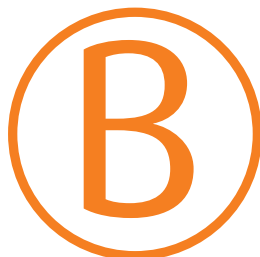
Meer informatie over de organisatie van de DVIS is beschikbaar op onze website.



Namur
Mons
10:18 IC



7b



ALGEMENE VEILIGHEIDSPRESTATIES EN VEILIGHEIDSSTRATEGIE

1. Belangrijkste conclusies over het verslagjaar

p. 10

2. Nationale veiligheidsstrategieën, -programma's en -initiatieven

p. 10

3. Beoordeling van het voorgaande jaar

p. 11

4. Aandachtsgebieden voor het volgende jaar

p. 11

Ⓑ 1. Belangrijkste conclusies over het verslagjaar

Ⓑ 2. Nationale veiligheidsstrategieën, -programma's en -initiatieven

Als gevolg van het tragische ongeval te Buizingen op 15 februari 2010 hebben Infrabel en de NMBS aan het parlement hun masterplan ter verbetering van de veiligheid op het spoor in België voorgesteld. Dit plan voorziet in de snelle installatie van TBL1+ dat eind 2014 iets meer dan 62% van de hoofdsporen van het netwerk dekte. Deze installatie zou in 2015 moeten zijn afgerond. Gelijklopend met deze installatie van TBL1+, heeft Infrabel ingezet op een ambitieus programma voor de invoering van ETCS met als doel om tegen 2022 het volledige netwerk met ETCS te hebben uitgerust. Vanaf 2025 zou ETCS het enige CCS-systeem in werking moeten zijn. Eind 2015 zal het Belgische deel tussen Antwerpen en Athus van corridor 2 Noordzee - Middellandse Zee, die de havens van Antwerpen en Rotterdam met Marseille - via Lyon - en Bazel verbindt, volledig met ETCS L1 2.3.0d zijn uitgerust.

Sinds eind 2013 is het volledige wagenpark van de NMBS, ingezet voor het binnenlandse verkeer, uitgerust met TBL1+. Eind 2014 was 20% van het wagenpark van de NMBS ook uitgerust met ETCS.

Ter herinnering, zoals uiteengezet in het verslag 2013: het koninklijk besluit van 9 juli 2013, dat op 25 juli 2013 in het Belgisch Staatsblad is verschenen, gebiedt dat vanaf 1 januari 2016 het Memor-Krokodilsysteem definitief buiten dienst wordt gesteld op de lijnen waar ETCS niveau 1, versie 2.3.0d in dienst is. De informatie in verband met TBL1+, vervat in het pakket 44 van het ERTMS-bericht, zal worden behouden, waardoor de exploitatie in TBL1+ op deze ERTMS-lijnen mogelijk blijft. Voor het verkeer op de andere lijnen van het conventionele netwerk blijft het Memorsysteem voldoende.

Momenteel hebben de meeste spoorwegondernemingen besloten om hun vloot krachtvoertuigen of een deel ervan uit te rusten met ERTMS. Voor een aantal krachtvoertuigen is deze oplossing economisch of technisch niet haalbaar. Deze zullen uitgerust worden met het TBL1+ systeem.

De herziening van de door de DVIS georganiseerde overlegvergaderingen met de Belgische spoorwegsector, heeft toegelaten om op het niveau van de strategische as 5 thema's te identificeren waaraan alle deelnemers voorrang wilden geven. Deze thema's zijn:

- behandelingen van de gebeurtenissen die voorafgaan aan de seinvoorbijrijdingen - leadership NMBS Logistics
- inhoud van de noodplannen - leadership DVIS
- informatiedeling en -overdracht tussen SO's - leadership DVIS
- harmonisering van de aan de DVIS afgeleverde jaarverslagen - leadership DVIS
- overdracht van de CSI's aan de DVIS - leadership DVIS

Voor elk thema werd een werkgroep opgericht, samengesteld uit organisaties die zich vrijwillig hebben aangeboden. De eerste resultaten van deze werkgroepen werden op de eerste vergadering begin 2015 aan de deelnemers van de overlegvergaderingen voorgesteld. Het eindresultaat van deze werkgroepen, samen met eventuele aanbevelingen aan de sector, zal worden gepresenteerd op de overlegvergadering die gepland is eind 2015.

Parallel met deze overlegvergaderingen, blijft Infrabel vergaderingen (desks) organiseren tijdens dewelke de operationele aspecten van de raakvlakken tussen de IB en de SO's worden besproken en waarin analyses worden gemaakt van de belangrijke incidenten in termen van veiligheid zoals de seinvoorbijrijdingen (SPAD's) om er tegelijk de geschikte antwoorden op te geven. De DVIS neemt ook deel aan deze vergaderingen.

Ⓑ 3. Beoordeling van het voorgaande jaar

De certificatie- en supervisieactiviteiten bevestigen de moeilijkheden die de spoorwegondernemingen op heden nog ondervinden om veiligheidsbeheersystemen in te voeren. Deze systemen geven hen niet alleen het geheel van de gebruikte procedures om een veilige exploitatie te waarborgen, maar ze laten hen ook toe om hun activiteiten en de procedures die deze activiteiten ondersteunen, te begrijpen, te beoordelen en voortdurend te verbeteren. De supervisieactiviteiten hebben ook de problemen met de raakvlakken tussen de ondernemingen aan het licht gebracht.

In het raam van een aanvraag voor veiligheidscertificaten waarbij de aanvrager stappen had gezet bij de DVIS voor het deel A en het Belgische deel B alsook bij het EPSF voor het Franse deel B, hebben het EPSF en de DVIS beslist om deze aanvragen samen te behandelen door met de aanvrager regelmatig vergaderingen te organiseren voor de opvolging van de behandeling van deze aanvragen. Deze aanpak heeft toegelaten om overbodige vragen door de NVI's bij deze aanvrager te voorkomen, maar heeft de twee instanties ook toegelaten om de verschillen in hun respectievelijke certificatieaanpak te identificeren en beter te begrijpen. Dergelijke initiatieven zullen in de toekomst zeker toelaten om deze verschillen te verkleinen en de wederzijdse erkenning tussen NVI's te verbeteren.

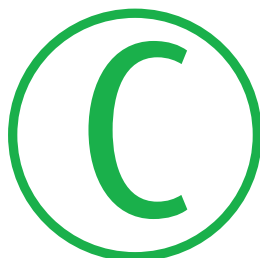
Vanuit deze ervaring, hebben het EPSF, de ACF en de DVIS beslist om coördinatievergaderingen te organiseren over de supervisieactiviteiten die zij uitoefenen op de SO's die ze gemeenschappelijk hebben. Een MoU werd door deze 3 instanties ondertekend. Deze 3 instanties wisselen hun verschillende supervisieplannen uit. Voor bepaalde, door één van de 3 instanties opgestarte supervisieactiviteiten, werd beslist dat de medewerkers van de andere instanties deelnemen als observatoren. Op termijn wordt overwogen om deze samenwerking te versterken en om gemeenschappelijke supervisieactiviteiten te doen. Er werd ook contact gelegd met het ORR om de supervisieactiviteiten te coördineren. Deze coördinatie zal echter vrij laag zijn aangezien Eurostar de enige gemeenschappelijke SO is.

Ⓑ 4. Aandachtsgebieden voor het volgende jaar

Voor het jaar 2015 wenst de DVIS, via de overlegvergaderingen met de sector, de identificatie en de ontwikkeling van de prioritaire thema's voor de ontwikkeling van de veiligheid in België verder te zetten.

De DVIS zal ook zijn coördinatie met het EPSF, de ACF en het ORR over de supervisieactiviteiten verderzetten. Deze coördinatie zal ook worden uitgebreid naar Nederland door contacten te leggen met IL&T.





ONTWIKKELINGEN OP HET VLAK VAN VEILIGHEIDSPRESTATIES

1. Gedetailleerde analyse van de laatste vastgestelde trends

p. 14

2. Resultaten van veiligheidsaanbevelingen

p. 15

3. Uitgevoerde maatregelen die losstaan van de veiligheidsaanbevelingen

p. 17

© 1. Gedetailleerde analyse van de laatste vastgestelde trends

De cijfers met betrekking tot de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren zijn de laatste vier jaar zeer positief geëvolueerd, drie opeenvolgende dalingen en één stijging voor 2014 tegenover 2013. De stijging doet zich hoofdzakelijk voor in de categorieën ongevallen op overwegen en aanrijdingen van personen in de sporen. Deze worden veroorzaakt door externe factoren die moeilijk kunnen beïnvloed worden door de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder, en die bijzonder wisselvallig zijn. Bij de registratie van de voorbodes van ongevallen is er een daling over de laatste vier jaar. Deze trends dienen echter ietwat genuanceerd te worden aangezien het aantal SPAD's licht is gestegen in 2014, na 3 jaren van daling. Daarnaast is er de daling van de gereden trein-km over de laatste vier jaar van 101 naar 97 miljoen trein-km, wat neerkomt op een daling van ongeveer 4% (of 1% per jaar).

De hierna genoemde cijfers hebben betrekking op vier jaar i.p.v. vijf jaar. De cijfers van 2010 werden immers sterk beïnvloed door één zwaar ongeval te Buizingen, zodat elke trend hierdoor zeer sterk zou beïnvloed worden.

1. Aantal doden/zwaargewonden (totaal en in verhouding tot trein-km).

Het totaal aantal doden is de laatste vier jaar eerst afgenomen van 27 in 2011, naar 18 in 2012 en naar 15 in 2013, om nadien te stijgen naar 22 in 2014. Dit is respectievelijk een daling met 33% in 2012, met 45% in 2013 en met 8% in 2014, in vergelijking met 2011.

Het totaal aantal zwaar gewonden is de laatste vier jaar eerst afgenomen van 22 in 2011, naar 14 in 2012 en naar 11 in 2013, om nadien te stijgen naar 27 in 2014. Dit is respectievelijk een daling met 37% in 2012 en met 50% in 2013 en een stijging met 22% in 2014, in vergelijking met 2011.

De stijging van het aantal slachtoffers in 2014, zowel de doden als de zwaar gewonden, is het gevolg van de significante stijging van het aantal slachtoffers in de categorie "overweggebruikers" en in de categorie "onbevoegden in de sporen".

Ondanks de inspanningen van de infrastructuurbeheerder, namelijk sensibiliseringscampagnes rond de gevaren van het lopen op en in de nabijheid van sporen, de technische aanpassingen met struikelmatten die de toegang tot de sporen op kritieke plaatsen moeilijker maken en de goedgekeurde investeringen om ieder jaar een aantal overwegen te vervangen door bruggen of tunnels (het aantal overwegen op het net is van 1902 naar 1818 gegaan in vijf jaar), lijkt het om onverklaarbare redenen onmogelijk om de frequentie van deze ongevallen te verminderen.

2. Aantal ernstige ongevallen (totaal en in verhouding tot trein-km).

Het totaal aantal ernstige ongevallen is de laatste vier jaar eerst afgenomen van 51 in 2011, naar 36 in 2012 en naar 32 in 2013, om vervolgens weer te stijgen naar 47 in 2014. Dit is respectievelijk een daling met 29% in 2012, met 37% in 2013 en met 8% in 2014, in vergelijking met 2011.

37 van deze 47 ongevallen zijn aanrijdingen met personen en voertuigen op overwegen (21) of met personen die in de sporen lopen (16). Zoals beschreven in rubriek 1 hiervoor zijn deze ongevallen, veroorzaakt door externe factoren en met relatief weinig risico's voor de reizigers en het personeel van de SO's en de IB, moeilijk te voorkomen. Desondanks blijft de infrastructuurbeheerder investeren in middelen om deze ongevallen te vermijden.

Het aantal botsingen is gestegen van 1 in 2013 naar 3 in 2014 en het aantal ontsporingen is gedaald van 4 in 2013 naar 0 in 2014. In deze twee categorieën waren er gelukkig maar één zwaar gewonde en geen doden. Er werd één brand in rollend materieel geteld in 2014 tegenover 0 in 2013. Twee medewerkers van een SO zijn zwaargewond geraakt maar bij de reizigers valt geen enkel slachtoffer te betreuren.

3. Voorbodes van ongevallen.

Na drie jaar van stijging van het aantal gebroken spoorstaven is er een daling van 76 in 2013 naar 57 in 2014. Dit komt overeen met een daling van 25%. Deze daling zou enerzijds het gevolg kunnen zijn van de minder strenge winter en anderzijds van de nieuwe uitrusting en preventieve maatregelen die de infrastructuurbeheerder de voorbije jaren genomen heeft.

De laatste vier jaar is het aantal knikken in het spoor gestegen van 21 in 2011, naar 26 in 2012 en naar 29 in 2013 en tenslotte spectaculair gedaald tot 6 in 2014. Het betreft hier een parameter die al de vervormingen van het spoor bevat die leiden tot exploitatiebeperkingen. Deze parameter, die ook deels beïnvloed wordt door de weersomstandigheden en het type ondergrond, werd door de infrastructuurbeheerder sterk terug gedrongen dankzij het nemen van bijkomende maatregelen na het uitvoeren van werken.

Het aantal seinstoreningen is de laatste drie jaar gedaald van 12 in 2012, naar 4 in 2013 en naar 3 in 2014.

Het aantal SPAD's is in de laatste vijf jaar gedaald van 104 in 2010, naar 91 in 2011, naar 75 in 2012 en naar 56 in 2013. In 2014 is het aantal licht gestegen naar 66 ondanks alle technische ondersteuning die de treinbestuurders wordt geboden door de installatie van TBL 1+ en ETCS.

Eind 2014 waren nog niet alle krachtvoertuigen uitgerust met deze apparatuur, maar de wettelijke verplichtingen die in België van kracht zijn, verplichten de installatie van deze uitrustingen tegen uiterlijk 1/1/16 op het grootste deel van het netwerk.

4. Kosten van ernstige ongevallen.

De kosten van ongevallen die in de tabellen van dit jaarverslag worden vermeld en met betrekking tot de jaren 2013 en 2014 (de cijfers van de voorgaande jaren zijn schattingen) zijn zeer verschillend. Een analyse of een trend opmaken op basis van twee jaar lijkt ons niet voldoende. Vanaf 2015 zullen we beschikken over cijfers met betrekking tot 3 jaar wat zal toelaten een analyse te maken.

5. Technische veiligheid van de installaties en het gebruik daarvan, veiligheidsbeheer:

Eind 2014 was 62 % (of 4043 lijnkm) van het spoorwegnetwerk uitgerust met het systeem TBL1+ en dit tegenover 51,2 % (of 3314 lijnkm) een jaar eerder.

Eind 2014 was 14,7 % (of 957 lijnkm) van het spoorwegnetwerk uitgerust met een stuurpostsignalisatiesysteem (ETCS, TBL2 of TVM 430) tegenover 12,6 % (of 818 lijnkm) een jaar eerder.

Alles tezamen was eind 2014 64,6 % (of 4211 lijnkm) van het spoorwegnetwerk uitgerust met de systemen ETCS, TVM430, TBL2 en TBL1+ en dit tegenover 54 % (of 3483 lijnkm) een jaar eerder.

Ieder jaar vermindert de infrastructuurbeheerder het aantal actieve overwegen door ze te vervangen door bruggen en tunnels. In 2011 waren er nog 1595, in 2012 nog 1590, in 2013 nog 1581 en eind 2014 nog 1554.

2. Resultaten van veiligheidsaanbevelingen

Tijdens het jaar 2014 heeft het Onderzoeksgaan aan de DVIS gemeld dat het vier onderzoeken, naar aanleiding van ongevallen of incidenten, heeft geopend: Ottignies 28/7, Overwegen 14/8, Schaarbeek 10/10 en Linkebeek 3/11.

De DVIS heeft in 2014 drie ongevalsverslagen ontvangen van het Onderzoeksgaan: Hever 19/2/13, Schellebelle 4/5/13 en Remersdaal 1/10/13.

In deze verslagen werden 16 nieuwe aanbevelingen geformuleerd. Voor het verslag dat werd gepubliceerd in mei (Hever), werd de opvolging van de aanbevelingen opgestart in 2014. Voor de verslagen die werden gepubliceerd op het einde van december (Schaarbeek en Linkebeek) zal de opvolging van de aanbevelingen gestart worden in 2015.

Tijdens het jaar 2014 heeft de DVIS geen enkel onderzoeksverslag ontvangen van onderzoeksorganen van andere lidstaten.

Veiligheidsaanbeveling	Veiligheidsmaatregel	Status van de uitvoering
Hever R1 (ongeval van 19/2/2013, publicatie van het verslag door het nationaal onderzoeksorgaan in mei 2014)	Er op toezien dat de ECM's een sluitend systeem hebben van registratie en traceerbaarheid van het onderhoud.	Probleem is vanaf nu geregeld door de implementatie van Verordening 445/2011. De DVIS heeft nog een inspectie gepland in 2015.
Hever R2	Er op toezien dat de procedures voor het bepalen van het laadvermogen van de wagens correct worden toegepast zodat overladingen voorkomen worden.	De DVIS heeft de analyse en het plan van aanpak van de betrokken onderneming niet meer ontvangen in 2014.
Hever R3	Er op toezien dat de privé GSM operatoren en de infrastructuurbeheerder de interacties van het GSM-R netwerk voorkomen.	De infrastructuurbeheerder onderhandelt met de betrokken instantie, de telecomregulator. De analyse van het probleem is aan de gang.
Remersdaal (3) (ongeval van 1/10/2013, publicatie van het verslag door het nationaal onderzoeksorgaan in december 2014)		De SO's en de IB analyseren de aanbevelingen en stellen maatregelen in het voorjaar 2015. Opvolging start in 2015.
Wetteren (10) (ongeval van 4/5/2013, publicatie van het verslag door het nationaal onderzoeksorgaan in december 2014)		De SO's en de IB analyseren de aanbevelingen en stellen maatregelen in het voorjaar 2015. Opvolging start in 2015.

Tabel - Uitvoering van veiligheidsmaatregelen naar aanleiding van veiligheidsaanbevelingen

Ⓒ 3. Uitgevoerde maatregelen die losstaan van de veiligheidsaanbevelingen

geen.



INFRABEL
Right On Track

6236

92 88 0062 038-9

2

DEL. FAZ
20284434

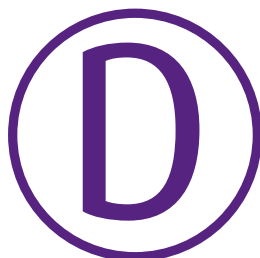
- 2.80 m -

7

500m

MERELBEKE

62



TOEZICHT

1. Strategie en plan(nen)

p. 20

2. Personeel

p. 20

3. Competentie

p. 20

4. Besluitvorming

p. 21

5 Coördinatie en samenwerking

p. 21

6 Conclusies uit de evaluatie van de genomen maatregelen

p. 21

① 1. Strategie en plan(nen)

De supervisieactiviteiten van de DVIS zijn verdeeld over de verschillende operationele eenheden. Elk jaar in september identificeert de DVIS de thema's waarop het komende jaar de nadruk komt te liggen. Deze thema's worden bovendien aan de sector meegedeeld. Voor de selectie van deze thema's baseert de DVIS zich onder meer op de analyse van de jaarverslagen van de SO's en de IB, op de opvolging van de veiligheidsindicatoren, op de aanbevelingen van het OO en op de opvolging en registratie van de voorvallen die een impact hadden op de veiligheid. Elke afdeling zet deze thema's vervolgens om in haar eigen supervisieplan.

De belangrijkste thema's die in 2014 in aanmerking werden genomen, waren:

- Vanuit het oogpunt van de «systeem»-audit
 - Audit van het beheer van de risico's verbonden aan de raakvlakken tussen SO en IB
 - Audit van de processen en procedures ingesteld door de IB in het raam van zijn onderhoudsactiviteiten
 - Audit van de processen voor de invoering van de TSR in het raam van de ETCS-projecten.
- Vanuit het oogpunt van de inspectie «certification»
 - Inspectie “certification” van het beheer van de feedback naar aanleiding van een ongeval en incident
 - Inspectie “certification” van medische - en opleidingscentra
- Vanuit het oogpunt van de inspectie «regulation»
 - Inspectie “regulation” van de naleving van de eisen van de TSI OPE inzake documentatie voor de bestuurders
 - Inspectie “regulation” van de naleving van hun verplichtingen door de verzenders en verladers in het kader van het RID-vervoer
- Vanuit het oogpunt van de inspectie «verification of conformity»
 - Conformiteitsinspectie met betrekking tot de samenstelling van de treinen
 - Conformiteitsinspectie met betrekking tot de invoering van Merlin voor het plaatsen van RID-wagens in de sporenbundels
 - Conformiteitsinspectie met betrekking tot de gegevensregistratie aan boord van treinen
 - Conformiteitsinspecties met betrekking tot de registers van treinbestuurders

- Conformiteitsinspectie met betrekking tot de overige veiligheidsfuncties dan die verbonden aan de treinbestuurders en -begeleiders
- Conformiteitsinspectie met betrekking tot de interne regels van de IB in het bijzonder met betrekking tot de correcte toepassing van de procedures voor de invoering van de TSR en met betrekking tot de wisseltellers en de implementatie van de seinen.

② 2. Personeel

In 2014 werden ongeveer 8.7 VTE (voltijdse equivalenten) ingezet voor de supervisieactiviteiten, dit vertegenwoordigt ongeveer 25% van het operationele personeel van de DVIS.

③ 3. Competentie

Het door de DVIS gehanteerde beheersysteem voor de competenties die de dienst nodig heeft, berust hoofdzakelijk op twee hoofdlijnen.

De eerste hoofdlijn stemt overeen met het gebruik van het mentoraat dat het nieuw in dienst getreden personeel van de DVIS toelaat om voordeel te halen uit een opleiding op het terrein, van het reeds aanwezige gekwalificeerde personeel, bij de behandeling van de dossiers die aan de DVIS worden voorgelegd.

De tweede hoofdlijn bij de DVIS bestaat erin het personeel opleidingen aan te bieden in de vakgebieden waarin het personeel moet tussenkomen zoals bijvoorbeeld de opleidingen in verband met audits of risicoanalyses.

④ 4. Besluitvorming

De besluitvormingscriteria zijn gebaseerd op de beginselen vermeld in de verordeningen 1158/2010, 1169/2010 en 1077/2012, alsook op de interne procedures die eruit voortvloeien.

Elke belangrijke fase van een supervisieactiviteit, bepaald in de interne procedures, maakt het voorwerp uit van een verslaggeving aan het management van de afdeling dat waakt over de naleving van de verordeningen en procedures, alsook over de samenhang op het vlak van de classificatie van de non-conformiteiten en dit vooraleer ze formeel te valideren.

Een ontwerpverslag met de non-conformiteiten die tijdens de supervisieactiviteit aan het licht zijn gekomen, wordt verstuurd naar de onderneming waar de supervisie plaatsvond, om de onderneming de gelegenheid te geven om te reageren. Indien nodig wordt een afsluitende vergadering van de supervisieactiviteit georganiseerd.

Vervolgens houdt de DVIS regelmatig toezicht op de implementatie van de verschillende door de onderneming ingevoerde maatregelen om de vastgestelde non-conformiteiten te kunnen afsluiten.

In 2014 was er geen enkele klacht van een SO of van de IB over de DVIS met betrekking tot zijn supervisieactiviteiten.

④ 5. Coördinatie en samenwerking

Zoals uiteengezet in B3, heeft de DVIS een samenwerkingsovereenkomst getekend met het EPSF en de ACF. Deze overeenkomsten werden op het terrein omgezet in begeleidingsactiviteiten. De eerste doelstelling van deze activiteiten is een beter begrip van de manier van werken van de andere NVI's. Een beter begrip zou nadien gemeenschappelijke supervisieactiviteiten moeten toelaten. De DVIS, het EPSF en

het ORR hebben ook beslist om hun supervisieactiviteiten in verband met Eurostar onderling op elkaar af te stemmen.

④ 6. Conclusies uit de evaluatie van de genomen maatregelen

De situatie is weinig geëvolueerd sinds het voorbije jaar en de ondernemingen beperken zich steeds tot maatregelen die zich focussen op de vastgestelde non-conformiteit. De indicatieve of waarschuwende rol die deze non-conformiteit kan hebben ten opzichte van punten die niet door de NVI werden gecontroleerd, wordt door de ondernemingen nog steeds onderbenut.

Deze vaststelling wordt versterkt door het feit dat de uitvoering van verordening 1078/2012 betreffende het toezicht verre van voltooid is binnen de spoorwegondernemingen. Tegen deze achtergrond is één van de weerhouden thema's in ons supervisieplan 2015 aan dit onderwerp gewijd.

TE25 770036 02.18 L

Maximale zulässige Füllungstemperatur: -40°C

Herstellung: 01/2018
Serien- und Bau-Nr.: 111015
Antrieb Nr.: 1-01050



CERTIFICATIE EN TOELATINGEN

1. Oriëntatie

p. 24

2. Contacten met andere NVI's

p. 24

3. Procedurele problemen

p. 24

4. Reacties

p. 25

E 1. Oriëntatie

In 2014 werden 4 delen A en 3 delen B afgeleverd of hernieuwd. 16 SO's zijn gemachtigd om in België te rijden (7 met de delen A en B en 9 met enkel deel B afgeleverd door de DVIS). Op korte termijn is er geen kwantitatieve evolutie voorzien.

Het feit dat de maturiteit op het vlak van het VBS sterk van SO tot SO verschilt, leidt er zoals in 2013 toe dat de evenredige verhouding tussen de begeleiding van de SO bij haar certificatieaanpak en de formele beoordeling van het dossier sterk kan verschillen.

Onze gids voor het verkrijgen van een veiligheidscertificaat, voorzien in 2013, werd deels in 2014 ontwikkeld en zou in 2015 beschikbaar moeten zijn.

In 2014 werden 18 toelatingen voor indienststelling van rollend materieel afgeleverd of vernieuwd als gevolg van een wijziging. Bovendien werd in 7 gevallen de GVM toegepast voor de beoordeling van de wijziging:

- in 3 gevallen werd besloten dat er geen vernieuwing van de toelating noodzakelijk was.
- voor de andere 4 gevallen werd de toelating vernieuwd.

In de bijlage C is een overzicht van de nieuwe en gewijzigde voertuigen opgenomen.

Voor de structurele subsystemen van de vaste installaties (ENE, CCS en INF) heeft de DVIS een toelating tot indienststelling afgeleverd voor het project van lijn 10 (Liefkenshoekspoorverbinding) en voor de TSR – functie van het ETCS systeem op conventioneel net. Deze toelatingen gaan steeds gepaard met het GVM-rapport voor een veilige integratie van de subsystemen op het netwerk. De infrastructuurbeheerder heeft tevens 3 met ETCS uitgeruste deelprojecten van corridor C in dienst gesteld waarvoor geen toelating noodzakelijk was.

E 2. Contacten met andere NVI's

Op het vlak van de certificatieactiviteiten heeft de DVIS samengewerkt met het EPSF in het kader van het dossier THI Factory. Deze onderneming heeft een aanvraag ingediend voor de certificaten deel A en deel B bij de DVIS en voor een certificaat deel B in Frankrijk bij het EPSF. Het EPSF en de DVIS hebben met het akkoord van THI Factory daarom besloten om het dossier in nauwe samenwerking te behandelen om zeker te zijn van een gemeenschappelijke aanpak en om elke overbodige vraag te vermijden. De drie partijen hebben deze aanpak als zeer positief beschouwd. In het huidige stadium overwegen wij niet om samenwerkingsovereenkomsten tussen de NVI's op het vlak van de certificatie in te voeren, maar zullen wij voorrang geven aan punctuele contacten in functie van de aanvraagdossiers voor certificaten die ons zullen worden voorgelegd.

Betreffende de toelating voor nieuw rollend materieel werd een werkgroep voor het project Velaro e320 van Siemens opgericht met als doel om het toelatingsproces in de verschillende landen waar het voertuig zal rijden, op elkaar af te stemmen. De werkgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van EPSF, CTSA, ORR, DVIS, ERA, Siemens en Eurostar. Deze ervaring is zeer positief en zal in de toekomst herhaald worden voor gelijkaardige projecten.

In het kader van de grensoverschrijdende ETCS-projecten werd in 2014 samengewerkt met de Luxemburgse (ACF) en Franse (EPSF) veiligheidsinstanties, in het bijzonder aangaande de harmonisatie van de nationale waarden voor ETCS remcurven .

E 3. Procedurele problemen

Zoals vermeld in E.1 is een begeleiding van de ondernemingen door de DVIS nodig vóór elke aflevering van een veiligheidscertificaat. Zoals in 2013 blijven er interpretatieproblemen bestaan bij bepaalde criteria van de Europese verordeningen 1158/2010/EU en 1169/2010/EU. We verwachten veel van de werkgroep die het ERA over dit onderwerp heeft opgericht en waarvan we deel uitmaken.

Ⓔ 4. Reacties

Momenteel bestaan er geen formele mechanismen voor de ondernemingen of aanvragers en de DVIS heeft de nood hieraan nog niet vastgesteld aangezien het onderzoek van een certificatie- of toelatingsdossier gebeurt op basis van een constructieve uitwisseling die zowel de onderneming, de aanvrager als de NVI toelaat om zich openlijk over de geschilpunten uit te drukken. Deze aanpak vereist veelvuldige contacten met de onderneming of de aanvrager alsook een duidelijke en nauwkeurige argumentatie en motivering door de NVI, maar heeft het voordeel dat het de betrokken partijen ertoe brengt de noodzakelijke verbeteringen, die aan het dossier moeten aangebracht worden, te erkennen.

Deze uitwisseling stelt de NVI ook in staat om haar communicatie te verbeteren en zichzelf regelmatig in vraag te stellen.

Indien een onderneming of aanvrager meent dat een beslissing van de DVIS niet relevant is, dan staat het hem of haar steeds vrij om deze gerechtelijk aan te vechten.





WIJZIGINGEN IN DE WETGEVING

1. F.1 Spoorwegveiligheidsrichtlijn /1/

1. Geldende wetgeving tot omzetting van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn /1/
Wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, B.S., 20 december 2013.
2. Status van de omzetting van de wijzigingen van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn /1/ aan het eind van het verslagjaar (tabel 1 van bijlage B).

Er is geen enkel omzettingsakte van de wijzigingen van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn in 2014.

2. Belangrijke wijzigingen in wet- en regelgeving

Zie tabel 2 van bijlage B





TOEPASSING VAN DE GVM VOOR RISICO-EVALUATIE EN -BEOORDELING

1. Ervaring van de NVI

Betreffende de toepassing van de CSM (zie E1, 4e en 5e §), moeten er voor het jaar 2014 geen significante ontwikkelingen gemeld worden.

2. Feedback van belanghebbenden

Behalve bij de besprekingen over de beoordelingen die de DVIS tijdens zijn certificatie- en supervisieactiviteiten uitvoert, heeft de DVIS geen enkele procedure ingesteld die de SO's of de IB toelaat om hun ervaringen met de EU-regelgeving in verband met de risico-evaluatie en -beoordeling te delen.

Tot op heden werd hierover geen enkele opmerking gemaakt.

3. Herziening van de NSR om de EU-verordening aangaande de GVM betreffende risico-evaluatie en -beoordeling in rekening te brengen

Er bestaat in België geen enkele NSR die het domein van de CSM betreffende risico-evaluatie dekt.



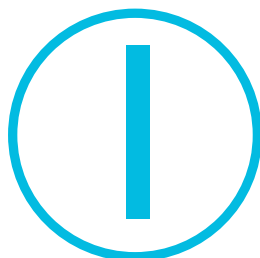


AFWIJKINGEN MET BETREKKING TOT HET CERTIFICERINGSSYSTEEM VAN DE EBO

Niet van toepassing voor de DVIS.

In België is de certificering van de entiteiten belast met het onderhoud (EBO) toevertrouwd aan (door Belac) geaccrediteerde instellingen voor productcertificering (volgens de norm EN ISO/CEI 17065). Tot op heden is Belgorail de enige Belgische instelling die gemachtigd is om de EBO te certificeren. In 2014 is er geen afwijking ten opzichte van het certificeringsschema geweest.





BIJLAGEN

BIJLAGE A:

1. GEMEENSCHAPPELIJKE VEILIGHEIDSINDICATOREN
p34
2. ABSOLUTE GVI-GEGEVENS
p42

BIJLAGE B: WIJZIGINGEN IN DE WETGEVING

p46

BIJLAGE C: OVERZICHT VAN NIEUWE EN AANGEPASTE VOERTUIGEN

p48

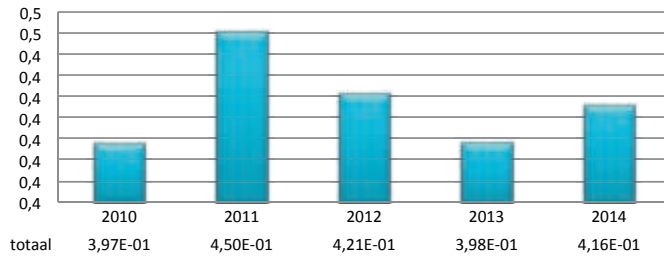
BIJLAGE D: AANTAL ACTIEVE SPOORWEGVOERTUIGEN GEREGISTREERD IN HET BELGISCH NATIONALE VOERTUIGENREGISTER (NVR)

p50

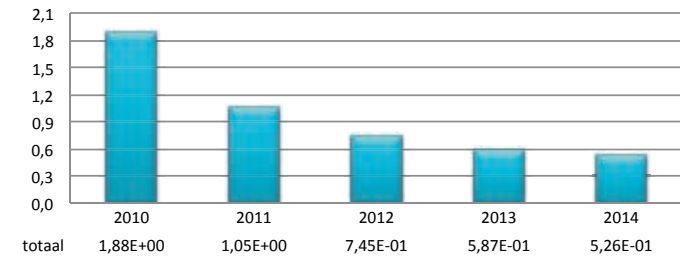
1. GEMEENSCHAPPELIJKE VEILIGHEIDSINDICATOREN

1) Overzicht van de prestaties

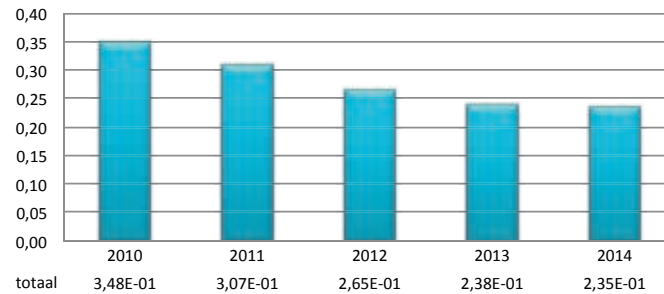
**Totaal aantal ongevallen
/(mln trein*km)**



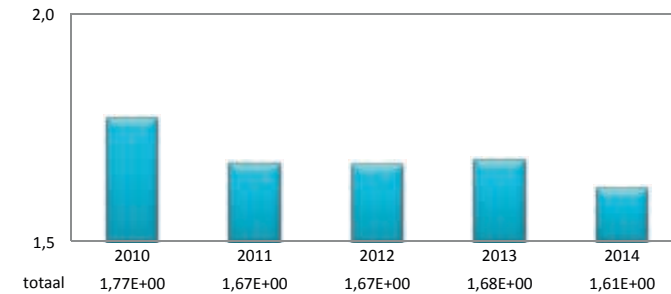
**Totaal aantal gewonden
/(mln trein*km)**



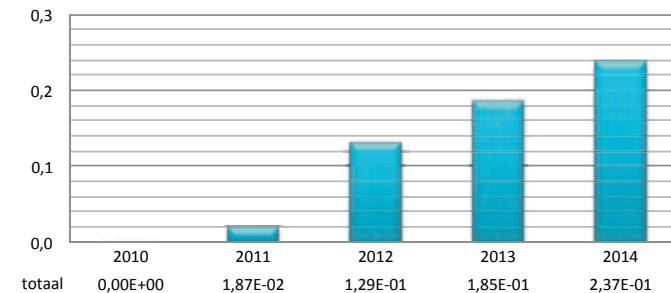
Aantal doden / (mln trein*km)



Aantal voorbodes / (mln trein*km)



Totale kosten in mln € / (mln train*km)



2010 : waarden voor het jaar 2010

2011 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010 en 2011

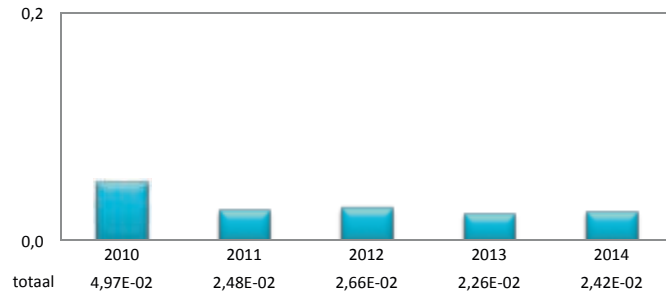
2012 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010, 2011 en 2012

2013 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010, 2011, 2012 en 2013

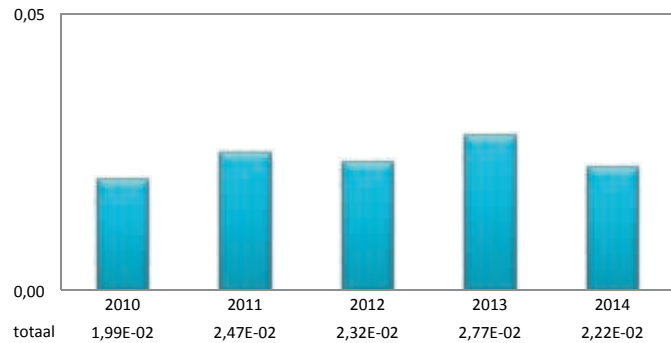
2014 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010, 2011, 2012, 2013 en 2014

2) Ongevallen volgens de aard

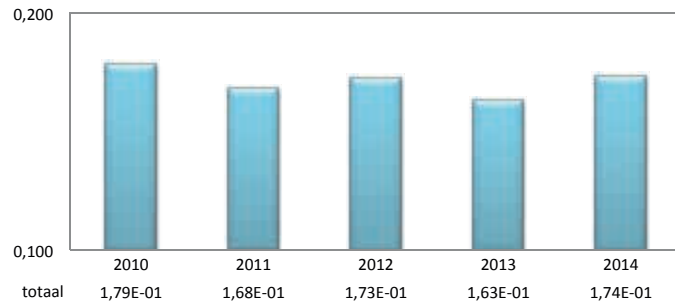
Aantal botsingen /(mln trein*km)



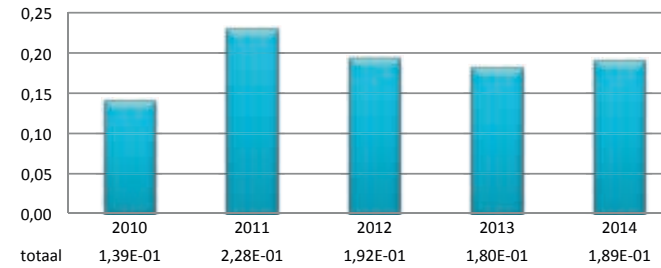
Aantal ontsporingen /(mln trein*km)



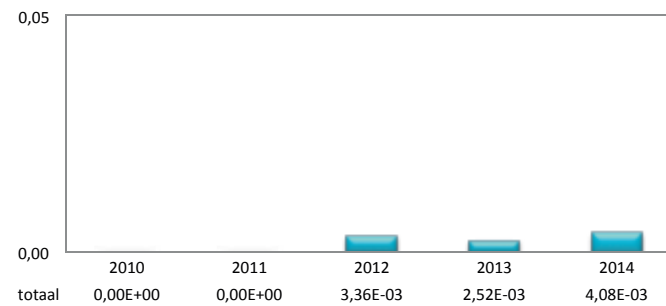
Aantal ongevallen aan overwegen /(mln trein*km)



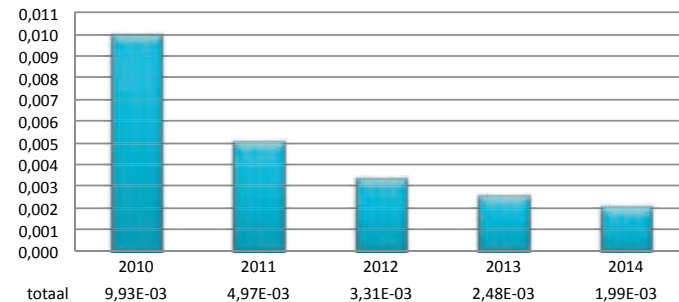
Aantal persoonsongevallen met betrekking tot rijdende treinen / (mln trein*km)



Aantal branden in rollend materieel /(mln trein*km)



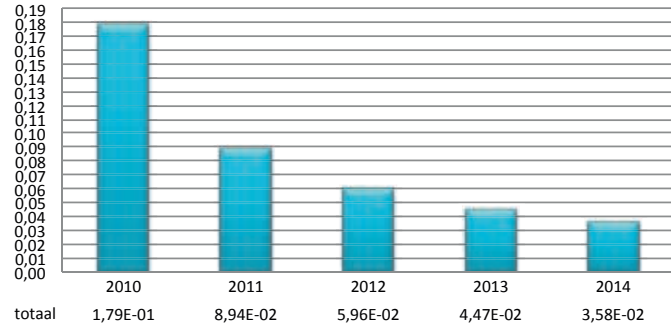
Aantal andere ongevallen /(mln trein*km)



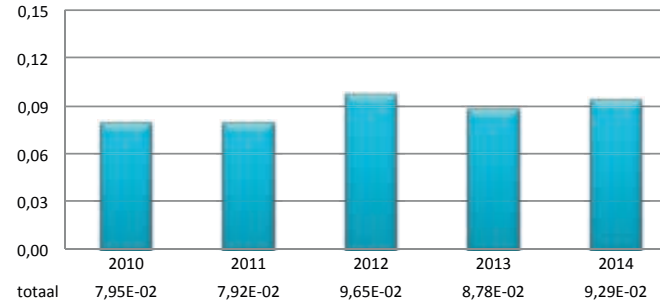
2010 : waarden voor het jaar 2010
 2011 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010 en 2011
 2012 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010, 2011 en 2012
 2013 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010, 2011, 2012 en 2013
 2014 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010, 2011, 2012, 2013 en 2014

3) Doden volgens de categorie van betrokken personen

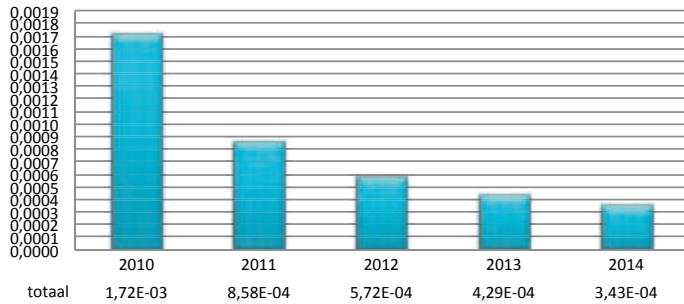
Aantal doden - treinreizigers /(mln trein*km)



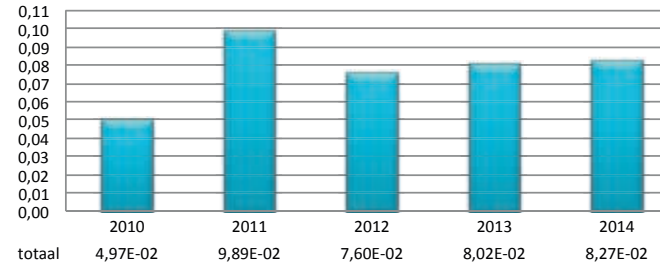
Aantal doden - gebruikers van overwegen / (mln trein*km)



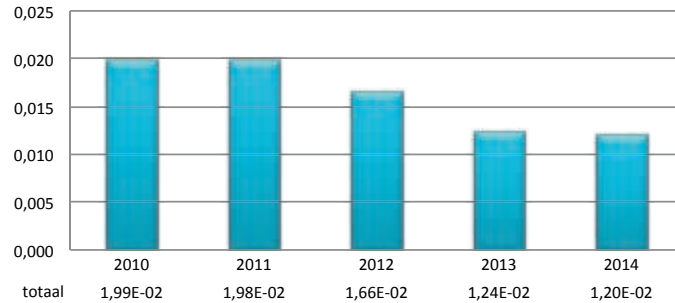
Aantal doden - treinreizigers /(mld reizigers*km)



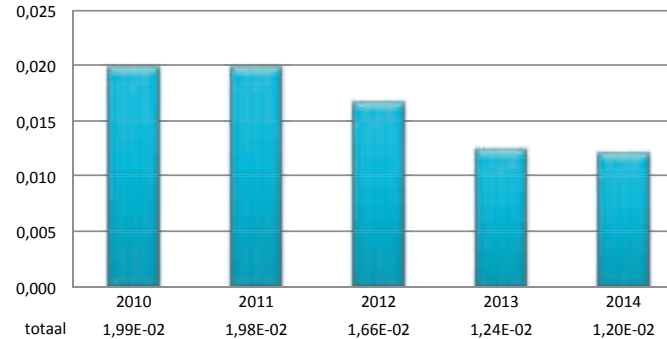
Aantal doden - onbevoegde personen op spoorwegterrein /(mln trein*km)



Aantal doden - werknemers /(mln trein*km)



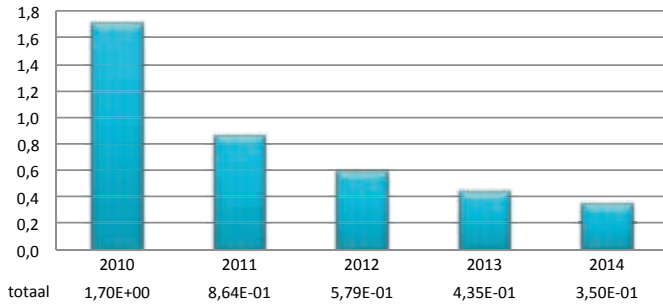
Aantal doden - anderen /(mln trein*km)



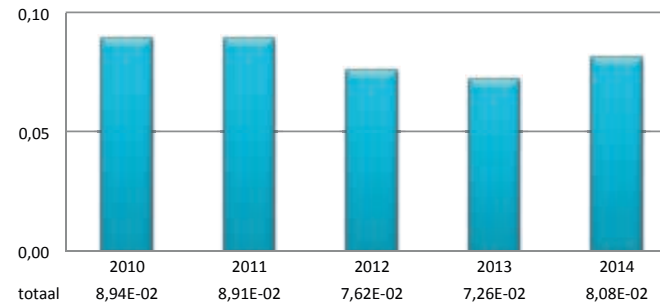
2010 : waarden voor het jaar 2010
 2011 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010 en 2011
 2012 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010, 2011 en 2012
 2013 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010, 2011, 2012 en 2013
 2014 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010, 2011, 2012, 2013 en 2014

4) Gewonden volgens de categorie van betrokken personen

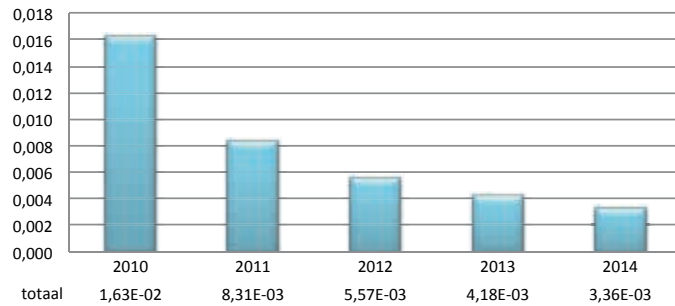
Aantal gekwetsten - treinreizigers /(mln trein*km)



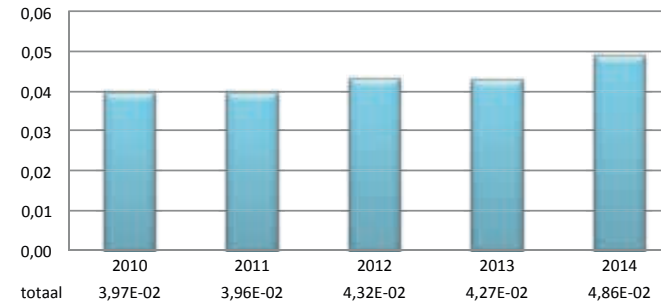
Aantal gekwetsten - gebruikers van overwegen/(mln trein*km)



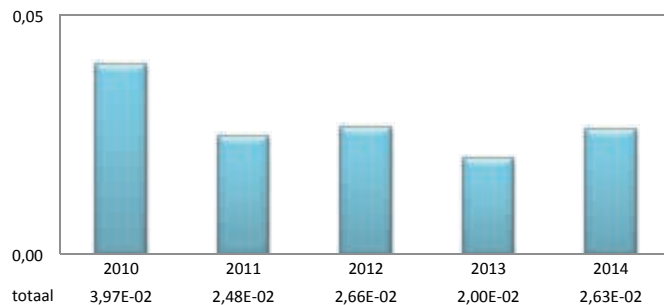
Aantal gekwetsten - treinreizigers /(mld reizigers*km)



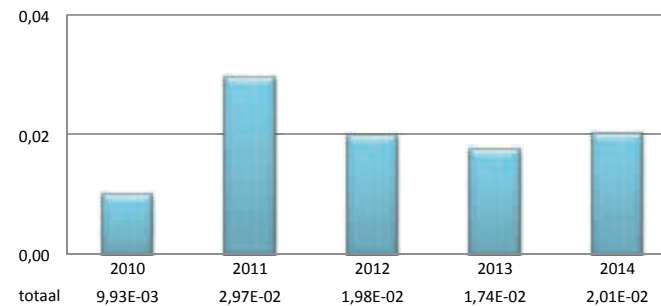
Aantal gekwetsten - onbevoegde personen op het spoorwegterrein /(mln trein*km)



Aantal gekwetsten - werknemers /(mln trein*km)



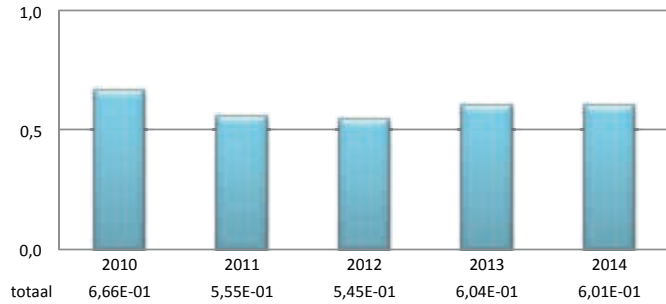
Aantal gekwetsten - anderen /(mln trein*km)



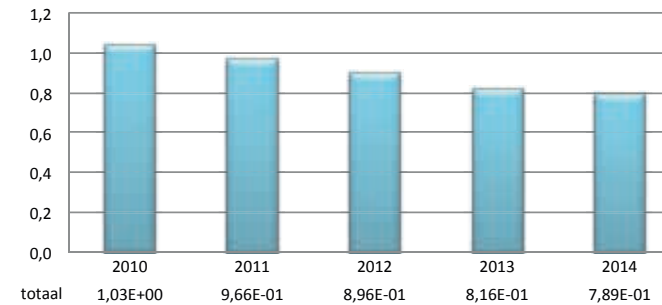
2010 : waarden voor het jaar 2010
 2011 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010 en 2011
 2012 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010, 2011 en 2012
 2013 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010, 2011, 2012 en 2013
 2014 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010, 2011, 2012, 2013 en 2014

5) Voorbodes van ongevallen

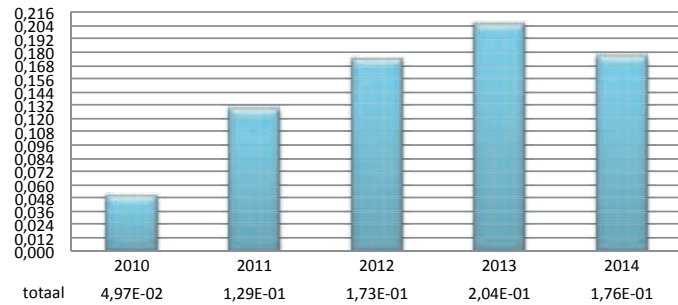
**Aantal gebroken spoorstaven
/(mln trein*km)**



**Aantal voorbijgereden onveilige seinen /
(mln trein*km)**



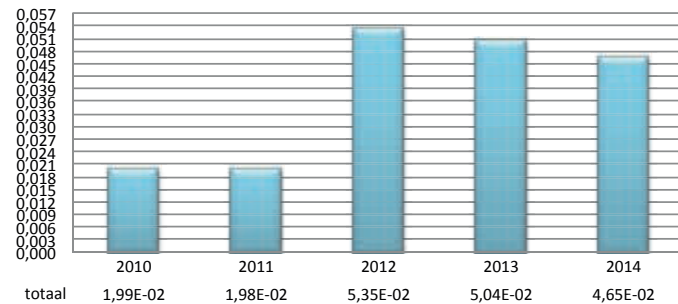
**Aantal knikken van het spoor
/(mln trein*km)**



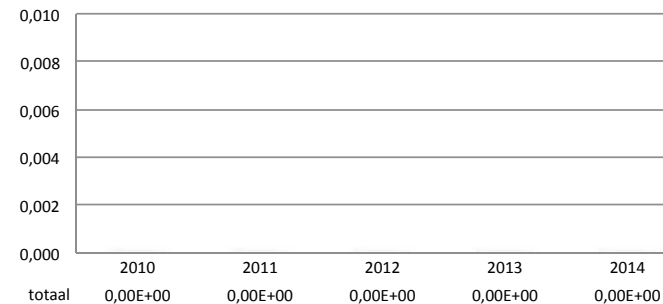
**Aantal gebroken wielen van operationeel
rollend materieel
/(mln trein*km)**



**Aantal foutieve seingevingen
/(mln trein*km)**



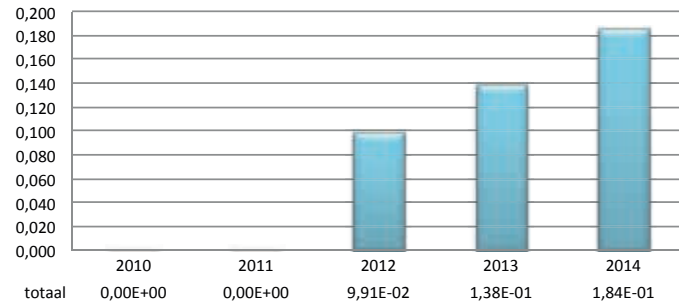
**Aantal gebroken assen van operationeel
rollend materieel / (mln trein*km)**



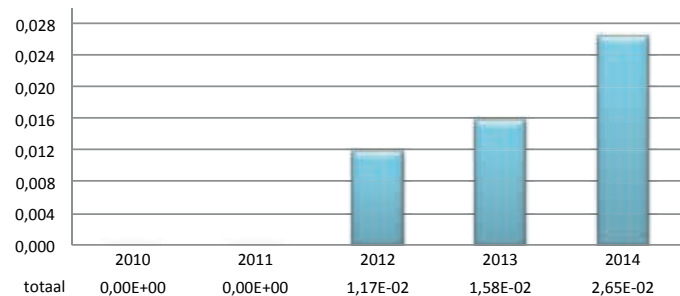
2010 : waarden voor het jaar 2010
 2011 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010 en 2011
 2012 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010, 2011 en 2012
 2013 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010, 2011, 2012 en 2013
 2014 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010, 2011, 2012, 2013 en 2014

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

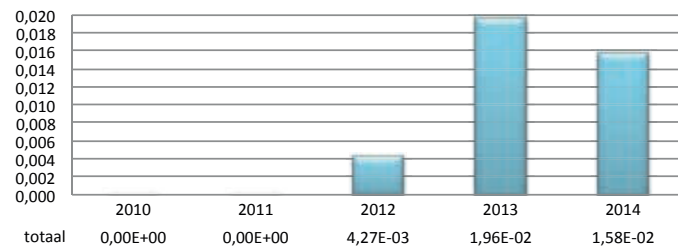
Kosten verbonden aan het aantal doden in mln € / (mln trein*km)



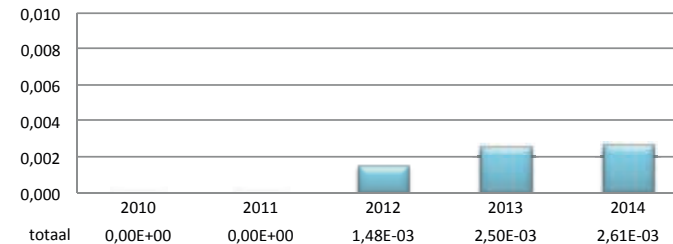
Kosten verbonden met het aantal gekwetsten in mln € / (mln trein*km)



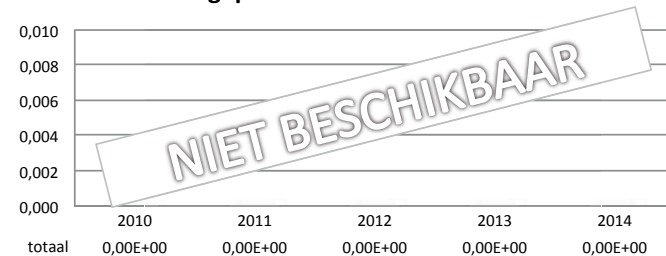
Kosten voor het herstellen of vervangen van de materiële schade aan rollend materieel en infrastructuur in mln € / (mln trein*km)



Kosten van vertragingen, verstoring van het verkeer, omleidingen, extra personeelskosten en toekomstige inkomensverlies inbegrepen in mln € / (mln trein*km)



Aantal verloren werkuren (in mln) van werknemers en aannemers ten gevolge van ongevallen ten opzicht van het totaal aantal gepresteerde werkuren



2010 : waarden voor het jaar 2010

2011 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010 en 2011

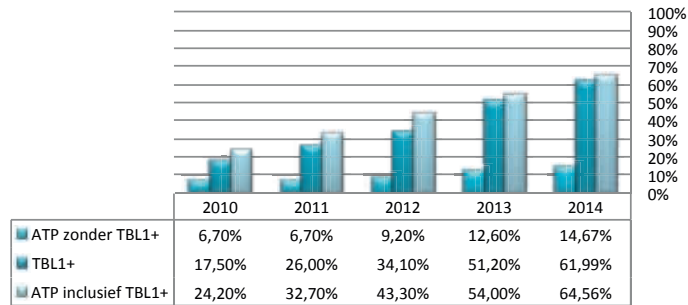
2012 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010, 2011 en 2012

2013 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010, 2011, 2012 en 2013

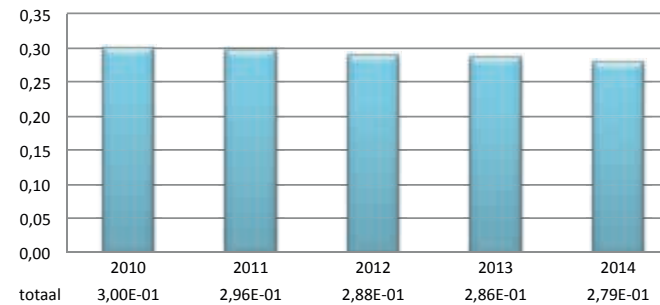
2014 : gemiddelde van de waarden voor de jaren 2010, 2011, 2012, 2013 en 2014

7) Technische veiligheid van de infrastructuur en het gebruik ervan, veiligheidsbeheer

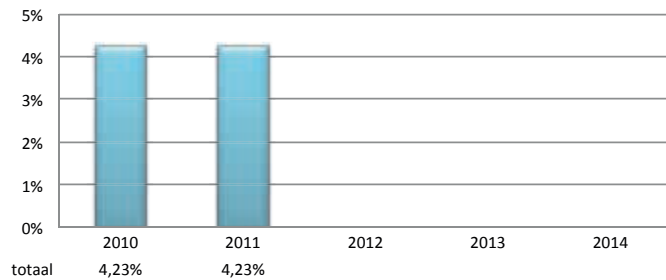
Percentage spoor met Automatic Train Protection (ATP) uitgerust



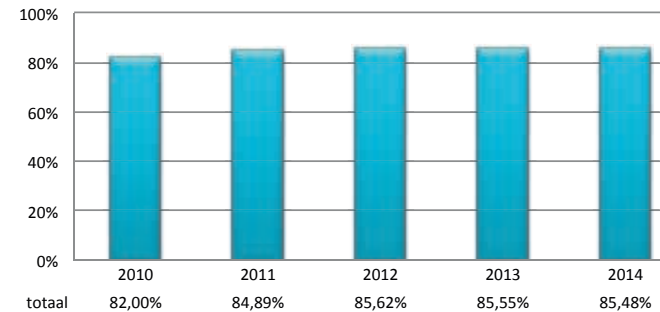
Totaal aantal overwegen per kilometer spoor



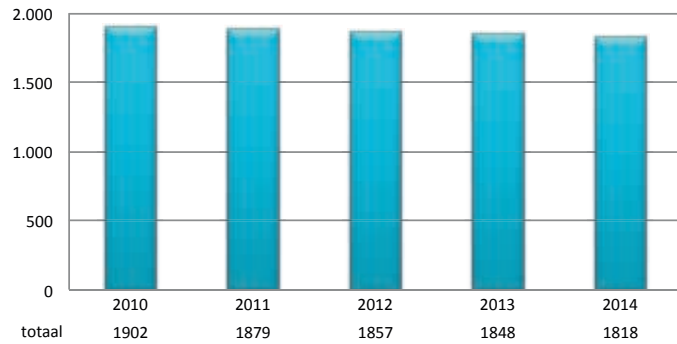
Percentage van het aantal treinkilometer dat gebruik maakt van sporen met automatische treinbeveiliging



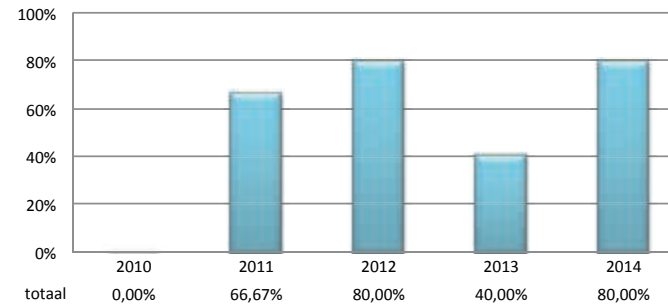
Percentage van het aantal overwegen met automatische of handbediende beveiliging



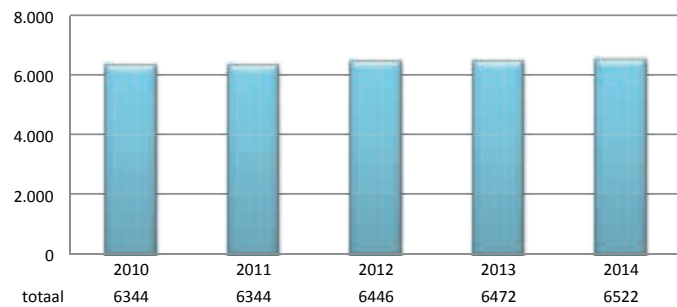
Totaal aantal spoorwegovergangen



Verhouding tussen het aantal uitgevoerde en geplande audits



Aantal kilometer spoor (dubbel spoorlijnen zijn twee keer geteld)



2. ABSOLUTE GVI-GEGEVENS

Aantal ongevallen								
Ongevallen volgens aard								
Jaar	Botsingen	Ontspo-ringen	ongevallen aan overwegen	persoons-on-gevallen 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
2013	1	4	13	14	0	0	32	97
2014	3	0	21	22	1	0	47	97

Aantal doden								
doden volgens categorie van betrokken personen								
Jaar	reizigers	werknemers	gebruikers van overwegen	onbevoegde personen	anderen	Totaal	reizigers*	Train* 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
2013	0	0	6	9	0	15	10886	97
2014	0	1	11	9	1	22	10973	97

Aantal gewonden

gewonden volgens categorie van betrokken personen

Jaar	reizigers	werknemers	gebruikers van overwegen	onbevoegde personen	anderen	Totaal	reizigers*	Train* 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
2013	0	0	6	4	1	11	10886	97
2014	1	5	11	7	3	27	10973	97

Aantal Voorbodes van ongevallen

Jaar	aantal gebroken spoorstaven	aantal knikken in het spoor	aantal foutieve seingevingen	aantal voorbijgereden seinen bij gevaar	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
2013	76	29	4	56	1	0	166	97
2014	57	6	3	66	0	0	132	97

kost van alle ongevallen, aantal verloren werkuren

Jaar	kost van doden in MLN €	kost van gewonden in MLN €	kosten voor herstel/ vervan- ging van mate- riële schade aan rollend materieel en infrastructuur in MLN €	kosten van vertragingen, verstoring en omleidingen van verkeer, extra personeel en toekomstig inkomensverlies in MLN €	Totale kost in MLN €	Totaal aantal ver- loren werkuren van werknemers en ondernemers 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
2013	24,585	2,739	6,352	0,538	34,214	NA	NA	97
2014	36,058	6,723	0,07	0,296	43,147	NA	NA	97

Technische veiligheid van de infrastructuur en het gebruik ervan, veiligheidsbeheer

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	ie 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
2013				1848	6472	2,86E-01	85,55%	40,00%	1581
2014				1818	6522	2,79E-01	85,48%	80,00%	1554

BIJLAGE B: WIJZIGINGEN IN DE WETGEVING»

Tabel 1

WIJZIGINGEN VAN DE SPOORWEGVEILIGHEIDSRICHTLIJN	Omgezet (J/N)	Wettelijke referentie	Datum van inwerkingtreding
Richtlijn 2014/88/EG		/	/

Tabel 2

WET- EN REGELGEVING	Wettelijke referentie	Datum van inwerkingtreding	Beschrijving van de wijziging	Redenen voor de wijziging
Met betrekking tot de nationale veiligheidsinstantie	/	/	/	/
Wetgeving met betrekking tot aange- melde instanties, aangewezen instanties, onderzoeksorgaan, externe entiteiten voor registratie, onderzoek enz.	/	/	/	/
Met betrekking tot spoorwegondernemingen / infrastructuurbeheerders / met onderhoud belaste entiteiten	Wet van 26 maart 2014 betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen, B.S., 3 juni 2014 Koninklijk besluit van 8 mei tot vaststelling van de veiligheidsvoorschrift-en met betrekking tot de infrastructuur van de museumspoorlijnen, B.S., 3 juni 2014	13 juni 2014 13 juni 2014	Deze wet regelt het geheel van de voorschriften betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen. Een museumspoorlijn is een <i>“buiten dienst gestelde maar niet-ontmantelde spoorlijn van de spoorweginfrastructuur waarvan de eigenaar of titularis van een zakelijk recht op die spoorlijn akkoord is om ze te bestemmen voor een toeristisch, patrimoniaal of museaal karakter”</i> . Dit koninklijk besluit voert de wet van 26 maart 2014 uit betreffende de infrastructuur van de museumspoorlijnen.	Het was nodig om de veiligheid van deze spoorlijnen te reglementeren. Uitvoering van de wet van 26 maart 2014.

	Koninklijk besluit van 8 mei tot vaststelling van de veiligheidsvoorschriften met betrekking tot het materieel van de museumspoorlijnen, B.S., 3 juni 2014	13 juni 2014	Dit koninklijk besluit voert de wet van 26 maart 2014 uit betreffende het veiligheidspersoneel van de museumspoorlijnen.	Uitvoering van de wet van 26 maart 2014.
	Koninklijk besluit van 8 mei tot bepaling van de vereisten voor het verkeer van voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische of toeristische doeleinden op het nationale spoorwegnet, B.S., 3 juni 2014	13 juni 2014	Dit koninklijk besluit voert artikel 68, § 2, vijfde lid, van de Spoorcodex met betrekking tot de veiligheid op het spoor uit: <i>“De Koning bepaalt de toe te passen vereisten voor het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter op het netwerk.”</i> Het heft het ministerieel besluit van 26 juli 2007 tot aanneming van een bestek voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur op.	Het was noodzakelijk om de eisen te actualiseren naar aanleiding van de ontwikkelingen in de wetgeving en meer bepaald het aannemen van de wet van 26 maart 2014 betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen .
	Koninklijk besluit van 1 juli 2014 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van rijpaden, B.S., 12 augustus 2014	22 augustus 2014	De van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van rijpaden worden aangenomen als nationaal technisch voorschrift. Dit koninklijk besluit heft het ministerieel besluit van 30 juli 2010 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van rijpaden op.	Het was nodig om de voorschriften te actualiseren.
De uitvoering van andere regels van de EU (indien ze de spoorwegveiligheid betreffen).	/	/	/	/

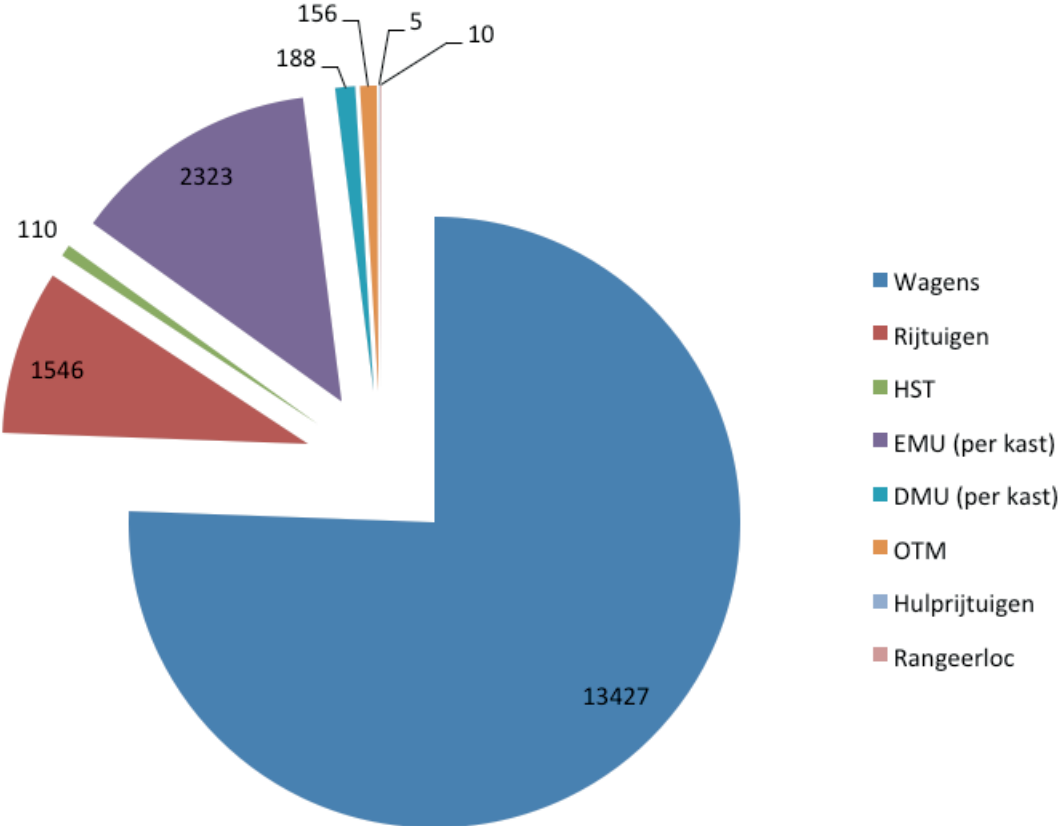
BIJLAGE C: OVERZICHT VAN NIEUWE EN Aangepaste Voertuigen

XA = Wederzijdse erkenning; CSM = gemeenschappelijke veiligheidsmethode; NA = Niet van toepassing; APIS = Toelating voor indienststelling

Naam van het voertuigtype	Voertuig-categorie	Nr toelating	Categorie van de toelating	Gebruik van XA	Gebruik van CSM	Beschrijving wijziging(en)
TRAXX F140MS, variant KF (D-A-B-NL)	Locomotief	BE 51 2008 0004	Verbetering	Neen	Ja	Nieuwe SW, versie VR7B, VR7B*
TRAXX F140MS, variant KL (D-B-F)	Locomotief	BE 51 2009 0005	Verbetering	Neen	Ja	Nieuwe SW, versie VR7B
Dubbeldek rijtuigen DBpza (A15) en DABpza (A16)	Rijtuig	BE 52 2014 0001	Verbetering	Neen	Neen	Installatie van NBÜ 2004 (alarmmelders ten dienste van reizigers)
Dubbeldek stuurrijtuig DABpbdzfa (A14)	Stuurrijtuig	BE 52 2014 0002	Verbetering	Neen	Neen	Installatie van NBÜ 2004 (alarmmelders ten dienste van reizigers)
Elektrische locomotief serie 4000 (BR 185.1)	Locomotief	BE 51 2014 0002	Verbetering	Neen	Neen	Installatie van NBÜ 2004 (alarmmelders ten dienste van reizigers)
ES64U4-H/H1 (HLE18/19 NMBS)	Locomotief	APIS niet vereist	Verbetering	Neen	Neen	Verbetering van de oproep van de bestuurder naar de begeleider
ES64U4-H/H1 (HLE18/19 NMBS)	Locomotief	APIS niet vereist	Verbetering	Neen	Neen	Beschermingskader voor de euroantenna
ES64U4-H/H1 (HLE18/19 NMBS)	Locomotief	APIS niet vereist	Vernieuwing	Neen	Neen	Vervanging van de schakelaar van de doorgaande treindraad
TRAXX F140 DE, variant E (D-B-NI)	Locomotief	BE 51 2013 0002	Verbetering	Neen	Ja	Nieuwe SW, versie VR07.1
TRAXX F140 DE, variant F (F-B-NI)	Locomotief	BE 51 2013 0003	Verbetering	Neen	Ja	Nieuwe SW, versie VR07.1
Diesel-elektrische locomotief GE PH37ACai	Locomotief	BE 51 2014 0002	Eerste	Neen	Neen	Volledig TSI conform: TSI Loc & Pas, TSI Geluid, TSI Tunnel, TSI CCS
Diesel-elektrische locomotief DE 6400/6500	Locomotief	BE 51 2014 0001	Verbetering	Neen	Neen	Verbetering van GSM-R en het registratietoestel
Diesel-elektrische locomotief DE 6400/6500	Locomotief	APIS niet vereist	Vernieuwing	Neen	Neen	Vervanging van Memor "oude type" door Memor redundant

Diesel-elektrische locomotief DE 6400/6500	Locomotief	APIS niet vereist	Verbetering	Neen	Neen	Wijziging van de schakelspanning van Memor "oude type"
Thalys, variant PBA en PBKA	Treinstel	APIS niet vereist	Verbetering	Neen	Ja	Verhinderen van de noodontgrendeling van de toegangsdeuren voor reizigers op basis van de snelheid van de trein
Thalys, variant PBKA	Treinstel	BE 51 2011 0017	Verbetering	Neen	Neen	Nieuwe SW voor de Bi-Standard ERTMS/TVM, versie V7.2.5.1
Thalys, variant PBKA	Treinstel	BE 51 2011 0017	Verbetering	Neen	Neen	Rijden in ETCS op lijnen 25 and 27 (baanvak Mortsel-Duffel)
Thalys, variant PBA	Treinstel	BE 51 2011 0016	Verbetering	Neen	Neen	Nieuwe SW voor de Bi-Standard ERTMS/TVM, versie V7.2.5.1 Rijden in ETCS op lijnen 25 and 27 (baanvak Mortsel-Duffel)
AM08, variant enkelvoudige spanning 3kV en variant tweevoudige spanning 3kV/25kV	Treinstel	APIS niet vereist	Verbetering	Neen	Ja	Nieuwe SW, versie 1.2.10 Wijzigen van de opschriften mbt massa en remgewichten
AM08, variant enkelvoudige spanning 3kV en variant tweevoudige spanning 3kV/25kV	Treinstel	APIS niet vereist	Verbetering	Neen	Ja	Nieuwe SW, versie 1.2.11
Registratietoestel TOM-P	Treinsubstysteem	APIS niet vereist	Vernieuwing	Neen	Neen	Installatie van nieuwe registratietoestellen (door TOM-P) in verschillende types rollend materiaal van NMBS
Eco Driver Advisory System (EDAS)	Treinsubstysteem	APIS niet vereist	Verbetering	Neen	Neen	EDAS test op 1 TRAXX locomotief
DB Niesky Waggonbau	Wagen	BE 53 2014 0001	Aanvullend	Neen	Neen	Conform TSI behalve doorgangsprofiel
Greenbrier L03A	Wagen	BE 53 2014 0002	Eerste	Neen	Neen	Volledig conform TSI
H02A	Wagen	BE 53 2014 0003	Aanvullend	Neen	Neen	Conform TSI behalve doorgangsprofiel
Wagen met betoncentrale	Speciaal voertuig	BE 54 2014 0001	Eerste	Neen	Neen	Aangepaste wagen
Haspelwagen	Speciaal voertuig	BE 54 2014 0002	Eerste	Neen	Neen	Aangepaste wagen
Matissa B66UC	Speciaal voertuig	BE 54 2014 0003	Eerste	Neen	Neen	Nieuw voertuig

BIJLAGE D: AANTAL ACTIEVE SPOORWEGVOERTUIGEN GEREgistREERD IN HET BELGISCH NATIONALE VOERTUIGENREGISTER (NVR)





Koninkrijk België
Nationale Veiligheidsinstantie

Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen

Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen

(FOD MOBILITEIT EN VERVOER)

Vooruitgangstraat 56

1210 BRUSSEL

www.mobiliteit.belgium.be