



*Federal Public Service  
Mobility and Transport*

## NVI Jaarlijks Veiligheidsrapport 2008

België

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer  
**DIRECTORAAT-GENERAAL VERVOER TE LAND**  
**DIENST VEILIGHEID EN INTEROPERABILITEIT DER SPOORWEGEN**  
Vooruitgangstraat 56  
1210 Brussel

.be

**Opzettelijk blanco gelaten bladzijde.**

## INHOUDSTAFEL

<b>A.2. samenvatting .....</b>	<b>2</b>
<b>B. Inleiding.....</b>	<b>3</b>
1. <i>Inleiding op het verslag .....</i>	3
2. <i>Informatie over de spoorwegstructuur (Bijlage A).....</i>	3
3. <i>Samenvatting – Algemene trendanalyse (bv. tendensen in de ontwikkeling van spoorwegveiligheid, certificaten, enz.).....</i>	3
<b>C. ORGANISATIE.....</b>	<b>4</b>
1. <i>Inleiding op de organisatie .....</i>	4
2. <i>Organogram .....</i>	5
<b>D. ONTWIKKELING VAN DE SPOORWEGVEILIGHEID .....</b>	<b>6</b>
1. <i>Initiatieven om de veiligheidsprestaties te behouden of te verbeteren .....</i>	6
2. <i>Gedetailleerde analyse van de tendensen die uit de gegevens kunnen worden afgeleid .</i>	6
3. <i>Resultaten van de veiligheidsaanbevelingen .....</i>	8
<b>E. Belangrijke wijzigingen in de wetgeving en reglementering .....</b>	<b>9</b>
<b>F. Ontwikkeling van de veiligheidscertificering en vergunningen.....</b>	<b>10</b>
1. <i>Nationale wetgeving – startdata - beschikbaarheid.....</i>	10
2. <i>Cijfergegevens (Bijlage E).....</i>	10
3. <i>Procedureaspecten .....</i>	10
<b>G. Toezicht op spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders.....</b>	<b>13</b>
<b>H. verslag over de toepassing van de csm betreffende risicoanalyse en beoordeling .....</b>	<b>15</b>
<b>I. besluiten van de nvi over het jaar waarover een verslag werd opgemaakt - prioriteiten</b>	<b>15</b>
<b>J. informatiebronnen .....</b>	<b>16</b>
<b>k. Bijlagen .....</b>	<b>16</b>

## **A.1. TOEPASSINGSGEBIED VAN HET VERSLAG**

Dit verslag vertelt over de activiteiten van de Belgische Nationale Veiligheidsinstantie (NVI) in 2008. Het wil zo aan de verplichting voldoen van artikel 18 van de EU Veiligheidsrichtlijn (EU2004/49), in Belgisch recht omgezet door de wet van 19 december 2006 (artikel 15). De Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen is de auteur van dit verslag.

De DVIS is een dienst van het Directoraat-Generaal Vervoer te Land dat deel uitmaakt van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Het koninklijk besluit van 16 januari 2007 heeft de DVIS aangeduid als NVI (Nationale Veiligheidsinstantie).

Het verslag bevat alle punten uit het voornoemde artikel 18 van de Europese Veiligheidsrichtlijn en baseert zich op de recentste leidraad die het Europese Spoorwegagentschap in september 2009 uitgaf.

## **A.2. SAMENVATTING**

Het jaarverslag geeft een overzicht van de activiteiten van de Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen, die optreedt als Nationale Veiligheidsinstantie, en geeft informatie over hoe het nationaal spoorwegnet en de spoorwegoperatoren evolueren. Dit jaarverslag beschrijft aan de hand van de historische nationale veiligheidsindicatoren hoe de veiligheid van de nationale spoorweginfrastructuur zich ontwikkelt.

In 2008 leverde de Belgische NVI het veiligheidscertificaat af aan Infrabel, de infrastructuurbeheerder voor heel het Belgische spoorwegnet. Dit certificaat bevestigt het aanvaarden van zijn veiligheidsbeheersysteem, de voorzieningen voor het veilig ontwerpen, onderhouden en uitbaten van de spoorweginfrastructuur, en ook het onderhoud en de uitbating van het verkeerscontrole- en verkeerssignaleringsysteem.

In 2008 leverde de Belgische NVI het eerste veiligheidscertificaat af op basis van de Veiligheidsrichtlijn. De meeste spoorwegoperatoren gebruikten het veiligheidscertificaat dat gebaseerd was op het eerste spoorwegpakket. In de laatste weken van 2008 waren er veel aanvragen voor een veiligheidscertificaat dat gebaseerd was op het tweede spoorwegpakket.

De beperkte personeelssterkte van de Belgische NVI beperkte het aantal audits en inspecties in 2008. In 2008 kwam er ook geen personeel bij.

De evaluatie van de veiligheidsevolutie baseert zich op de historische indicatoren. Veiligheidsindicatoren op basis van de items die bijlage I van de Veiligheidsrichtlijn definieert, bestaan alleen voor 2008; er is geen analyse van de evolutie mogelijk.

## **B. INLEIDING**

### **1. Inleiding op het verslag**

De DVIS begon zijn werkzaamheden als NVI op 2 februari 2007. 2008 is het eerste volledige jaar waarin de DVIS werkzaam was als NVI. Het verslag bevat gegevens over de activiteiten die de Veiligheidsrichtlijn vermeldt. Net als in de twee vorige verslagen vermelden we de spoorwegoperatoren met een veiligheidscertificaat op basis van de regelgeving van het eerste spoorwegpakket.

De cijfers in dit verslag betreffende de veiligheidsindicatoren baseren zich nog altijd op de historische nationale definities. Veiligheidsindicatoren op basis van de classificatie van bijlage I van de Veiligheidsrichtlijn bestaan alleen voor 2008. We zullen ze los van het verslag aan het Agentschap bezorgen.

De DVIS zal het Europese Spoorwegagentschap dit verslag bezorgen. Dit verslag zal ook op de website van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer prijken.

De DVIS zal ook voor een papieren versie zorgen voor beperkte verspreiding onder de nationale beheerders en andere belangstellenden.

### **2. Informatie over de spoorwegstructuur (*Bijlage A*)**

- Kaart van het netwerk

De Belgische infrastructuurbeheerder INFRABEL stelde de bijgevoegde kaart ter beschikking.

*Opmerking: Dubbelspoorlijnen worden twee keer geteld.*

- Lijst van de spoorwegondernemingen en van de infrastructuurbeheerders

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

De inlichtingen over de volgens het eerste spoorwegpakket afgeleverde certificaten is informatie die het Ministerie de DVIS bezorgde.

### **3. Samenvatting – Algemene trendanalyse (bv. tendensen in de ontwikkeling van spoorwegveiligheid, certificaten, enz.)**

Het veiligheidsniveau van de Belgische spoorwegen bleef over het algemeen ongeveer gelijk. Toch blijven de SPAD's (Signals Passed at Danger – seinvoorbijrijding) problematisch, waarvoor men gepaste oplossingen zoekt. Er gebeurden vijf ernstige spoorwegongevallen, met 1 dode en 46 gewonden als gevolg. Het is nog te vroeg om te zien welke resultaten de aanbevelingen uit 2008 door de onderzoeksinstelling hebben opgeleverd.

De Belgische wetgeving heeft verscheidene nieuwe regels opgesteld die de bestaande regelgeving amenderen of de veiligheids- of interoperabiliteitsrichtlijnen omzetten.

Met de omzetting van het tweede spoorwegpakket erkende men in België drie opleidingscentra voor treinbestuurders: Deze opleidingscentra zouden de behoeften van het Belgische spoorwegnet moeten dekken.

Wat betreft de afgifte van veiligheidscertificaten is het zo dat sommige kandidaten nog een vergunning hadden op basis van het eerste spoorwegpakket. In 2008 kregen de Belgische spoorwegondernemingen de eerste drie veiligheidscertificaten deel A op basis van het tweede spoorwegpakket. Het eerste veiligheidscertificaat deel B werd ook al uitgereikt, en verschillende andere kandidaat-spoorwegondernemingen hebben de procedure gestart om het veiligheidscertificaat deel B te krijgen.

Bij gebrek aan personeel heeft de DVIS alleen maar controles en enkele inspecties uitgevoerd op certificaten en toepassingen van veiligheidsvoorschriften.

## **C. ORGANISATIE**

### **1. Inleiding op de organisatie**

De DVIS is een dienst van het Directoraat-Generaal Vervoer te Land dat deel uitmaakt van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

De wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen (artikel 12) vertrouwdde de DVIS de volgende taken toe:

- de subsystemen van structurele aard van het spoorwegsysteem in gebruik nemen;
- ingebruikname van nieuw en wezenlijk gewijzigd rollend materieel dat nog niet gedekt is door een TSI, toelaten;
- de overeenstemming van de interoperabiliteitsonderdelen met de essentiële eisen controleren;
- de veiligheidscertificaten (spoorwegondernemingen) en veiligheidsvergunningen (spoorweginfrastructuurbeheerder) uitreiken, hernieuwen, wijzigen en intrekken;
- advies geven aangaande de operationele voorschriften die de infrastructuurbeheerder heeft ontwikkeld (ook in het koninklijk besluit van 16 januari 2007 houdende de procedure voor de erkenning en bekendmaking van de nationale veiligheidsvoorschriften);
- de nationale veiligheidsvoorschriften helpen ontwikkelen (ook in het koninklijk besluit van 16 januari 2007 dat de veiligheidsvereisten opsomt voor beheersystemen, personeel en rollend materieel);
- het nationaal voertuigenregister (NVR) ontwikkelen in overeenstemming met de algemene specificaties, de alfanumerieke code aan de voertuigen toekennen, en de gegevens in het NVR invoeren (dit item hangt ook samen met het koninklijk besluit van 28 december 2006 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsnet en het conventionele spoorwegsysteem);
- de toepassing van de nationale veiligheidsvoorschriften controleren;
- de maatregelen volgen die genomen werden als gevolg van de aanbevelingen door de onderzoekers van ongevallen en incidenten;

- toezicht houden op de organisaties die opleidingsdiensten aanbieden;
- en vergunningen voor treinbestuurders en treinpersoneel uitreiken.

Als nationale veiligheidsinstantie draagt de DVIS ook bij tot de werkgroepen van de ERA en beantwoordt zij de vragenlijsten van de ERA.

De DVIS is verantwoordelijk voor de omzetting en toepassing van de internationale regelgeving voor het RID (inclusief de controle en verslaggeving over ongevallen).

De DVIS vertegenwoordigt België in de vergaderingen van het Comité Veiligheid en Spoorweginteroperabiliteit (comité vermeld in artikel 29 van 2008/57/EG).

De DVIS vertegenwoordigt België ook in de werkgroepen rond veiligheid en interoperabiliteit van de Europese Commissie en in de werkgroepen van de OTIF (vooral de werkgroepen rond gevaarlijke goederen en tankgoederenwagens).

Het organogram van de DVIS ziet eruit als volgt.

Directeur van de DVIS, rechtstreeks ondersteund door personeel voor administratie en communicatie en een juridische deskundige (6 mensen);

Dienst Veiligheid: Diensthoofd, met personeel belast met veiligheidscertificaten (uitgifte en opvolging), controle op de uitvoering van de nationale veiligheidsvoorschriften, ontwikkelen van veiligheidsvoorschriften, rijbewijzen en certificaten voor het treinpersoneel (uitgifte en opvolging), controle op de opleidingscentra, follow-up van het veiligheidsbeleid van de SO (9 mensen);

Dienst Infrastructuur (voor de ingebruikstelling van de subsystemen – INF, ENE, CCS): Diensthoofd, met personeel belast met het afleveren van veiligheidscertificaten en opvolging, infrastructuurkwesties rond interoperabiliteit, energie en ERTMS. (4 mensen);

Dienst Rollend materieel: Ingebruikstelling van alle soorten rollend materieel, controle van het rollend materieel van alle infrastructuurgebruikers, interoperabiliteit van rollend materieel (ERTMS, rollend materieel, goederenwagens, geluid, ...), RID, onderlinge aanvaarding van rollend materieel, VKM, NVR, inspectie van tram/metro en historisch rollend materieel. (7 mensen);

Op 31 december 2008 telde de DVIS 26 personeelsleden. Alle deskundigen zijn met verschillende taken belast.

## **2. Organogram**

Bijlage B

## D. ONTWIKKELING VAN DE SPOORWEGVEILIGHEID

### 1. Initiatieven om de veiligheidsprestaties te behouden of te verbeteren

Tabel D.1.1. – Veiligheidsmaatregelen als gevolg van ongevallen of daaraan voorafgaande voorvallen

Ongevallen/voorlopers die tot de maatregel hebben geleid			Genomen veiligheidsmaatregel
Datum	Plaats	Beschrijving van de gebeurtenis	
29/01/2008	Houyet	Ontsporing van een goederentrein op een hoofdlijn	Te beslissen
03/03/2008	Gembloux	Ongeval op een overweg	Te beslissen
03/07/2008	Hermalle-Sous-Huy	Frontale botsing tussen een passagiers- en een goederentrein	Te beslissen
25/10/2008	Walcourt	Werknemer betrokken in een botsing	Te beslissen
14/11/2008	Diegem	Zijdellingse aanrijding tussen een dienst- en een passagierstrein	Te beslissen

Tabel D.1.2. – Veiligheidsmaatregelen met andere oorzaken

Genomen veiligheidsmaatregel	Beschrijving van de aanleiding van de maatregelen
Nihil	

### 2. Gedetailleerde analyse van de tendensen die uit de gegevens kunnen worden afgeleid

**Belangrijke opmerking: Om de cijfers van de Belgische CSI-statistieken te bepalen, pasten we de nationale definities toe.**

De laatste drie jaar kunnen we op het vlak van de spoorwegveiligheid de volgende tendensen vaststellen:

Het gemiddeld totaal aantal ongevallen/miljoen treinkilometer is toegenomen, maar de laatste twee jaar is de stijging van het aantal ongevallen onbeduidend. Het gemiddelde uitgedrukt in het aantal/miljoen treinkilometer van:



- . treinbotsingen blijft stabiel, de tendens toont een jaarlijks variabel gemiddelde;
- . treinontsporingen nemen nog toe, de tendens toont een jaarlijks stijging van het gemiddelde;
- . ongevallen op overwegen namen lichtjes af, de tendens toont een jaarlijks variabel gemiddelde (\*);
- . ongevallen met personen veroorzaakt door bewegend rollend materieel namen lichtjes af, op overwegen nemen ze lichtjes af; de tendens toont een jaarlijks variabel gemiddelde;
- . branden in rollend materieel namen lichtjes toe; de tendens toont een jaarlijks variabel gemiddelde;
- . “andere ongevallen” is niet representatief (het aantal gevallen is 0 of 1).

Het gemiddeld totaal aantal dodelijke ongevallen/miljoen treinkilometer is het laatste jaar fel toegenomen, maar de tendens toont een jaarlijks variabel gemiddelde.

Het gemiddelde uitgedrukt in het aantal/miljoen treinkilometer van:

- . overleden reizigers nam af, de tendens toont een jaarlijks variabel gemiddelde;
- . overleden personeelsleden nam de laatste twee jaar af;
- . dodelijke ongevallen op overwegen nam het laatste jaar af; de tendens toont een jaarlijks variabel gemiddelde;
- . overleden onbevoegde personen nam lichtjes toe; de tendens toont een stabiel gemiddelde;
- . “andere overlijdens” is niet representatief (het aantal gevallen is 0 of 1).

Het gemiddeld totaal aantal gewonden/miljoen treinkilometer is het laatste jaar fel verminderd, maar de tendens van de laatste drie jaren is niet rechtlijnig.

Het gemiddelde uitgedrukt in het aantal/miljoen treinkilometer van:

- . gewonde reizigers nam het laatste jaar sterk af; de tendens toont een jaarlijks variabel gemiddelde;
- . gewonde personeelsleden nam zeer sterk toe, door het kleine aantal in 2006;
- . gewonden op overwegen nam lichtjes af; de tendens toont een jaarlijks variabel gemiddelde (\*);
- . gewonde onbevoegde personen nam sterk af; de tendens toont een jaarlijks variabel gemiddelde;
- . andere gewonden nam zeer sterk af, door het grote aantal in 2006;

Het gemiddeld totaal aantal voorlopers/miljoen treinkilometer is het laatste jaar fel toegenomen, door een alleen al in het laatste jaar hoog aantal.

Het gemiddelde uitgedrukt in het aantal/miljoen treinkilometer van:

- . kapotte sporen nam sterk toe; de tendens toont een jaarlijks variabel gemiddelde;
- . spoorknikken is niet representatief (het aantal gevallen is 0 of 1).
- . gebreken in de seingeving is niet representatief (het aantal gevallen is 0 of 1).
- . genegeerde gesloten seinen nam sterk toe; de tendens toont een jaarlijks sterk toenemend gemiddelde;
- . gebroken wielen is erg laag en niet representatief (het aantal gevallen is 0 of 1).
- . gebroken assen is niet representatief (het aantal gevallen is 0).

De kosten van alle ongevallen en veiligheidsuren zijn nog niet beschikbaar: De toepassing van de toekomstige aanbeveling voor de herziening van bijlage 1 van richtlijn 2004/49/EG zal dat probleem oplossen.

Technische veiligheid van infrastructuur en zijn toepassing, veiligheidsbeheer (\*\*):

- . Het percentage sporen met Automatische Spoorbeveiliging is toegenomen, als gevolg van het in dienst nemen van de met ERTMS uitgeruste hogesnelheidslijn van Antwerpen naar de Nederlandse grens;
- . het percentage treinkilometer met Automatische Treinbeveiliging: Geen veranderingen in 2008, geen treinen op de nieuwe hogesnelheidslijn;
- . het aantal overwegen verminderde lichtjes;
- . Het aantal spoorwegkilometers nam lichtjes toe door de nieuwe hogesnelheidslijn;
- . het aantal overwegen per spoorwegkilometer verminderde lichtjes;
- . het aantal spoorwegovergangen met automatische of handbediende beveiliging bleef stabiel;
- . Het aantal audits: 0.

(\*) aantallen betreffende de cijfers per 100 km en per overweg.

(\*\*) cijfers van de infrastructuurbeheerder INFRABEL.

In 2008 waren er geen zware ongevallen met een grote invloed op deze Belgische CSI-statistieken.

Op het eerste gezicht kunnen we een verminderd veiligheidsniveau vaststellen, maar het is delicaat om op basis van drie jaar te besluiten dat er sprake is van een neerwaartse tendens inzake veiligheid. Voor we een afdoend oordeel kunnen vellen over het veiligheidsniveau van de Belgische spoorwegen is het dus beter dat we een gemiddelde nemen over vier jaar, of beter vijf jaar, zoals de Richtlijn 2009/460/EG vraagt.

### **3. Resultaten van de veiligheidsaanbevelingen**

Het is nog te vroeg om een afdoende analyse te maken met betrekking tot de resultaten van de veiligheidsaanbevelingen op basis van het onderzoek naar ongevallen in 2008.

De aanbevelingen in verband met de ongevallen die we in ons jaarverslag 2007 hebben vernoemd, hebben geleid tot een actieplan van de infrastructuurbeheerder om verbeteringen aan te brengen op het vlak van:

- een procesmatige aanpak van de acties;
- de scheiding van veiligheidsfuncties en -taken;
- de standaardisering van de controle- en toepassingsregels van de proeven;

De Nationale Veiligheidsinstantie volgt de uitvoering van het actieplan van de infrastructuurbeheerder tot wanneer alle voorgestelde wijzigingen volledig zijn doorgevoerd.

## **E. BELANGRIJKE WIJZIGINGEN IN DE WETGEVING EN REGLEMENTERING**

Het jaarverslag 2007 gaf uitleg bij de omzetting van het tweede spoorwegpakket. De wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen zorgde voor de uitvoering van de veiligheidsrichtlijn. De wet verscheen op 23 januari 2007 in het Belgisch Staatsblad en werd op 2 februari 2007 van kracht, samen met een belangrijk aantal uitvoeringsbesluiten. Het koninklijk besluit van 28 december 2006 over de spoorweginteroperabiliteit heeft de interoperabiliteitsrichtlijn omgezet.

De wetgeving en uitvoeringsbesluiten voor de omzetting van het tweede spoorwegpakket zijn nog altijd van kracht en werden aangevuld met:

- het koninklijk besluit van 18 januari 2008: het leveren van opleidingsdiensten voor treinbestuurders en -bemanning;
- het ministerieel besluit van 20 juni 2008: aanpassing van het nationale technisch bestek voor rollend materieel op het Belgische spoornetwerk;
- het koninklijk besluit van 31 juli 2008: erkenning van het bedrijf Dillen & Lejeune Cargo NV om opleidingsfaciliteiten aan te bieden voor treinbestuurders;
- het ministerieel besluit van 30 oktober 2008: definitie van de modaliteiten voor het indienen van een aanvraag tot machtiging voor de ingebruikneming van spoorwegs subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegnetwerk of het conventionele spoorwegsysteem;
- het ministerieel besluit van 30 oktober 2008: definitie van de modaliteiten voor het indienen van een aanvraag om erkend te worden als instantie belast met het onderzoek van de van toepassing zijnde nationale normen voor subsystemen bij afwezigheid van TSI's of in geval van afwijkingen hiervan, voor het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegnetwerk of het conventionele spoorwegsysteem.
- het ministerieel besluit van 30 oktober 2008: definitie van de modaliteiten voor het indienen van een aanvraag om erkend te worden als instantie belast met de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor het gebruik van de interoperabele onderdelen of verantwoordelijk voor de EG-keuringsprocedure van een subsysteem van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegnetwerk of het conventionele spoorwegsysteem;
- het koninklijk besluit van 7 november 2008: uitvoering van de richtlijn 2005/47/EG over bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten;
- het ministerieel besluit van 14 november 2008: erkenning van het bedrijf Trainsport nv om opleidingsdiensten aan te bieden voor treinbestuurders en treinpersoneel.
- het ministerieel besluit van 14 november 2008: verkorting van de duur van de opleidingen voor treinbestuurders en treinpersoneel door het bedrijf Trainsport nv;

- het koninklijk besluit van 14 november 2008: erkenning van het bedrijf Crossrail Benelux om opleidingsdiensten aan te bieden voor treinbestuurders (vervanging van het koninklijk besluit van 31 juli 2008 – zie hoger);
- programmawet van 22 december 2008, artikelen 25 – 31: invoering van sommige retributies voor diensten van de Nationale Veiligheidsinstantie (het nodige uitvoeringsbesluit voor deze wet is bij de publicatie van dit verslag nog niet gepubliceerd).

In de loop van 2008 werden een groot aantal exploitatieregels herzien en met een positief advies van de Nationale Veiligheidsinstantie bekleed. De bijlage D geeft daarvan een opsomming.

## **F. ONTWIKKELING VAN DE VEILIGHEIDSCERTIFICERING EN VERGUNNINGEN**

### **1. Nationale wetgeving – startdata - beschikbaarheid**

- 1.1. Startdatum voor afgifte van Veiligheidscertificaten volgens artikel 10 van de Richtlijn 2004/49/EC (Deel A en Deel B)

De startdatum is de dag waarop de wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen van kracht werd: 2 februari 2007.

- 1.2. Startdatum voor afgifte van Veiligheidscertificaten volgens artikel 11 van de Richtlijn 2004/49/EC

De startdatum is de dag waarop de wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen van kracht werd: 2 februari 2007.

- 1.3. Beschikbaarheid van nationale veiligheidsvoorschriften of een andere relevante nationale wetgeving voor spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders.

De nationale veiligheidsvoorschriften verschijnen officieel in het Belgisch Staatsblad. Men kan ze voortdurend raadplegen op de website van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, deel SPOOR.

De nationale veiligheidsvoorschriften betreffende de veilige spoorwegexploitatie (de exploitatieregels) staan op een speciale website van de infrastructuurbeheerder (INFRABEL), en de spoorwegondernemingen en kandidaat-ondernemingen kunnen toegang krijgen tot deze website [www.railaccess.be](http://www.railaccess.be).

### **2. Cijfergegevens (Bijlage E)**

### **3. Procedureaspecten**

#### **3.1. Veiligheidscertificaten Deel A:**

- 3.1.1. redenen voor de bijwerking/wijziging Deel A Certificaten (bv. variatie in het soort dienstverlening, omvang van het verkeer, grootte van het bedrijf).

Geen gevallen in 2008.

- 3.1.2. Belangrijkste redenen indien de gemiddelde tijd voor de uitgifte van Deel A certificaten (beperkt tot die vernoemd in Bijlage E en na ontvangst van alle nodige inlichtingen) langer duurde dan de 4 maanden voorzien in artikel 12(1) van de veiligheidsrichtlijn.

Geen gevallen in 2008.

- 3.1.3. Overzicht van de aanvragen van andere nationale veiligheidsinstanties om inlichtingen te controleren/krijgen betreffende deel A Certificaat van een spoorwegonderneming die in uw land gecertificeerd werd maar in een andere Lidstaat om een deel B Certificaat vraagt.

Geen gevallen in 2008.

- 3.1.4. Samenvatting van problemen met de wederzijdse aanvaarding van het deel A certificaat dat in heel de Gemeenschap geldig is.

Geen gevallen in 2008.

- 3.1.5. NVI-rechten voor de uitreiking van een Deel A Certificaat:

1.017,93 euro/deel A certificaat (op basis van artikel 33 §2 van het koninklijk besluit van 16.01.2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat, de indienststelling van rollend materieel en het jaarlijks veiligheidsverslag).

- 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.

Geen gevallen in 2008.

- 3.1.7. Samenvatting van de gemeenschappelijke problemen/moeilijkheden voor de NVI met toepassingsprocedures voor Deel A certificaten.

Geen gevallen in 2008.

- 3.1.8. Samenvatting van de door Spoorwegondernemingen vermelde problemen bij de aanvraag van een Deel A certificaat.

Geen gevallen vermeld in 2008.

- 3.1.9. Feedbackprocedure (bv. vragenlijst) die spoorwegondernemingen hun mening laat geven over de uitreikingsprocedures/praktijk of klachten laat registreren.

Er bestaat geen feedbackprocedure. Iedere spoorwegonderneming kan de NVI contacteren om zijn mening te geven. Geen feedback gekregen in 2008.

## 3.2. Veiligheidscertificaten Deel B

- 3.2.1. Redenen voor de bijwerking/wijziging Deel B Certificaten (bv. variatie in het soort dienstverlening, omvang van het verkeer, te exploiteren lijnen, soort rollend materieel, categorie bemanning, enz.).

Geen gevallen in 2008.

- 3.2.2. Belangrijkste redenen indien de gemiddelde tijd voor de uitgifte van Deel B certificaten (beperkt tot die vernoemd in Bijlage E en na ontvangst van alle nodige inlichtingen) langer duurde dan de 4 maanden voorzien in artikel 12(1) van de veiligheidsrichtlijn.

Geen gevallen in 2008.

- 3.2.3. NVI-retributies voor de uitreiking van een Deel B Certificaat:

Het koninklijk besluit voorziet een totaal bedrag van 98.229,82 euro/jaar dat zal verdeeld worden over alle houders van een veiligheidscertificaat Deel B en afhankelijk van hun aantal treinkilometer.

- 3.2.4. Samenvatting van de problemen met 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.

Geen gevallen in 2008.

- 3.2.5. Samenvatting van de gemeenschappelijke problemen/moeilijkheden voor de NVI met toepassingsprocedures voor Deel B certificaten.

Geen gevallen in 2008.

- 3.2.6. Samenvatting van de door Spoorwegondernemingen vermelde problemen bij de aanvraag van een Deel B certificaat.

Geen gevallen vermeld in 2008.

- 3.2.7. Feedbackprocedure (bv. vragenlijst) die spoorwegondernemingen hun mening laat geven over de uitreikingsprocedures/praktijk of klachten laat registreren.

Iedere spoorwegonderneming kan de NVI contacteren om zijn mening te geven. Geen feedback gekregen in 2008.

### 3.3. Veiligheidsvergunningen:

- 3.3.1. Redenen om veiligheidsvergunningen bij te werken of te wijzigen.

Geen gevallen in 2008.

- 3.3.2. Belangrijkste redenen indien de gemiddelde tijd voor de uitgifte van veiligheidsvergunningen (beperkt tot die vernoemd in Bijlage E en na ontvangst van alle nodige inlichtingen) langer duurde dan de 4 maanden voorzien in artikel 12(1) van de veiligheidsrichtlijn.

Geen gevallen in 2008.

- 3.3.2. Samenvatting van de gemeenschappelijke problemen/moeilijkheden met toepassingsprocedures voor veiligheidsvergunningen.

Geen gevallen in 2008.

- 3.3.3. Samenvatting van de door infrastructuurbeheerders vermelde problemen bij de aanvraag van een veiligheidsvergunning.

De infrastructuurbeheerder diende zijn aanvraag voor een veiligheidsvergunning in op 3 februari 2007 (wettelijke verplichting, er was geen overgangperiode). De NVI verklaarde de aanvraag onvolledig. De infrastructuurbeheerder had de rest van het jaar nodig om zijn aanvraag te vervolledigen. De DVIS kon maar begin 2008 zijn onderzoek herbeginnen en reikte de veiligheidsvergunning op 22 mei 2008 uit.

- 3.3.4. Feedbackprocedure (bv. vragenlijst) die infrastructuurbeheerders hun mening laat geven over de uitreikingsprocedures/praktijk of klachten laat registreren.

Iedere infrastructuurbeheerder kan de NVI contacteren om zijn mening te geven. Geen feedback gekregen in 2008.

- 3.3.5. NVI-retributies voor de uitreiking van een veiligheidsvergunning.

Het koninklijk besluit voorziet een totaal recht van 98.229,85 euro/jaar.

## **G. TOEZICHT OP SPOORWEGONDERNEMINGEN EN INFRASTRUCTUURBEHEERDERS**

1. Beschrijving van het toezicht op spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders:

- 1.1. Audits / inspecties / checklists

- Audits / inspecties uitgevoerd door NVI-personeel / derden / beide.

De Belgische NVI voerde in 2008 0 audits en 2 inspecties uit.

. Één inspectie op de veiligheidsvergunning: de controle op de doorgangsbevelen aanwezig in de vakjes van de stopseinen;

. Één inspectie op de veiligheidscertificering: op de samenstelling van de internationale goederentreinen.

- Beschikbaar personeel van de NVI (aantal, % van betrokken NVI-personeel)

3,4 personen voltijdsequivalenten van de 14 beschikbare bevoegde personen waren bij de inspecties betrokken.

Economische aspecten (Kosten...)

Voor 2008 bedroegen de totale kosten voor 3,4 VTE bevoegde personen 1.697.610,7 euro.

- 1.2. Aandachtspunten / gevoelige punten die de NVI moet volgen

Voor wat de veiligheidsvergunningen betreft, legde de inspectie geen grote problemen bloot. Voor wat de inspectie betreffende het veiligheidscertificaat aangaat, moeten we vooral de informatieuitwisseling tussen de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder over de treinsamenstelling controleren (we ontdekten een belangrijk aantal verkeerde berichten).

2. Beschrijving van de berichtgeving over de wettelijke aspecten in de jaarverslagen van de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen – Beschikbaarheid van de jaarverslagen vóór 30 juni (overeenkomstig artikel 9(4) van de Veiligheidsrichtlijn)

De DVIS ontving tijdig het jaarverslag van de infrastructuurbeheerder (Infrabel) en van de volgende spoorwegondernemingen:

- NMBS/SNCB
- DLC/Crossrail Benelux NV
- SNCF
- Rail4Chem Benelux B.V./Veolia Rail Nederland
- Transport AG

ERS, ACTS en CFL Cargo waren niet actief en stelden geen verslag op.

INSPECTIES		Uitreiking van Veiligheids certificaten Deel A	Uitreiking van Veiligheids certificaten Deel B	Uitreiking van Veiligheids vergunning en	Andere activiteiten Veiligheids certificaat 2001/14
3. Aantal inspecties van SO's/IB's voor 2008	gepland	0	1	1	0
	Niet gepland	0	0	0	0
	uitgevoerd	0	1	1	0

AUDITS		Uitreiking van Veiligheids certificaten Deel A	Uitreiking van Veiligheids certificaten Deel B	Uitreiking van Veiligheids vergunning en	Andere activiteiten Veiligheids certificaat 2001/14
4. Aantal audits van SO's/IB's voor 2008:	gepland	0	0	0	0
	Niet gepland	0	0	0	0
	uitgevoerd	0	0	0	0



5. Samenvatting van de relevante verbeteringsmaatregelen/acties (wijziging, intrekking, opschorting, belangrijke waarschuwing, enz.) in verband met de veiligheidsaspecten als gevolg van deze audits / inspecties.

De NVI vroeg de betrokken spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder om de nodige verbeteringsmaatregelen te nemen. Er volgt een follow-up om de uitvoering van deze maatregelen te controleren.

6. Korte samenvatting / beschrijving van de klachten van IB('s) over SO('s) betreffende voorwaarden in hun Certificaat Deel A / Deel B.

Er waren geen klachten in 2008.

7. Korte samenvatting / beschrijving van de klachten van SO('s) over IB('s) betreffende voorwaarden in hun vergunning.

**Er waren geen klachten in 2008.**

## **H. VERSLAG OVER DE TOEPASSING VAN DE CSM BETREFFENDE RISICOANALYSE EN BEOORDELING**

**De CSM werd gepubliceerd in 2009; er is geen toepassing voor 2008.**

## **I. BESLUITEN VAN DE NVI OVER HET JAAR WAAROVER EEN VERSLAG WERD OPGEMAAKT - PRIORITEITEN**

In 2008 was er een stijgend aantal ongevallen, dodelijke ongevallen en voorvallen. Het aantal gewonden daalt, maar er is een belangrijke stijging van het aantal genegeerde gesloten seinen. Toch blijft het Belgische veiligheidsniveau hoog. Dit hoge niveau aanhouden is de hoofddoelstelling van de DVIS.

Het ministerieel besluit van 20 juni 2008, dat de nationale technische voorschriften voor het rollend materieel op het Belgische spoornet aanpast, bevat de mogelijkheid om een nieuw systeem in te voeren dat de waakzaamheid van de treinbestuurders beter controleert. Dit zogenoemde TBL1+ systeem baseert zich op de eurobakens op het spoor en de euroantenne op de trein. Het systeem controleert de treinsnelheid op een afstand van 300 m van een gesloten sein, en het doet de trein stoppen wanneer hij een gesloten sein voorbijrijdt. De infrastructuurbeheerder is begonnen met de installatie van de eurobakens. De technische beschrijving voor de spoorwegoperatoren is ter beschikking, en er zijn al twee leveranciers die de boorduitrusting kunnen leveren. In afwachting van de installatie van ECTS, moet het gebruik van de TBL1+ de volgende jaren het aantal genegeerde gesloten seinen verminderen.

In 2008 leverde de DVIS de veiligheidsvergunning af aan de infrastructuurbeheerder en reikte de eerste veiligheidscertificaten op basis van de veiligheidsrichtlijn uit. De DVIS behandelde een stijgend aantal aanvragen voor het in dienst stellen van rollend materieel en infrastructuurprojecten.

De nieuwe opdrachten als gevolg van de omzetting van de richtlijnen van het derde spoorwegpakket en het technische pakket zullen de personeelsuitbreiding van de Nationale Veiligheidsinstantie nog noodzakelijker maken. In 2009 moet de nodige wettelijke basis worden gelegd om de Nationale Veiligheidsinstantie meer middelen te geven.

De belangrijkste uitdaging voor de DVIS is over het nodige personeel te kunnen beschikken. De opgelegde follow-up van alle wettelijke voorschriften vereist de aanwerving van personeel uit ofwel de NMBS-groep of de overheidsadministratie. Aangezien zowel de Europese Commissie als het Europees Spoorwegbureau in de buurt van onze dienst zijn gelegen, vormen ze, vooral op het vlak van de aanwerving van gekwalificeerd personeel, grote concurrenten die de kandidaten dikwijls betere voorwaarden kunnen aanbieden.

## **J. INFORMATIEBRONNEN**

- Publicaties in het Belgisch Staatsblad
- Eigen informatie
- Gegevens van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen
- Het onderzoeksorgaan

## **K. BIJLAGEN**

BIJLAGE A: Informatie over de spoorwegstructuur

BIJLAGE B: Organisatieschema's van de Nationale Veiligheidsinstantie

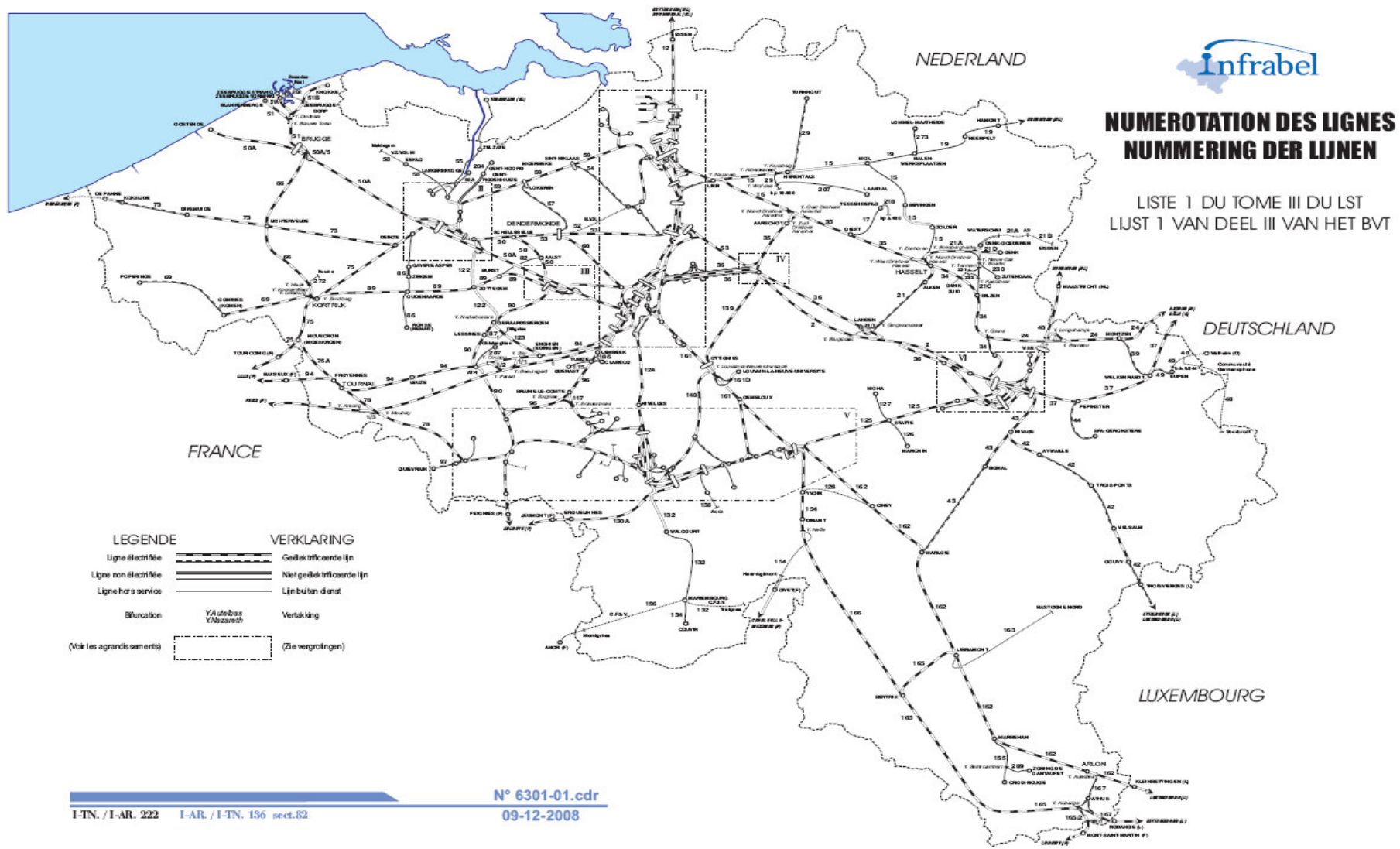
BIJLAGE C: GVI-cijfergegevens – gebruikte definities

BIJLAGE D: Belangrijke wijzigingen in de wetgeving en reglementering

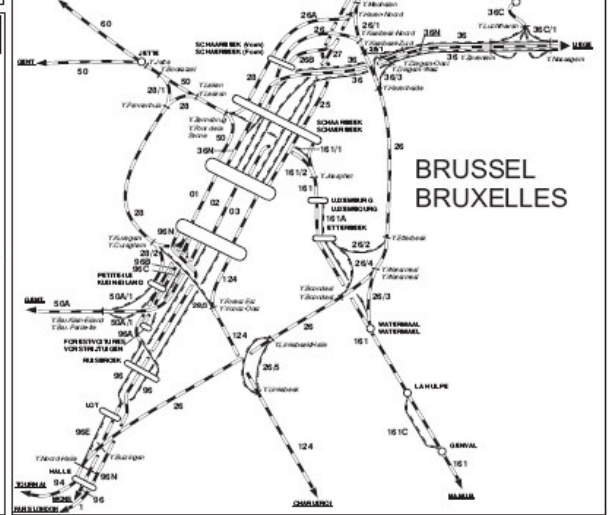
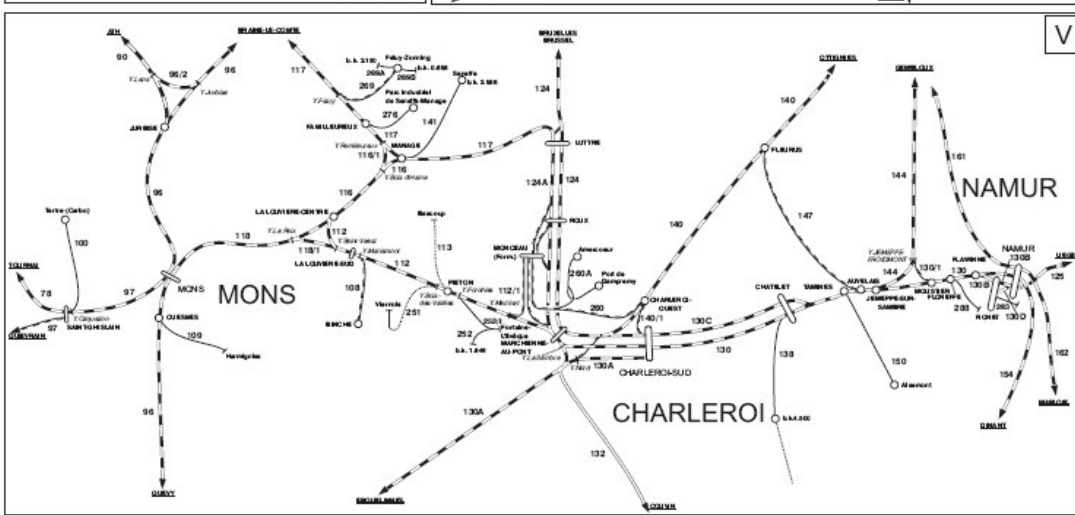
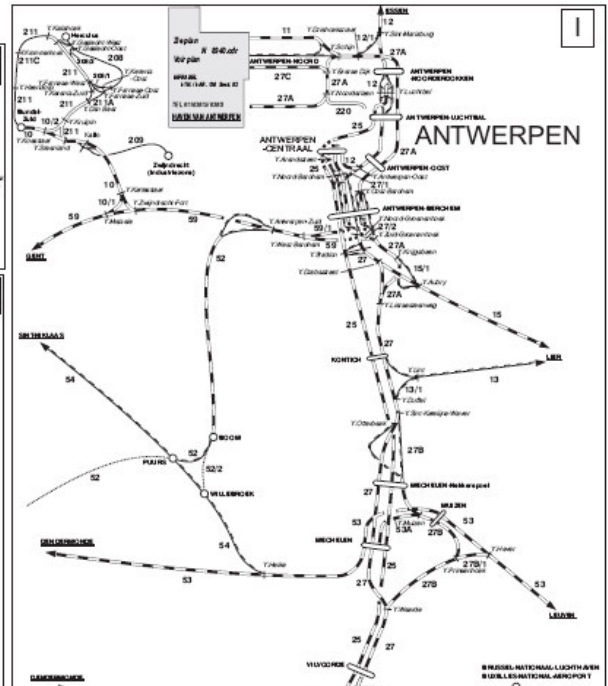
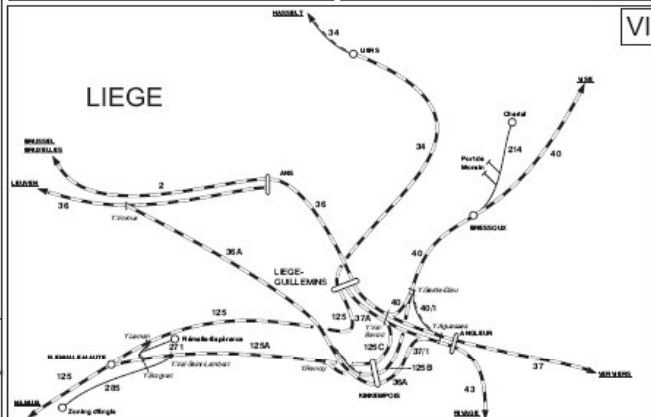
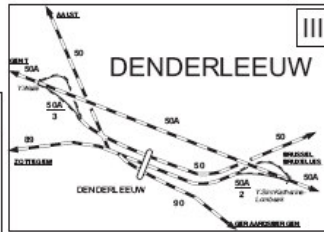
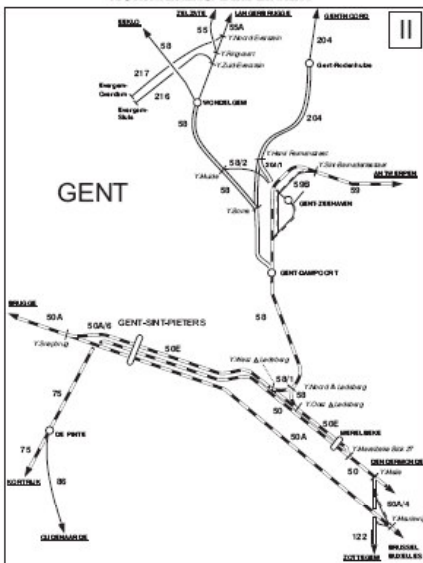
BIJLAGE E: Ontwikkeling van de veiligheids certificering en vergunningen -  
Cijfergegevens

# BIJLAGE A: Informatie over de spoorwegstructuur

## A.1. Kaart van het netwerk



**LISTE 1 DU TOME III DU LST  
LISTE 1 VAN DEEL III VAN HET BVT**  
**AGRANDISSEMENTS / VERGROTINGEN**  
**NUMEROTATION DES LIGNES  
NUMMERING DER LIJNEN**



## A.2. Lijst van de spoorwegondernemingen en van de infrastructuurbeheerders

Infrastructuurbeheerder (vanaf 31 december 2008)

Naam : **Infrabel**  
Adres : Barastraat 110, B-1070 Brussel  
Website: [www.railaccess.be](http://www.railaccess.be)

### Spoorwegondernemingen (vanaf 31 december 2008)

#### a. Reizigers- en goederenvervoer

Naam : **NMBS** – Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen  
**SNCB** – Société nationale des Chemins de fer belges  
Adres : Frankrijkstraat 85, B – 1060 Brussel  
Website: [www.nmbs.be](http://www.nmbs.be); [www.sncb.be](http://www.sncb.be)  
Veiligheidscertificaat: 2001/14/EC : C001-2  
Geldig tot: 26 februari 2010  
Veiligheidscertificaat A: BE 11 2008 0001  
Geldig tot: 29 juni 2011

#### b. Goederenvervoer

- . Naam : **DLC N.V.** Dillen & Le Jeune Cargo (werd CROSSRAIL Benelux NV in 2008)–  
Adres : Velodroomstraat 121, B - 2850 Boom  
Website: [www.dlcargo.com](http://www.dlcargo.com)/[www.crossrail.ch](http://www.crossrail.ch)  
Veiligheidscertificaat: 2001/14/EC : C002-4  
Geldig tot: 10 januari 2009  
Veiligheidscertificaat A: BE 11 2008 0003  
Geldig tot: 19 oktober 2011
- . Naam : **SNCF** Société Nationale des Chemins de fer français  
Adres : 34 rue du Commandant Mouchotte, F- 75699 Paris Cedex 14  
Website: [www.sncf.com](http://www.sncf.com)  
Veiligheidscertificaat B: BE 11 2008 0001  
Geldig tot: 7 april 2011
- . Naam : **Rail4Chem Benelux B.V (overgenomen door Veolia Cargo in 2008)**  
Adres : Albert Plesmanweg 103 b/c, NL – 3088 GC Rotterdam  
Website: [www.rail4chem.com](http://www.rail4chem.com)/[www.veolia-cargo.com](http://www.veolia-cargo.com)  
Veiligheidscertificaat: 2001/14/EC : C004-1  
Geldig tot: 17 september 2009  
Veiligheidscertificaat A: NL 11 2007 1080  
Geldig tot: 5 december 2010
- . Naam : **Trainsport AG**  
Adres : Betriebszentrum E40, B – 4730 Lichtenbusch/Raeren  
Website: [www.trainsport.com](http://www.trainsport.com)  
Veiligheidscertificaat: 2001/14/EC : C005-1  
Geldig tot: 10 december 2009  
Veiligheidscertificaat A: BE 11 2008 0002  
Geldig tot: 29 september 2011
- . Naam : **ERS Railways B.V.**  
Adres : Albert Plesmanweg 61 K-L, NL – 3088 GB Rotterdam  
Website: [www.ersail.com](http://www.ersail.com)  
Veiligheidscertificaat: 2001/14/EC : C006  
Geldig tot: 8 februari 2010
- . Naam : **ACTS Nederland B.V.**  
Adres : Parallelweg 21, NL – 5201 AC 's-Hertogenbosch

Website: [www.acts-nl.com](http://www.acts-nl.com)  
Veiligheidscertificaat: 2001/14/EG : C007  
Geldig tot: 22 januari 2011

- Naam : **CFL Cargo SA**  
Adres : Place de la Gare 9, L- 1616 Luxembourg  
Website: [www.cfl.lu](http://www.cfl.lu)  
Veiligheidscertificaat: 2001/14/CE : C008  
Geldig tot: 21 mei 2011

### A.2.1. Infrastructuurbeheerder(s)

Naam :	Adres :	Website/verbinding naar netwerkverklaring	Veiligheidsvergunning (Nummer/Datum)	Begindatum commerciële activiteit	Totale spoorlengte/v Vermogen	Geëlektrificeerde spoorlengte/Spanning	Totale spoorlengte dubbel/enkel	Totale spoorlengte HSL	Gebruikte ATP uitrusting	Aantal LC	Aantal seinen
NV/SA Infrabel	110 rue Bara, 1070 Bruxelles	<a href="http://www.infrabel.be">www.infrabel.be</a>	BE 21 2008 001	01/01/2005	6282 km	2955 km / 25kV AC / 3 kV DC	Dubbel: 2,769 km Enkel: 744 km	244 km	TBL, ETCS, TVM	2110	-

### A.2.2. Spoorwegonderneming(en)

Naam :	Adres :	Website:	Veiligheidscertificaat 2001/14/EG (Nummer/Datum)	Geldigheidsduur van het veiligheidscertificaat	Veiligheidscertificaat A-B2004/49/EG (Nummer/Datum)	Soort vervoer (goederen, ...)	Aantal locomotieven (*)	Aantal elektrische motorrijtuigen/meervoudige eenheden (*)	Aantal rijtuigen/wagons (*)	Aantal treinbestuurders/veiligheidspersoneel (*)	Volume reizigersvervoer (*)	Volume goederenvervoer (*)
NMBS/SNCB	Zie A.2.a.	Zie A.2.a.	2001/14/EG : C001-2 04/11/2004	27-02-2007 tot 26-02-2010	Veiligheidscertificaat A van 30/06/2008 tot 29/06/2011	Reizigers en goederen						
<b>DLC</b> (werd CROSS RAIL Benelux NV in 2008)	Zie A.2.b.	Zie A.2.b.	2001/14/EG : C002-4 18/08/2008	01-01-2007 tot 10-10-2009	Veiligheidscertificaat A van 20/10/2008 tot 19/10/2011	Goederen						
SNCFF RET	Zie A.2.b.	Zie A.2.b.			Veiligheidscertificaat B van 08-04-2008 tot 07-04-2011	Goederen						

Rail4 Chem Benel ux B.V (overg enom en door Veolia Cargo in 2008)	Zie A.2.b.	Zie A.2.b.	2001/14/EG : C004-1 08/11/2005	18-09-2006 tot 17-09- 2009	Niet van toepassing voor 2008.	Goederen						
Trainsp ort AG	Zie A.2.b.	Zie A.2.b.	2001/14/EG : C005-1 12/12/2003	14-02-2007 tot 10-1- 2009	Veiligheids certificaat A van 30/09/200 / tot 29/09/2011	Goederen						
Ers Railway s BV	Zie A.2.b.	Zie A.2.b.	2001/14/EG : C006 08/02/2007	08-02-2007 tot 08-02- 2010	Niet van toepassing voor 2008.	Goederen						
ACTS	Zie A.2.b.	Zie A.2.b.	2001/14/EG : C007 23/01/2008	23-01-2008 tot 22-01- 2011	Niet van toepassing voor 2008.	Goederen						
CFL Cargo	Zie A.2.b.	Zie A.2.b.	2001/14/EG : C008 05/12/2006	22/05/2008 tot 21-05- 2011	Niet van toepassing voor 2008.	Goederen						

(\*) economisch gevoelig voor publicatie

Afkortingen      HSL = hogesnelheidslijn (definitie volgens richtlijn 96/48/EG)  
ATP = Automatic Train Protection (automatische treinbeveiliging)



LC = Level Crossing (overweg)

---

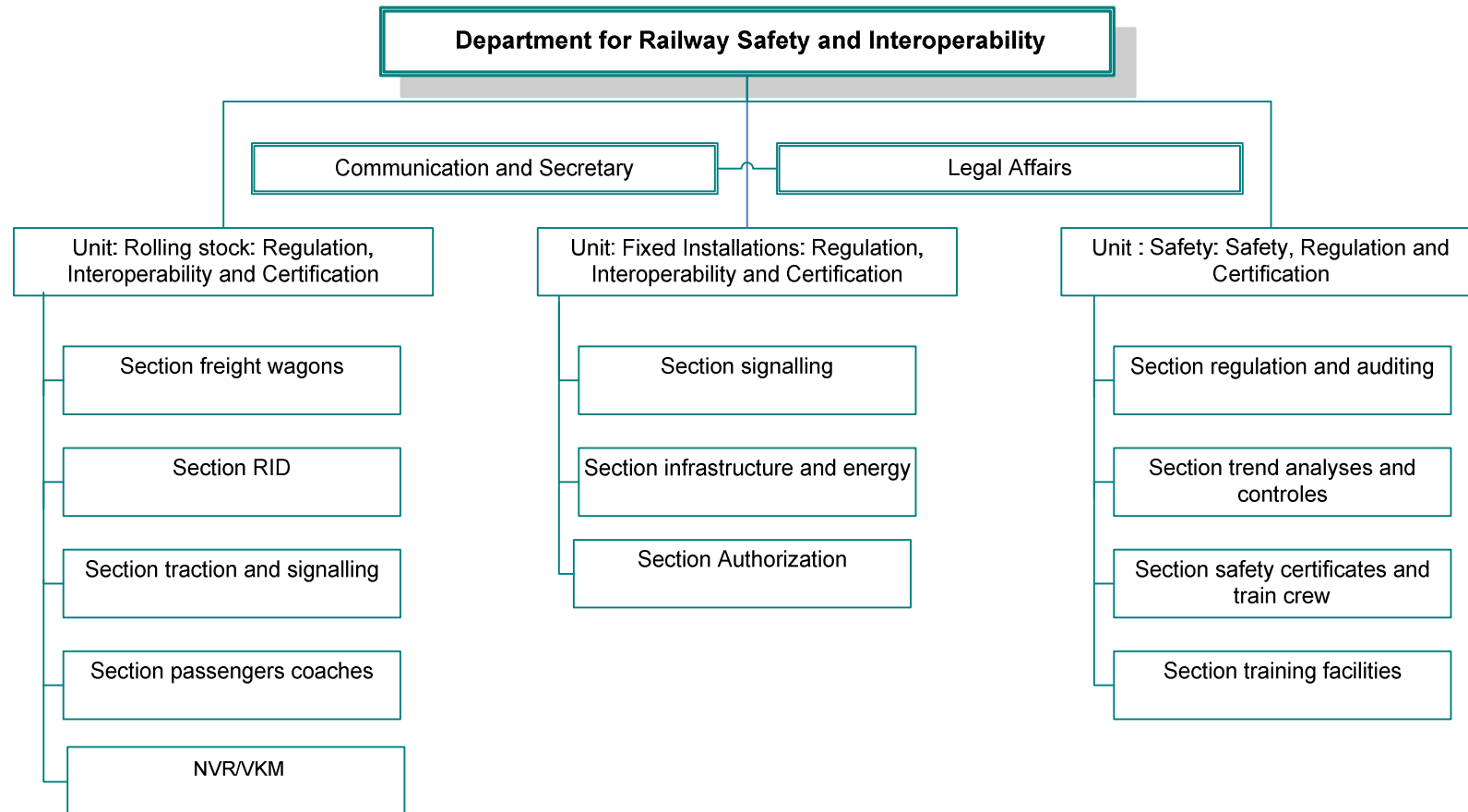
**BIJLAGE B: Organisationschema('s) van de Nationale Veiligheidsinstantie**

B.1. Schema: Interne organisatie

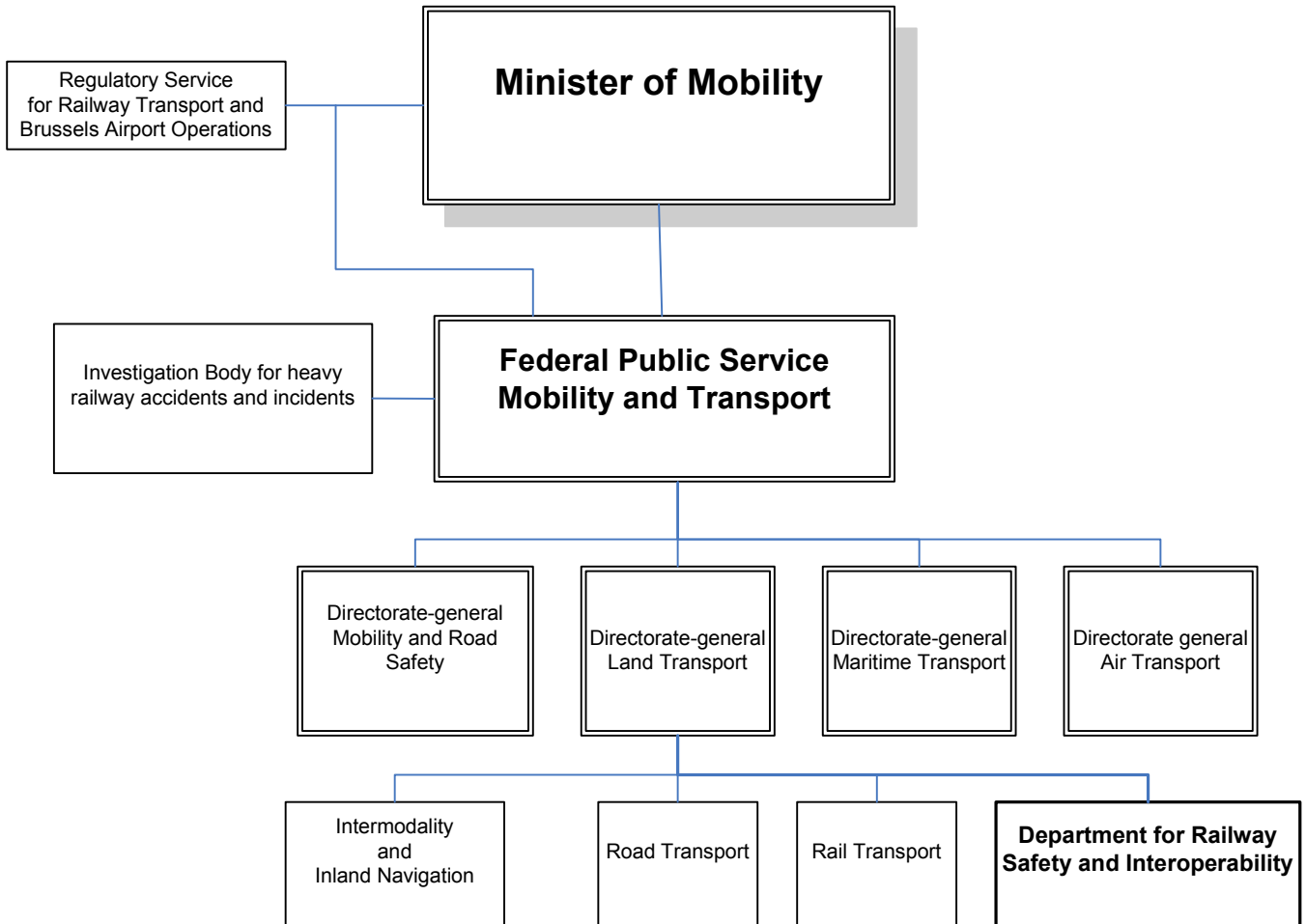
B.2. Schema: Band met andere nationale instanties

## **BIJLAGE B: Organisatieschema('s) van de Nationale Veiligheidsinstantie**

Schema: Interne organisatie



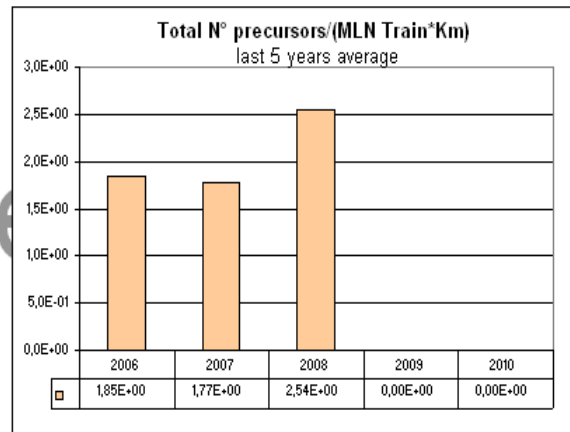
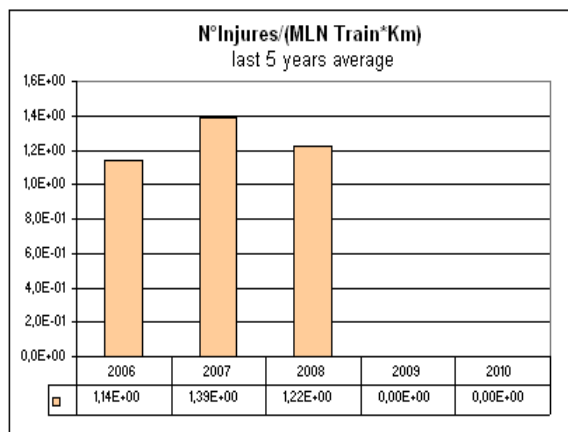
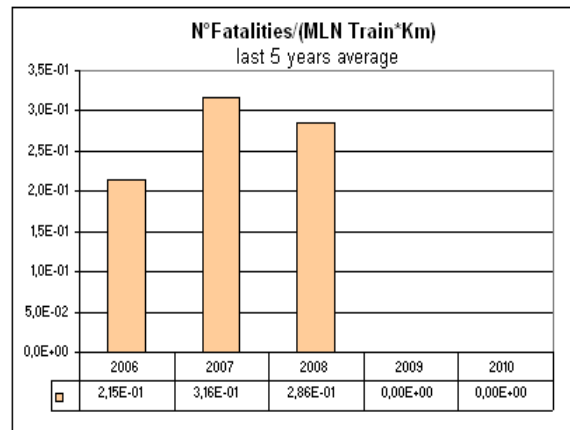
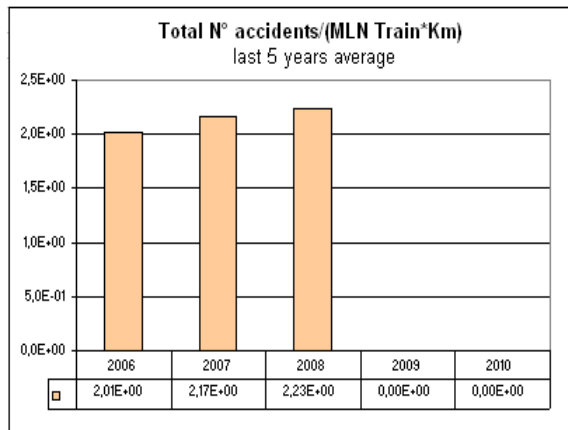
Schema: Band met andere nationale instanties



## BIJLAGE C: GVI-cijfergegevens – gebruikte definities

### C.1. GVI-cijfergegevens betreffende:

#### *Prestaties met één oogopslag*



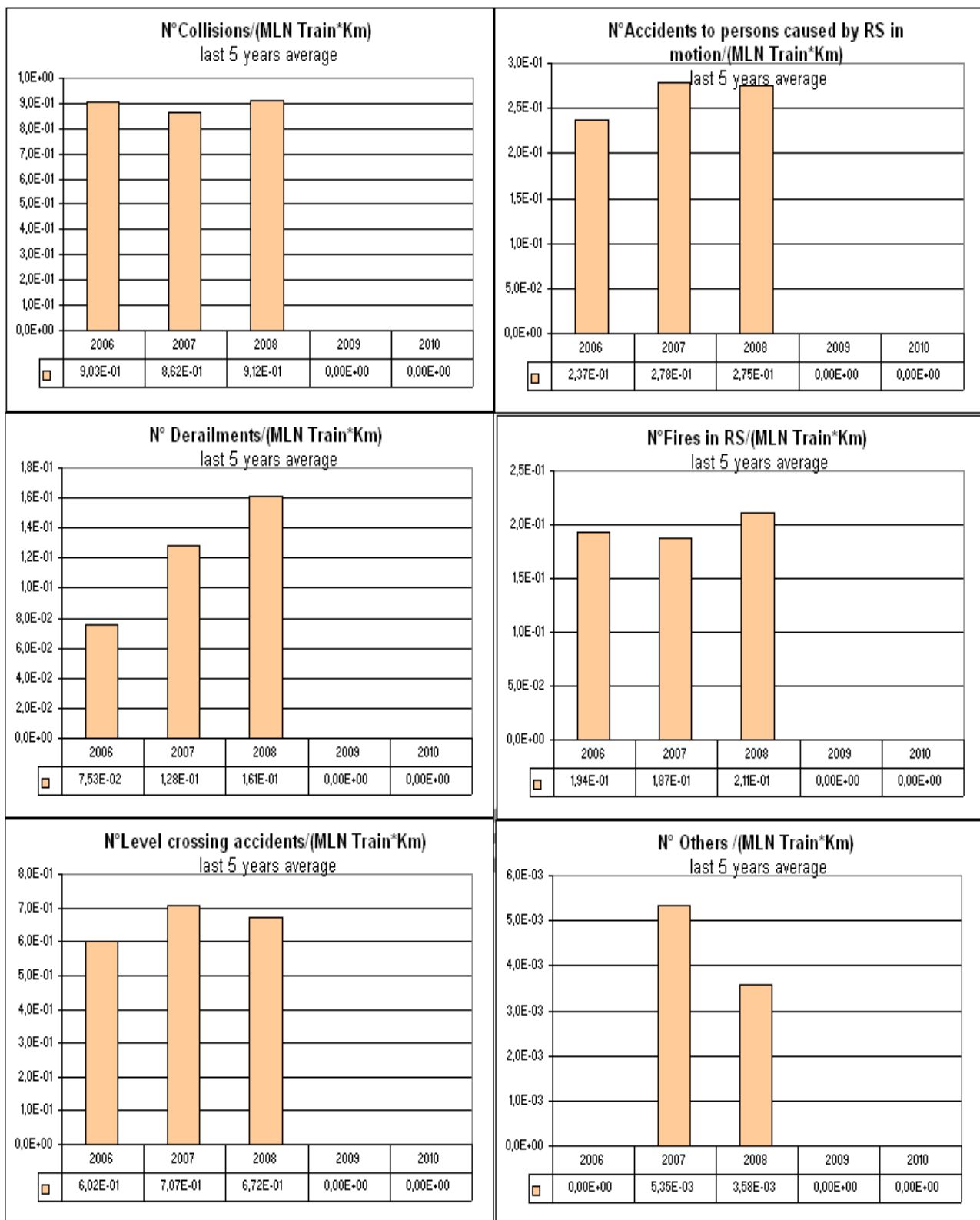
Verslag 2007: Waarden met betrekking tot 2006.

Verslag 2008: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006 en 2007.

Verslag 2007: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007 en 2008.

Verslag 2010: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007, 2008 en 2009.

## Ongevallen volgens de aard



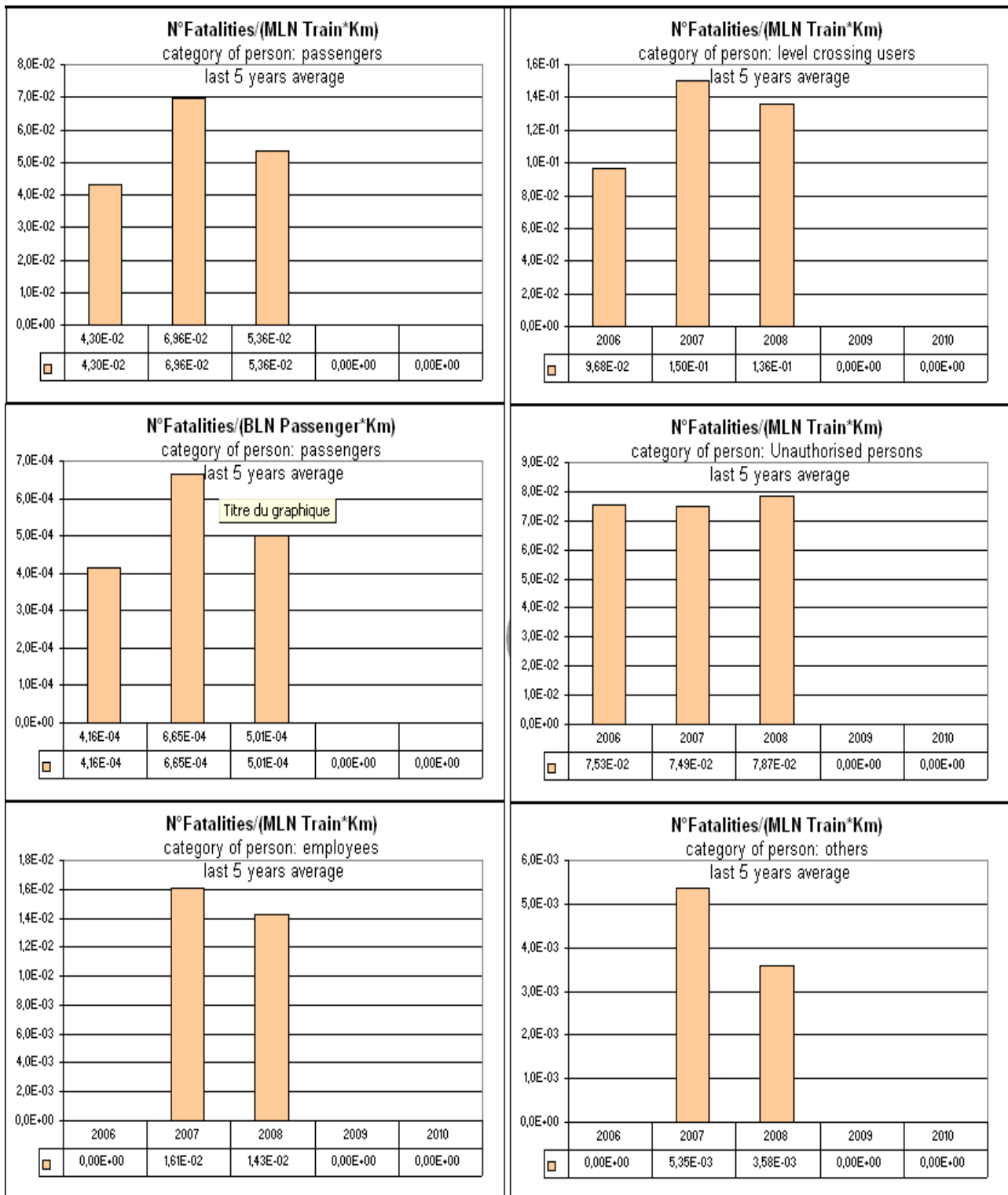
Verslag 2007: Waarden met betrekking tot 2006.

Verslag 2008: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006 en 2007.

Verslag 2009: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007 en 2008.

Verslag 2010: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007, 2008 en 2009.

## Dodelijke ongevallen volgens de categorie betrokken personen



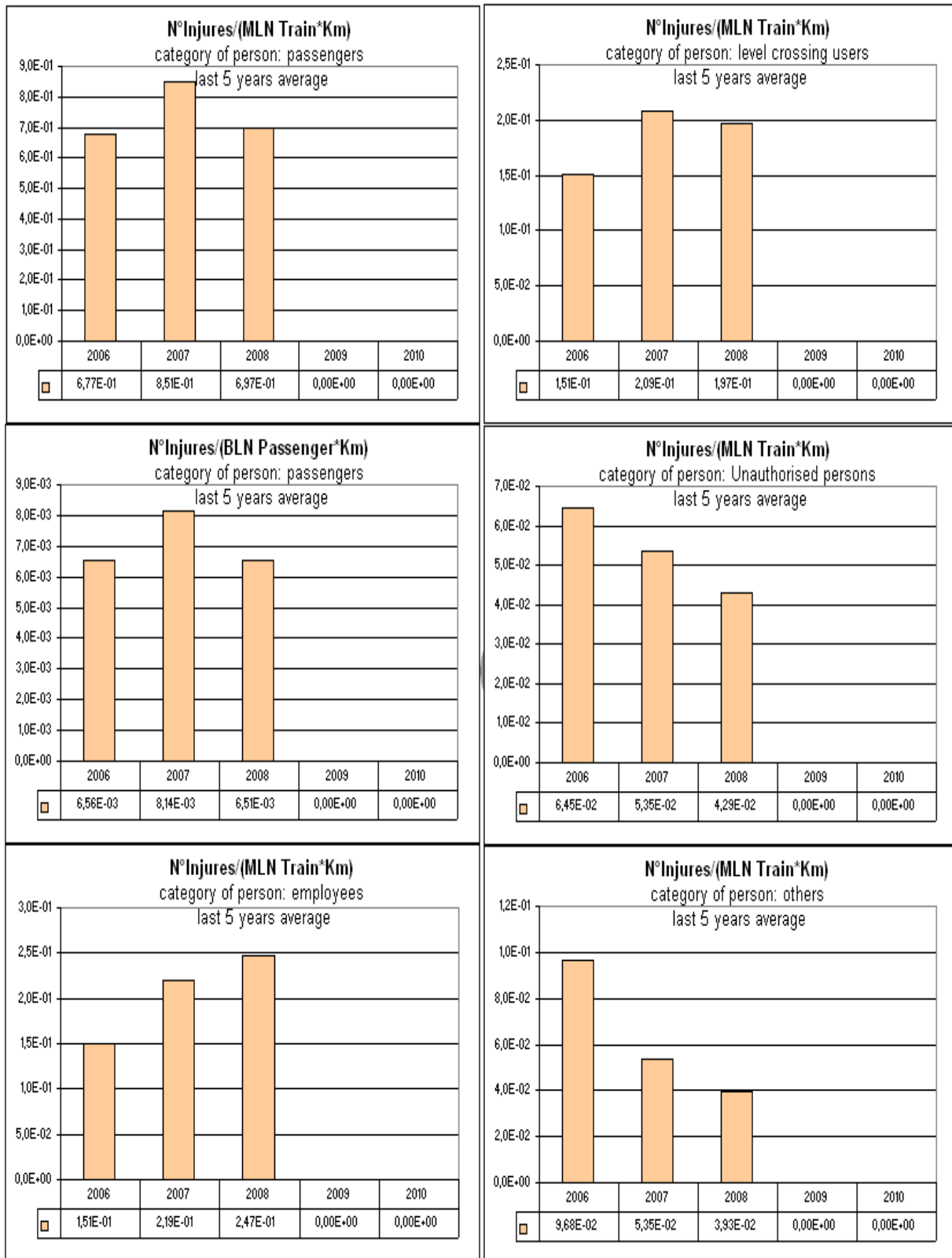
Verslag 2007: Waarden met betrekking tot 2006.

Verslag 2008: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006 en 2007.

Verslag 2009: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007 en 2008.

Verslag 2010: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007, 2008 en 2009.

## Gewonden volgens de categorie betrokken personen



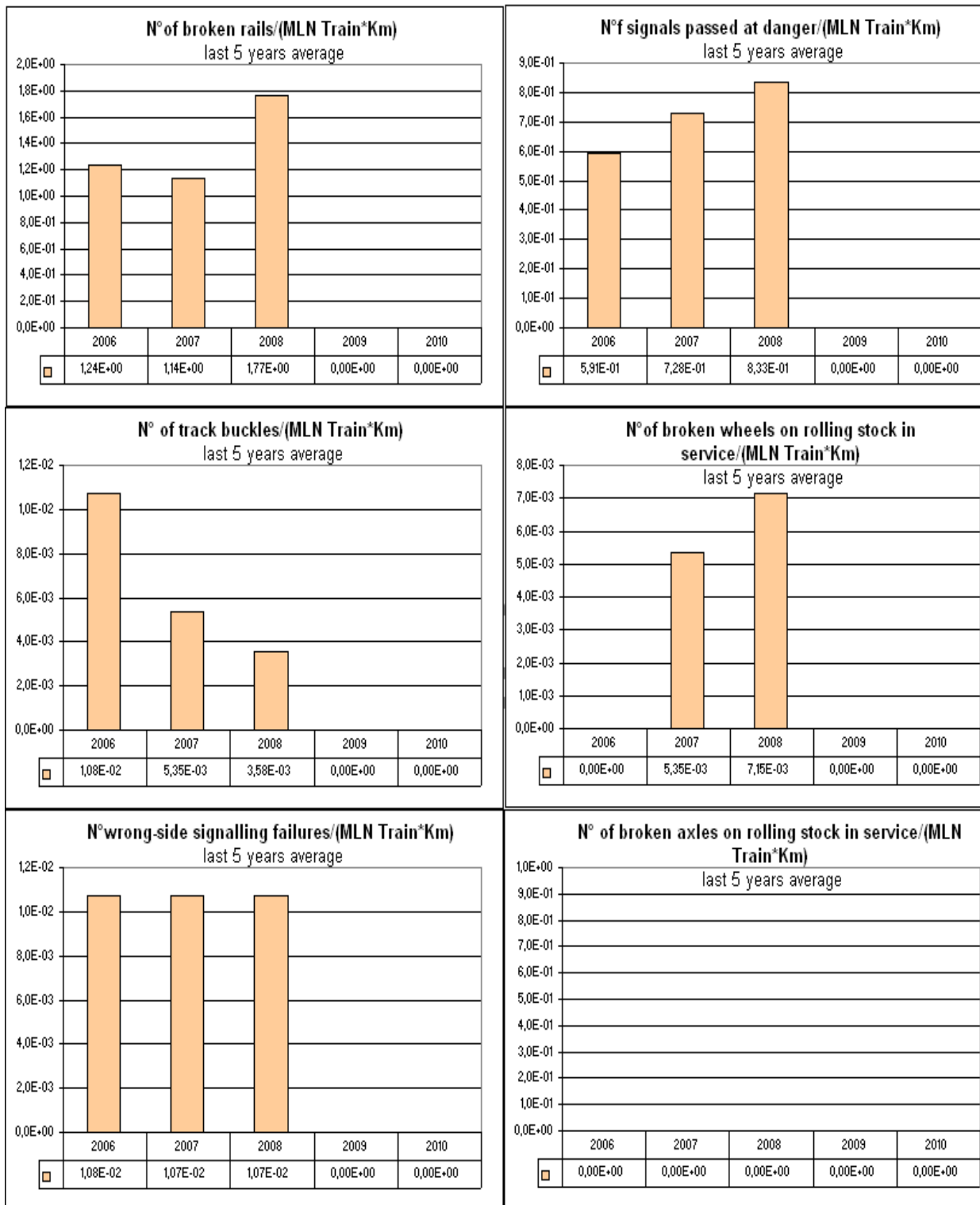
Verslag 2007: Waarden met betrekking tot 2006.

Verslag 2008: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006 en 2007.

Verslag 2009: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007 en 2008.

Verslag 2010: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007, 2008 en 2009.

## Aanleidingen tot ongevallen



Verslag 2007: Waarden met betrekking tot 2006.

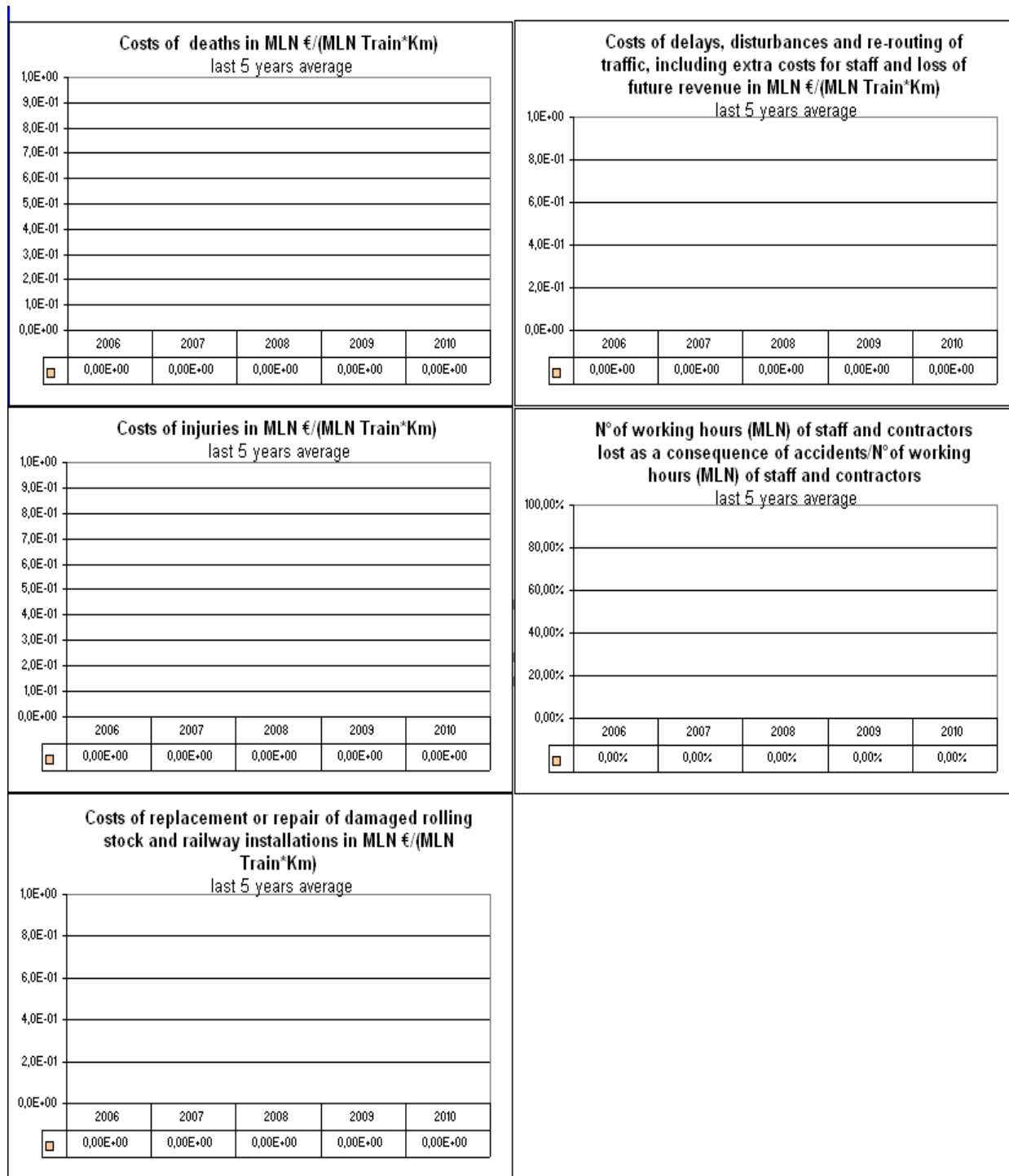
Verslag 2008: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006 en 2007.

Verslag 2009: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007 en 2008.

Verslag 2010: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007, 2008 en 2009.



*Kosten van alle ongevallen, aantal werkuren van personeel en onderaannemers die verloren gingen als gevolg van de ongevallen*



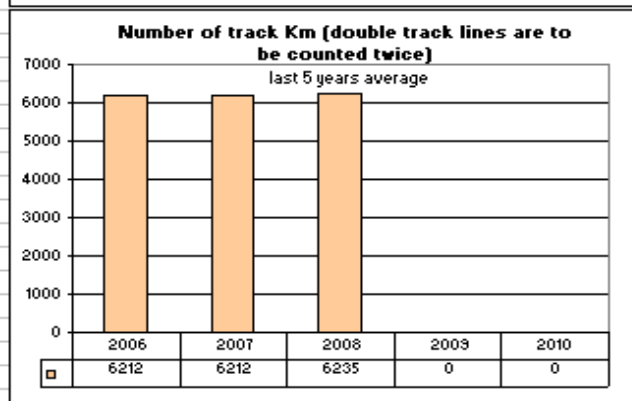
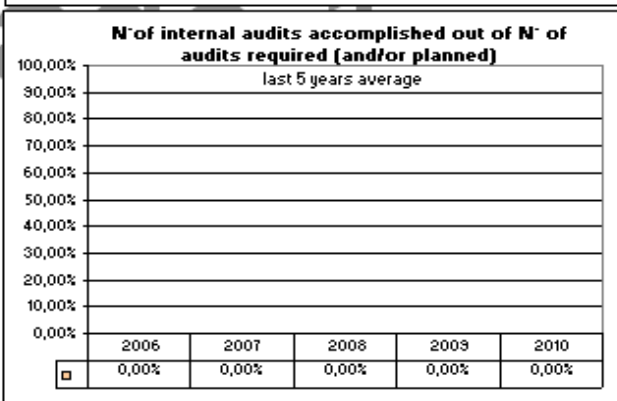
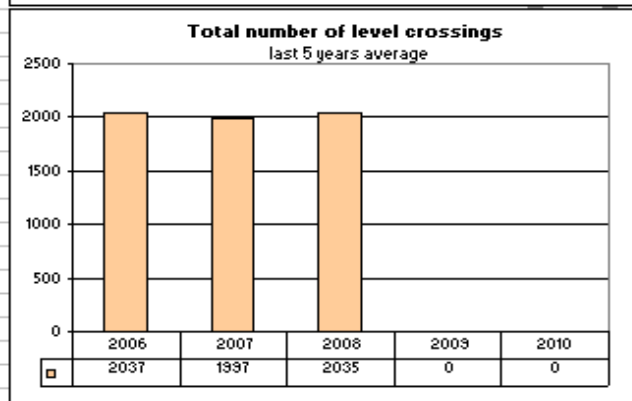
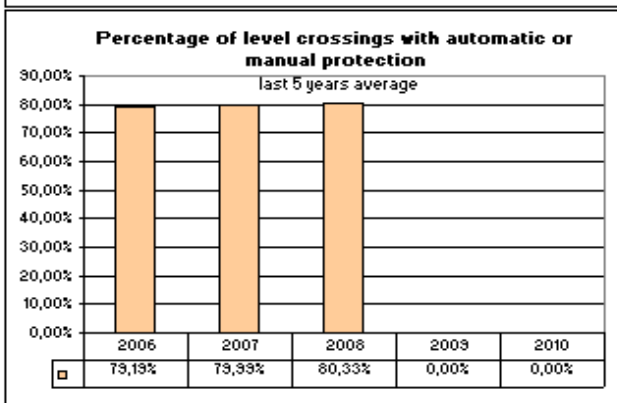
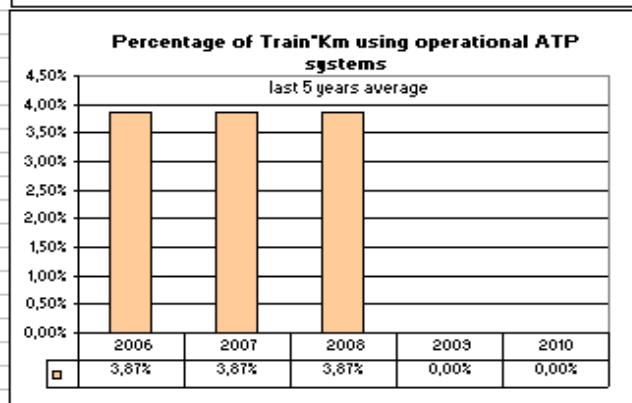
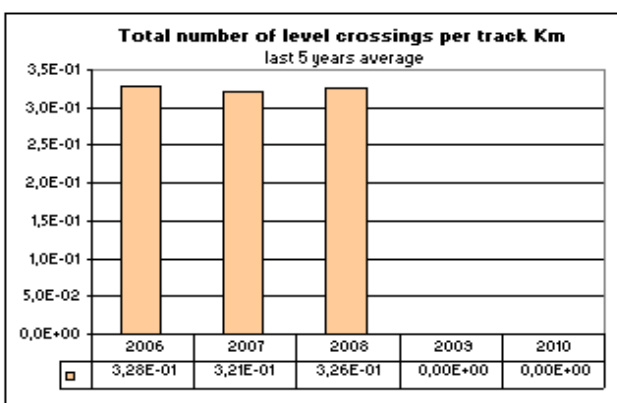
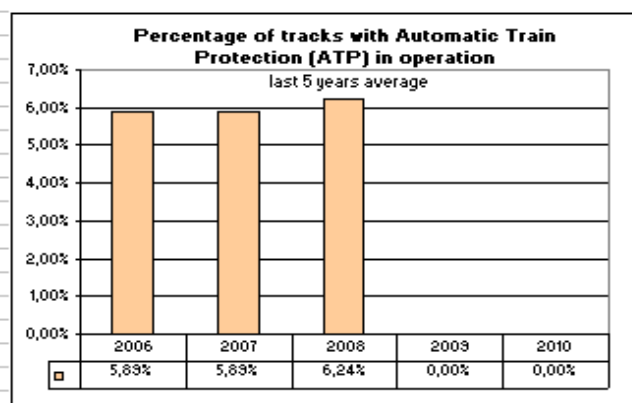
Verslag 2007: Waarden met betrekking tot 2006.

Verslag 2008: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006 en 2007.

Verslag 2009: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007 en 2008.

Verslag 2010: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007, 2008 en 2009.

## Technische veiligheid van infrastructuur en zijn toepassing, veiligheidsbeheer



Verslag 2007: Waarden met betrekking tot 2006.

Verslag 2008: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006 en 2007.

Verslag 2009: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007 en 2008.

Verslag 2010: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007, 2008 en 2009.

## C.2. Definities gebruikt in het jaarverslag (Verordening 91/03)

### ***doden (dodelijk slachtoffer)***

iemand die bij een ongeval om het leven is gekomen of binnen 30 dagen daarna aan de gevolgen ervan overlijdt, met uitzondering van personen die zelfdoding hebben gepleegd.

### ***gewonden (zwaargewonde)***

iemand die bij een ongeval gewond is geraakt en langer dan 24 uur in het ziekenhuis was opgenomen, met uitzondering van personen die een poging tot zelfdoding hebben ondernomen.

### **reizigerskilometer**

meeteenheid voor het vervoer van één reiziger per spoor over een afstand van één kilometer. Alleen de afstand op het grondgebied van het rapporterende land wordt in aanmerking genomen.

### ***treinreiziger***

iemand die een reis per spoor maakt, met uitzondering van het treinpersoneel. Voor ongevallenstatistieken worden reizigers die proberen in een bewegende trein in of uit te stappen, meegeteld.

### **zelfdoding**

daad van opzettelijke zelfverwonding die de dood tot gevolg heeft, zoals door de bevoegde nationale instantie geregistreerd en geklasseerd.

### **ernstig ongeval**

ongeval met ten minste één bewegend spoorvoertuig waarbij ten minste één persoon om het leven is gekomen of zwaargewond is geraakt of dat schade van betekenis aan het materieel, de rails, andere installaties of het milieu dan wel een ernstige ontregeling van het verkeer heeft veroorzaakt. Ongevallen in werkplaatsen, magazijnen en opslagruimtes vallen hier niet onder.

### ***trein***

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

### **treinkilometer**

meeteenheid die de verplaatsing van een trein over een afstand van één kilometer weergeeft. Deze afstand is de daadwerkelijk gereden afstand, indien beschikbaar; zo niet wordt de standaard netafstand tussen de plaats van oorsprong en de plaats van bestemming opgegeven. Alleen de afstand op het grondgebied van het rapporterende land wordt in aanmerking genomen.

## C.3. Afkortingen

CSI                      Common Safety Indicator

ERA	European Railway Agency
LC	Level Crossing
MLN	$10^6$
BLN	$10^9$
NSA	Network Safety Authorities
RS	Rolling Stock
RU/IM	Railway Undertaking and Infrastructure Manager
NVR	National Vehicle Register
VKM	Vehicle Keeper Marker

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

	<b>Wettelijke referentie</b>	<b>Datum waarop de wetgeving van kracht wordt</b>	<b>Reden voor de invoering (Vermeld of het een nieuwe wet is of een wijziging van bestaande wetgeving)</b>	<b>Beschrijving</b>
<b>Algemene wetgeving nationale spoorwegveiligheid</b>				
Wetgeving betreffende in kennis gestelde instellingen, assessoren, derden voor inschrijving, onderzoek, enz.	Wet van 19.12.2006 over de veiligheid van de spoorwegexploitatie  Ministerieel besluit van 30 oktober 2008 over de modaliteiten voor het indienen van een aanvraag om erkend te worden als instantie belast met het onderzoek van de van toepassing zijnde nationale normen voor subsystemen bij afwezigheid van TSI's of in geval van afwijkingen hiervan, voor het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegnetwerk of het conventionele spoorwegsysteem.	02.02.2007  07.12.2008	Omzetting van de interoperabiliteitsrichtlijn en wijziging van de bestaande wetgeving	Toepassing van de veiligheidsrichtlijn in de Belgische wetgeving;  Indienen van de vraag om erkend te worden als aangewezen instantie .
Wetgeving betreffende in kennis gestelde instellingen, assessoren, derden voor inschrijving, onderzoek, enz.	Wet van 19.12.2006 over de veiligheid van de spoorwegexploitatie  Ministerieel besluit van 30 oktober 2008 betreffende de modaliteiten voor het indienen van de erkenningsaanvraag van de instanties belast met de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor het gebruik van interoperabele	02.02.2007  07.12.2008	Omzetting van de interoperabiliteitsrichtlijn en wijziging van de bestaande wetgeving	Toepassing van de veiligheidsrichtlijn in de Belgische wetgeving;  Aanvraag om erkend te worden als aangewezen instantie .

	<b>Wettelijke referentie</b>	<b>Datum waarop de wetgeving van kracht wordt</b>	<b>Reden voor de invoering (Vermeld of het een nieuwe wet is of een wijziging van bestaande wetgeving)</b>	<b>Beschrijving</b>
	onderdelen of met het inleiden van de EG-keuringsprocedure van de subsystemen in het kader van de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem of het conventionele spoorwegsysteem			
<b>Wetgeving betreffende mobiele werknemers</b>	Koninklijk besluit van 7 november 2008 ter uitvoering van de richtlijn 2005/47/EG over bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten.	20.11.2008	Omzetting van de richtlijn over mobiele werknemers.	Omzetting van de richtlijn 2005/47/EG betreffende de overeenkomst tussen de CER (Gemeenschap van Europese Spoorwegen) en de ETF (Europese Federatie van Vervoerswerknemers) over bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten.
<b>Programmawet over de nationale veiligheidsinstantie</b>	Programmawet van 22.12.2008 houdende invoering van sommige retributies voor prestaties van de Nationale Veiligheidsinstantie.		Omzetting van de veiligheidsrichtlijn en wijziging van de bestaande wetgeving	Programmawet van 22.12.2008 (art. 25-31) houdende invoering van sommige retributies voor prestaties van de Nationale Veiligheidsinstantie (het nodige uitvoeringsbesluit voor deze wet is bij de publicatie van dit verslag nog niet gepubliceerd).
<b>Nationale regels betreffende de spoorwegveiligheid</b>				
Regels betreffende de vereisten voor personeel belast met het uitvoeren van kritieke veiligheidstaken, met	Koninklijk besluit van 18 januari 2008 betreffende het leveren van opleidingsdiensten voor treinbestuurders en treinpersoneel.	23.01.2008	Omzetting van de veiligheidsrichtlijn en wijziging van de bestaande wetgeving	Koninklijk besluit betreffende het leveren van opleidingsdiensten voor treinbestuurders en treinpersoneel.

	Wettelijke referentie	Datum waarop de wetgeving van kracht wordt	Reden voor de invoering (Vermeld of het een nieuwe wet is of een wijziging van bestaande wetgeving)	Beschrijving
inbegrip van de selectiecriteria, medische geschiktheid en beroepsopleiding en certificering voor zover ze nog niet gedekt zijn door een TSI.				
Regels betreffende de toelatingseisen voor de ingebruikname van nieuw en wezenlijk gewijzigd rollend materieel dat nog niet gedekt is door een TSI. De kennisgeving moet de regels omvatten betreffende de uitwisseling van rollend materieel tussen spoorwegondernemingen, de inschrijvingssystemen en de eisen betreffende de testprocedures.	Ministerieel besluit van 20 juni 2008 tot aanpassing van het nationale technisch bestek voor rollend materieel op het Belgische spoornetwerk.	28.08.2008	Vereisten voor rollend materieel	Ministerieel besluit tot aanpassing van het nationale technisch bestek voor rollend materieel op het Belgische spoornetwerk.
Regels betreffende de vereisten voor personeel belast met het uitvoeren van kritieke veiligheidstaken, met inbegrip van de selectiecriteria, medische geschiktheid en beroepsopleiding en certificering voor zover ze nog niet gedekt zijn door een TSI.	Koninklijk besluit van 31 juli 2008 betreffende de erkenning van het bedrijf Dillen & Lejeune Cargo NV om opleidingsfaciliteiten aan te bieden voor treinbestuurders.	09.09.2008	Omzetting van de veiligheidsrichtlijn en wijziging van de bestaande wetgeving	Koninklijk besluit betreffende de erkenning van het bedrijf Dillen & Lejeune Cargo NV om opleidingsfaciliteiten aan te bieden voor treinbestuurders.
Regels betreffende de toelatingseisen voor de ingebruikname van nieuw en wezenlijk gewijzigd rollend materieel dat nog	Ministerieel besluit van 30 oktober 2008 betreffende de modaliteiten voor het indienen van een aanvraag tot machtiging voor de ingebruikneming van	07.12.2008	Omzetting van de interoperabiliteitsrichtlijn en wijziging van de bestaande wetgeving	Ministerieel besluit betreffende de modaliteiten voor het indienen van een aanvraag om erkend te worden als instantie belast met het onderzoek van de van toepassing zijnde

	Wettelijke referentie	Datum waarop de wetgeving van kracht wordt	Reden voor de invoering (Vermeld of het een nieuwe wet is of een wijziging van bestaande wetgeving)	Beschrijving
niet gedekt is door een TSI. De kennisgeving moet de regels omvatten betreffende de uitwisseling van rollend materieel tussen spoorwegondernemingen, de inschrijvingssystemen en de eisen betreffende de testprocedures.	subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem of het conventionele spoorwegsysteem.			nationale normen voor subsystemen bij afwezigheid van TSI's of in geval van afwijkingen hiervan, voor het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegennetwerk of het conventionele spoorwegsysteem.
Regels betreffende de vereisten voor personeel belast met het uitvoeren van kritieke veiligheidstaken, met inbegrip van de selectiecriteria, medische geschiktheid en beroepsopleiding en certificering voor zover ze nog niet gedekt zijn door een TSI.	Ministerieel besluit van 14 november 2008 houdende erkenning van het bedrijf Trainsport NV om opleidingsdiensten aan te bieden voor treinbestuurders en treinpersoneel.	13.12.2008	Omzetting van de veiligheidsrichtlijn en wijziging van de bestaande wetgeving	Ministerieel besluit houdende erkenning van het bedrijf Trainsport NV om opleidingsdiensten aan te bieden voor treinbestuurders en treinpersoneel.
Regels betreffende de vereisten voor personeel belast met het uitvoeren van kritieke veiligheidstaken, met inbegrip van de selectiecriteria, medische geschiktheid en beroepsopleiding en certificering voor zover ze nog niet gedekt zijn door een TSI.	Ministerieel besluit van 14 november 2008 houdende verkorting van de duur van de opleidingen van treinbestuurders en treinpersoneel die door de naamloze vennootschap Trainsport zullen worden verstrekt.	13.12.2008	Omzetting van de veiligheidsrichtlijn en wijziging van de bestaande wetgeving	Ministerieel besluit houdende verkorting van de duur van de opleidingen die door de naamloze vennootschap Trainsport zullen worden verstrekt in het raam van haar erkenning als instelling die instaat voor de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel.
Regels betreffende de vereisten voor personeel belast met het uitvoeren van kritieke veiligheidstaken, met	Ministerieel besluit van 14 november 2008 houdende erkenning van het bedrijf Crossrail Benelux om opleidingsdiensten aan te bieden	13.12.2008	Omzetting van de veiligheidsrichtlijn en wijziging van de bestaande wetgeving	Ministerieel besluit houdende erkenning van het bedrijf Crossrail Benelux om opleidingsdiensten aan te bieden voor treinbestuurders (vervanging van het koninklijk besluit



	Wettelijke referentie	Datum waarop de wetgeving van kracht wordt	Reden voor de invoering (Vermeld of het een nieuwe wet is of een wijziging van bestaande wetgeving)	Beschrijving
inbegrip van de selectiecriteria, medische geschiktheid en beroepsopleiding en certificering voor zover ze nog niet gedekt zijn door een TSI.	voor treinbestuurders (vervanging van het koninklijk besluit van 31 juli 2008 – zie hoger).			van 31 juli 2008 – zie hoger).
Regels betreffende bestaande nationale veiligheidsdoelstellingen en veiligheidsmethodes.	Nihil			
Regels betreffende voorschriften voor veiligheidsbeheersystemen en veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen.	Nihil			
Regels betreffende eisen voor bijkomende interne werkingsregels (bedrijfsregels) die infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen moeten opstellen.	Nihil			
Regels betreffende het onderzoek van spoorwegongevallen en – incidenten.	Nihil			
<b>Regelgeving</b>				
Werkingsregels	BE-99-2008-01	(*)	Veiligheidsrichtlijn die de vorige werkingsregels bijwerkt.	Werking en werkingsproces. Specifieke richtlijnen over de veiligheid op het werk.
	BE-99-2008-02	(*)	Veiligheidsrichtlijn die de vorige werkingsregels bijwerkt.	Werking en werkingsproces. Toezicht.

	Wettelijke referentie	Datum waarop de wetgeving van kracht wordt	Reden voor de invoering (Vermeld of het een nieuwe wet is of een wijziging van bestaande wetgeving)	Beschrijving
	BE-99-2008-03	(*)	Veiligheidsrichtlijn die de vorige werkingsregels bijwerkt.	Controletaken en seingeving. Spoorweglijnen met een treincontrolesysteem - ETCS Spoorweglijnen met een treincontrolesysteem – spoorweglijnen met stopseinen Boek 6: . Werking en werkingsproces / Seingeving . Specifieke richtlijnen over spoorweglijnen met een treincontrolesysteem en stopseinen. Infrastructuur / Algemene informatie
	BE-99-2008-04	(*)	Veiligheidsrichtlijn die de vorige werkingsregels bijwerkt.	Werking en werkingsproces / Treinen / Richtlijnen voor treinen
	BE-99-2008-05	(*)	Veiligheidsrichtlijn die de vorige werkingsregels bijwerkt.	Werking en werkingsproces / Algemene informatie / Treincontrole
	BE-99-2008-06	(*)	Veiligheidsrichtlijn die de vorige werkingsregels bijwerkt.	Controletaken en seingeving / Spoorweglijnen met zijwaartse seingeving . Werking en werkingsproces / Seingeving – in specifieke situaties spoorweglijnen met zijwaartse seingeving
	BE-99-2008-07	(*)	Veiligheidsrichtlijn die de vorige werkingsregels bijwerkt.	Bediening en bedieningsproces / Bediening – Berichten verzenden
	BE-99-2008-08	(*)	Veiligheidsrichtlijn die de vorige werkingsregels bijwerkt.	Bediening en bedieningsproces / Bediening – Schakelen
	BE-99-2008-09	(*)	Veiligheidsrichtlijn die de vorige werkingsregels bijwerkt.	Werking en werkingsproces / Bediening – Te nemen maatregelen in geval van ongeval, storing, incident of bij gevaarlijke situaties
	BE-99-2008-10	(*)	Veiligheidsrichtlijn die de vorige werkingsregels bijwerkt.	

	Wettelijke referentie	Datum waarop de wetgeving van kracht wordt	Reden voor de invoering (Vermeld of het een nieuwe wet is of een wijziging van bestaande wetgeving)	Beschrijving
	BE-99-2008-11	(*)	Veiligheidsrichtlijn die de vorige werkingsregels bijwerkt.	Bediening en bedieningsproces / Bediening – Berichten verzenden
	BE-99-2008-12	(*)	Veiligheidsrichtlijn die de vorige werkingsregels bijwerkt.	Werking en werkingsproces / Algemene informatie / Treincontrole
	BE-99-2008-13	(*)	Veiligheidsrichtlijn die de vorige werkingsregels bijwerkt.	Controletaken en seingeving / Stuurbegeleiding
	BE-99-2008-14	(*)	Veiligheidsrichtlijn die de vorige werkingsregels bijwerkt.	Energie / Vaste inrichting van de elektrische tractie
	BE-99-2008-15	(*)	Veiligheidsrichtlijn die de vorige werkingsregels bijwerkt.	Werking en werkingsproces / Treinen - Richtlijnen voor treinen
	BE-99-2008-16	(*)	Veiligheidsrichtlijn die de vorige werkingsregels bijwerkt.	Werking en werkingsproces / Bediening – Te nemen maatregelen in geval van ongeval, storing, incident of bij gevaarlijke situaties
	BE-99-2008-17	(*)	Veiligheidsrichtlijn die de vorige werkingsregels bijwerkt.	Bediening en bedieningsproces / Bediening – Bedieningsrichtlijnen voor de spoorweglijnen
	BE-99-2008-18	(*)	Veiligheidsrichtlijn die de vorige werkingsregels bijwerkt.	Controlehandelingen en seingeving / "ERTMS sleutelbeheer" - Procedure om een KMAC-sleutel te krijgen voor ERTMS besturing op Belgisch netwerk niveau 2
	BE-99-2008-19	(*)	Veiligheidsrichtlijn die de vorige werkingsregels bijwerkt.	Werking en werkingsproces / Spoorweglijnen met een treincontrolesysteem – spoorweglijnen met treincontrolesysteem en zijwaartse seingeving
	BE-99-2008-20	(*)	Veiligheidsrichtlijn die de vorige werkingsregels bijwerkt.	Werking en werkingsproces / Seingeving – Specifieke richtlijnen voor spoorweglijnen met een treincontrolesysteem

(\*) De regelgeving wordt van kracht op de datum die de infrastructuurbeheerder in nauw overleg met de spoorwegondernemingen bepaalt.

**BIJLAGE E: Ontwikkeling van de veiligheidscertificering en vergunningen - Cijfergegevens**

E.1. Veiligheidscertificaten volgens richtlijn 2001/14/EG

Aantal veiligheidscertificaten uitgereikt volgens richtlijn 2001/14/EG, in het bezit van spoorwegondernemingen die in 2008 een vergunning kregen	In uw lidstaat	2
	In een andere lidstaat	0

E.2. Veiligheidscertificaten volgens richtlijn 2004/49/EG

		Nieuw	Bijgewerkt / gewijzigd	Hernieuwd		
E.2.1. Aantal geldige veiligheidscertificaten <b>Deel A</b> in het bezit van spoorwegondernemingen die in 2008 geregistreerd werden	In uw lidstaat	3	0	0		
	In een andere lidstaat	0	0	0		
		Nieuw	Bijgewerkt / gewijzigd	Hernieuwd		
E.2.1. Aantal geldige veiligheidscertificaten <b>Deel B</b> in het bezit van spoorwegondernemingen die in 2008 geregistreerd werden	In uw lidstaat	1	0	0		
	In een andere lidstaat	0	0	0		
					a) R P	
E.2.3. Aantal aanvragen voor veiligheidscertificaten <b>Deel A</b> ingediend door spoorwegondernemingen die in 2008 geregistreerd werden	In uw lidstaat	Nieuwe certificaten		3	0	1
		Bijgewerkte / gewijzigde certificaten		0	0	0
		Hernieuwde certificaten		0	0	0
	In een andere lidstaat	Nieuwe certificaten		-	-	-
		Bijgewerkte / gewijzigde certificaten		-	-	-
		Hernieuwde certificaten		-	-	-
					A R P	

E.2.4. Aantal aanvragen voor veiligheidscertificaten <b>Deel B</b> ingediend door spoorwegondernemingen die in 2008 geregistreerd werden	In uw lidstaat	Nieuwe certificaten	1	3	5
		Bijgewerkte / gewijzigde certificaten	0	0	0
		Hernieuwde certificaten	0	0	0
	In een andere lidstaat	Nieuwe certificaten	-	-	-
		Bijgewerkte / gewijzigde certificaten	-	-	-
		Hernieuwde certificaten	-	-	-

A = aanvaarde aanvraag, het certificaat werd al uitgereikt; R = verworpen aanvragen, er werd geen certificaat uitgereikt; P = zaak is nog hangende, er werd nog geen certificaat uitgereikt

E.2.5. Lijst met landen waar SO's die in uw lidstaat een aanvraag indienden voor een veiligheidscertificaat Deel B hun veiligheidscertificaat Deel A kregen

Frankrijk (SNCF vracht)

### E.3. Veiligheidsvergunningen volgens richtlijn 2004/49/EG

	Nieuw	Bijgewerkt / gewijzigd	Hernieuwd		
E.3.1. Aantal geldige veiligheidsvergunningen in het bezit van infrastructuurbeheerders die in 2008 in uw lidstaat geregistreerd werden	1	0	0		
			A	R	P
E.3.2. Aantal aanvragen voor veiligheidsvergunningen ingediend door infrastructuurbeheerders die in 2008 in uw lidstaat geregistreerd werden	Nieuwe certificaten	0	0	0	0
	Bijgewerkte / gewijzigde certificaten	0	0	0	0
	Hernieuwde certificaten	0	0	0	0

A = aanvaarde aanvraag, het certificaat werd al uitgereikt; R = verworpen aanvragen, er werd geen certificaat uitgereikt ;P = zaak is nog hangende, er werd nog geen certificaat uitgereikt

#### E.4. Procedurele aspecten - Veiligheidscertificaten Deel A

		Nieuw	Bijgewerkt / gewijzigd	Hernieuwd
Gemiddelde tijd na ontvangst van alle nodige inlichtingen tussen de ontvangst van een aanvraag en de uiteindelijke uitreiking van een veiligheidscertificaat <b>Deel A</b> in 2008 voor een spoorwegondernemings holding	Een vergunning uitgereikt In uw lidstaat	Gemiddelde van 80 werkdagen	0	0
	Een vergunning uitgereikt In een andere lidstaat	-	-	-

#### E.5. Procedurele aspecten - Veiligheidscertificaten Deel B

		Nieuw	Bijgewerkt / gewijzigd	Hernieuwd
Gemiddelde tijd na ontvangst van alle nodige inlichtingen tussen de ontvangst van een aanvraag en de uiteindelijke uitreiking van een veiligheidscertificaat <b>Deel B</b> in 2008 voor een spoorwegondernemings holding	Een vergunning uitgereikt In uw lidstaat	0	0	0
	Een vergunning uitgereikt In een andere lidstaat	-	-	-

#### E.6. Procedurele aspecten - Veiligheidsvergunningen

		Nieuw	Bijgewerkt / gewijzigd	Hernieuwd
Gemiddelde tijd na ontvangst van alle nodige inlichtingen tussen de ontvangst van een aanvraag en de uiteindelijke uitreiking van een veiligheidsvergunning in 2008 voor infrastructuurbeheerders holding	Een vergunning uitgereikt In uw lidstaat	Gemiddelde van 21 werkdagen	0	0
	Een vergunning uitgereikt In een andere lidstaat	-	-	-