

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer  
Directoraat-generaal Vervoer te Land  
Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit  
van de Spoorwegen  
Vooruitgangstraat 56  
1210 Brussel  
[www.mobiliteit.fgov.be](http://www.mobiliteit.fgov.be)

Lay out: de facto image building



# Jaarverslag 2010

van de Belgische  
Veiligheidsinstantie





# Inhoud

<b>A/</b>	<b>Voorwoord</b>	4
1.	Toepassingsgebied van het verslag	4
2.	Samenvatting	5
<b>B/</b>	<b>Inleiding</b>	6
1.	Inleiding van het rapport	6
2.	Informatie over de spoorwegstructuur (Bijlage A)	6
3.	Samenvatting - Algemene trendanalyse	7
<b>C/</b>	<b>Organisatie</b>	8
1.	Voorstelling van de organisatie	8
2.	Organogram (Bijlage B)	10
<b>D/</b>	<b>Evolutie van de spoorwegveiligheid</b>	11
1.	Initiatieven ter verbetering van de veiligheidsprestaties	11
2.	Gedetailleerde trendanalyse	12
3.	Resultaten van de veiligheidsaanbevelingen	13
<b>E/</b>	<b>Belangrijke aanpassingen in de wetgeving en reglementering</b>	14
<b>F/</b>	<b>Ontwikkeling van de veiligheids certificering en -vergunningen</b>	16
1.	Nationale wetgeving: start- en geldigheidsdata	17
2.	Numerieke gegevens (Bijlage E)	17
3.	Procedureaspecten	18
<b>G/</b>	<b>Toezicht op spoorwegbedrijven en infrastructuurbeheerders</b>	22
<b>H/</b>	<b>Verslag over de toepassing van de CSM betreffende risicoanalyse en beoordeling</b>	24
<b>I/</b>	<b>Besluiten van de DVIS: prioriteiten</b>	25
<b>J/</b>	<b>Informatiebronnen</b>	26
<b>K/</b>	<b>Bijlagen</b>	27

# A/ Voorwoord

1/

## Toepassingsgebied van het verslag

Dit verslag beschrijft de activiteiten van de Belgische Veiligheidsinstantie in 2010. Het werd opgesteld door de Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS).

De DVIS maakt deel uit van het Directoraat-generaal Vervoer te Land, dat op zijn beurt behoort tot de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Het koninklijk besluit van 16 januari 2007 heeft de DVIS aangeduid als Nationale Veiligheidsinstantie. De DVIS kreeg daarmee de taken toegewezen die zijn vastgesteld in artikel 16 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn 2004/49/EG: met name het toezicht op de veiligheid van het spoorwegsysteem, de erkenning en het toezicht op de met het onderhoud belaste entiteiten. Volgens richtlijn 2007/59/EG wordt de DVIS bovendien belast met alle taken in verband met de certificering van treinbestuurders die gebruik maken van het spoorwegsysteem van de Gemeenschap.

Met dit verslag wordt voldaan aan artikel 18 van de Europese Spoorwegveiligheidsrichtlijn. Het is gebaseerd op de leidraad opgesteld door het Europees Spoorwegbureau en bevat alle punten van artikel 18 van de Europese Spoorwegveiligheidsrichtlijn.



Dit jaarverslag geeft een overzicht van de activiteiten van de Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen die optreedt als Veiligheidsinstantie. Het geeft informatie over de evolutie van de veiligheidsindicatoren, de ontwikkeling van het nationale spoorwegennetwerk en over de spoorwegoperatoren die actief zijn op het Belgische spoorwegennetwerk. Dit jaarverslag heeft betrekking op het jaar 2010. Het ernstige treinongeval van 15 februari 2010 in Buizingen, met 19 dodelijke slachtoffers, heeft een uitzonderlijke invloed op de indicatoren die het aantal doden en ernstig gewonden weergeven. Het eindrapport van het Onderzoeksorgaan werd echter nog niet gepubliceerd, en daarom kunnen de aanbevelingen van het Onderzoeksorgaan nog niet besproken worden.

De jaarverslagen van 2006 tot 2009 beschreven de evolutie van het veiligheidsniveau op basis van historische nationale veiligheidsindicatoren. Die gegevens werden verzameld door de NMBS-Holding, die beschikt over alle historische data van de vroegere NMBS. De gegevens in dit jaarverslag voor 2010 zijn gebaseerd op de gemeenschappelijke indicatoren (richtlijn 2009/149/EG). Alle data in verband met ongevallen en incidenten werden nu verzameld en ter beschikking gesteld door het Onderzoeksorgaan. Het dramatische ongeval in Buizingen en de overstap van historische nationale indicatoren naar gemeenschappelijke indicatoren hebben de evolutie van een aantal veiligheidsindicatoren sterk beïnvloed. Voor deze indicatoren is het dus moeilijk om een trendanalyse te maken. Het aantal voorbijrijdingen van gesloten seinen (SPAD - Signals Passed at Danger) bleef echter ook in 2010 problematisch.

In tegenstelling tot vorige jaren, groeide het aantal kilometer spoorlijn dat is uitgerust met automatische treinbeveiliging (ATP) niet verder aan. De installatie van het Europese seingeings- en besturingssysteem (ETCS), samen met de bestaande laterale seinen op het klassieke spoorwegennetwerk, wordt verder voorbereid. Op de goederenas Antwerpen - Luxemburg - Basel blijft de installatie van het Europese systeem voorzien zoals voorgeschreven in beschikking 2009/561/EG.

In 2010 leverde de DVIS op basis van het tweede spoorwegpakket 2 veiligheidslicenties deel A en 9 veiligheidslicenties deel B af. Eind 2010 beschikten alle actieve spoorwegoperatoren op het Belgisch spoorwegennetwerk over een veiligheidslicentie conform de richtlijn 2004/49/EG.

De infrastructuurbeheerder (IB) heeft de installatie van het TBL1+-systeem versneld. De Veiligheidsinstantie heeft de voorgestelde installatie op de treinen aanvaard en het Europees Spoorwegbureau heeft een NID\_STM-nummer aan TBL1+ toegekend. De historische operator is gestart met de installatie van TBL1+ in de treinen. Eind 2010 waren 1635 seinen uitgerust met TBL1+ (in 2009 waren het er 631) en was 25 % van het binnenlands reizigersmaterieel uitgerust met TBL1+. Het nationaal voertuigregister (NVR), zoals vastgelegd in beschikking 2007/756/EG, is nu volledig operationeel. Sinds het begin van maart 2010 zijn alle voertuigen, toegelaten in het nationaal en internationaal verkeer, ingeschreven in het register van de Veiligheidsinstantie.

Het beperkte personeelsbestand van de Veiligheidsinstantie liet niet toe om het aantal audits en inspecties in 2010 significant op te voeren. In 2010 werd zij met slechts één medewerker uitgebreid. Daardoor was het onmogelijk om aanzienlijk meer controles op de naleving van de nationale veiligheidsvoorschriften uit te voeren.

# B/ Inleiding

## 1/ Inleiding van het rapport

De DVIS begon met zijn werkzaamheden als Veiligheidsinstantie op 2 februari 2007. 2010 was dus het derde volledige jaar waarin de DVIS werkzaam was als Veiligheidsinstantie. Dit verslag bevat gegevens over alle activiteiten die de Spoorwegveiligheidsrichtlijn vermeldt. Op 31 december 2010 beschikten alle 11 in België actieve spoorwegondernemingen over een veiligheidscertificaat gebaseerd op de Spoorwegveiligheidsrichtlijn (2004/49/EG).

De veiligheidsindicatoren voor 2010 zijn gebaseerd op gegevens uit de databank van het Onderzoeksorgaan. Incidenten en ongevallen werden geanalyseerd en - in de mate van het mogelijke - vergeleken met gegevens uit rapporten van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen. Vanaf dit rapport worden deze veiligheidsindicatoren berekend op basis van de definities uit richtlijn 2009/149/EG (aanpassing van de Veiligheidsrichtlijn voor het vastleggen van gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren).

Het ernstige ongeval dat op 15 februari 2010 plaats vond in Buizingen heeft uiteraard een belangrijke impact op een aantal van deze indicatoren. Daardoor is er voor een aantal gegevens geen representatieve trendanalyse mogelijk.

De DVIS zal het Europees Spoorwegbureau een afschrift van dit verslag bezorgen. Dit verslag is beschikbaar in het Nederlands, Frans en Engels en kan worden geraadpleegd op de website van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

De DVIS zal daarnaast een gedrukte versie maken om beperkt te verspreiden onder de belangstellenden.

## 2/ Informatie over de spoorwegstructuur (Bijlage A)

### Kaart van het netwerk

De Belgische infrastructuurbeheerder Infrabel stelde de bijgevoegde kaart ter beschikking. De gegevens over de spoorweginfrastructuur en over het aantal treinkilometer zijn ook van Infrabel.

Opmerking: dubbelspoorlijnen worden voor het bepalen van het aantal kilometer spoor twee keer geteld.

### Lijst van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders

De gegevens over de certificaten en vergunningen die volgens het tweede spoorwegpakket werden afgeleverd, zijn eigen informatie.



## 3/ Samenvatting Algemene trendanalyse

(bv. tendensen in de ontwikkeling van spoorwegveiligheid, certificaten enz.)

Het veiligheidsniveau van de Belgische spoorwegen kwam in 2010 uitgebreid in de actualiteit door het dramatische ongeval in Buizingen. In de vorige rapporten werd al gewezen op de problematiek van het aantal seinvoorbijrijdingen (SPAD's) en in 2010 is dat aantal nog gestegen. De Veiligheidsinstantie drong er bij de belangrijkste operator herhaaldelijk op aan om de nodige maatregelen te nemen. De genomen maatregelen voor een betere begeleiding van treinbestuurders zijn echter duidelijk onvoldoende. Na het ongeval in Buizingen hebben de infrastructuurbeheerder en de NMBS de installatie van het TBL1+ systeem versneld.

Conform de verordening 653/2007/EG hebben sinds eind 2010 alle nog actieve spoorwegondernemingen een veiligheidscertificaat op basis van de voorschriften van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn. In de loop van 2010 werden twee nieuwe veiligheidscertificaten deel A uitgereikt en werden er twee aangepast (wegens wijziging in de organisatie of de activiteit). Daarnaast werden er 6 nieuwe veiligheidscertificaten deel B uitgereikt: 3 hiervan hebben een deel A uitgereikt in een ander land dan België. Naast de NMBS heeft nu ook Eurostar International Ltd een veiligheidscertificaat deel B voor het reizigersverkeer in België.

Het Onderzoeksorgaan publiceerde in 2010 twee rapporten over twee ongevallen die plaatsvonden in 2008. De onderzoeksrapporten van twee andere ongevallen van 2008, en van de ongevallen van 2009 en 2010, zijn nog niet beschikbaar. Wel is vastgesteld dat de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen op basis van hun eigen onderzoek al maatregelen hebben genomen om gelijkaardige ongevallen in de toekomst te vermijden.

Naar aanleiding van de omzetting van richtlijn 2008/57/EG (Spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn), 2007/59/EG (Machinistenrichtlijn) en van de wijzigingen aan de Spoorwegveiligheidsrichtlijn via richtlijn 2008/110/EG (met het onderhoud belaste entiteiten) en 2009/149/EG (de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren), werd heel wat wetgevend werk verricht. Ter aanvulling van de omzetting van de Veiligheidsrichtlijn werden er wetgevende initiatieven genomen om de onafhankelijkheid en de werking van de Veiligheidsinstantie en van het Onderzoeksorgaan te verzekeren. In functie van de Spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn zijn ook de voorschriften voor het rollend materieel geactualiseerd.

Het toezicht op de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen via controles, inspecties en audits werd heel beperkt opgevoerd.



# C/ Organisatie

## 1/Voorstelling van 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 over de exploitatieveiligheid van de spoorwegen (artikel 12) wees de DVIS de taken toe die worden bepaald in artikel 16 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn. De wetgeving over de interoperabiliteit en het koninklijk besluit wezen de Veiligheidsinstantie enkele extra taken toe. Het geheel van de taken wordt hierna beschreven. Als gevolg van de omzetting van de richtlijn voor de certificering van treinbestuurders, werd de DVIS de bevoegde instantie in deze materie.

De DVIS vertegenwoordigt België tijdens de vergaderingen van het Comité voor Interoperabiliteit en Veiligheid van de Spoorwegen (artikel 29 van de richtlijn 2008/57/EG over de interoperabiliteit van het spoorwegennet in de Europese Unie) en in de werkgroepen van de Europese Commissie.

Op 31 december 2010 werkten er 28 personen bij de DVIS. Deze experts zijn belast met verschillende taken. De organisatie van de DVIS is opgebouwd als volgt:

### Directeur van de DVIS:

Rechtstreeks bijgestaan door een administratie- en communicatieteam en een jurist (in totaal 6 personen).

Belangrijkste taken:

- ◆ algemene leiding van de Veiligheidsinstantie, deelname aan het bestuur van de federale overheidsdienst;
- ◆ alle administratieve taken van de Veiligheidsinstantie;
- ◆ alle publicaties, zoals het jaarverslag, de website en andere officiële publicaties;
- ◆ juridische ondersteuning bij de toepassing van nationale en Europese voorschriften;
- ◆ deelname aan de activiteiten van het Netwerk van Veiligheidsinstanties;
- ◆ deelname aan de vergaderingen van het Comité voor Interoperabiliteit en Veiligheid van de Spoorwegen;
- ◆ kwaliteitscontrole op de uitvoering van de planning van de audits, inspecties en controles;
- ◆ controle op de naleving van de wettelijke termijnen;
- ◆ toezicht op het budget.

### Eenheid Veiligheid:

Afdelingshoofd en zijn medewerkers (in totaal 11 personen).

Belangrijkste taken:

- ◆ uitreiken, vernieuwen, aanpassen, uitbreiden en intrekken van veiligheidscertificaten voor spoorwegondernemingen;
- ◆ uitreiken van vergunningen voor bestuurders conform het tweede spoorwegpakket en van attesten voor begeleiders;
- ◆ voorbereiding voor het uitreiken van de vergunningen voor bestuurders (conform het derde spoorwegpakket);
- ◆ ontwikkelen van een nationaal kader voor de veiligheidsreglementen;
- ◆ geven van gelijklopende adviezen van de exploitatievoorschriften opgesteld door de infrastructuurbeheerder;
- ◆ opvolging van het nationale veiligheidsniveau op basis van indicatoren en trendanalyses van de NMBS-Holding (NMBS-Groep) en van het Onderzoeksorgaan;
- ◆ opvolging van maatregelen genomen in navolging van aanbevelingen van het Onderzoeksorgaan;
- ◆ opstellen en opvolgen van de planning van de Veiligheidsinstantie op het vlak van controles, inspecties en audits;
- ◆ opvolgen van de veiligheidspolitiek van de spoorwegondernemingen;
- ◆ toezicht op de vormings- en examencentra (tweede spoorwegpakket);
- ◆ deelname aan werkgroepen van het Europees Spoorwegbureau over de evaluatie van risico's, doeltreffendheid, erkenning van scholen en examinatoren, certificering, rapportering en reglementering.



### Eenheid Infrastructuur:

Afdelingshoofd en zijn medewerkers (in totaal 5 personen).

Belangrijkste taken:

- ◆ toelating geven tot het indienststellen van subsystemen voor de infrastructuur, de energie, de controle, de besturing en de signalisatie (van de sporen);
- ◆ toepassing van de veiligheidsvoorschriften van de infrastructuurbeheerder controleren;
- ◆ meewerken aan het opstellen van nationale en internationale technische voorschriften voor de infrastructuur;
- ◆ controleren of de interoperabiliteitsonderdelen voldoen aan de conformiteitseisen;
- ◆ helpen bij de voorbereiding van het infrastructuurregister (werkgroep Europees Spoorwegbureau);
- ◆ deelnemen aan werkgroepen van het Europees Spoorwegbureau over de infrastructuur, energie en het seingeings- en besturingssysteem.

### Eenheid Rollend Materieel:

Afdelingshoofd en zijn medewerkers (in totaal 6 personen).

Belangrijkste taken:

- ◆ toelating geven voor de ingebruikname van eender welk type van rollend materieel;
- ◆ controleren of de interoperabiliteitsonderdelen voldoen aan de conformiteitseisen;
- ◆ mee opstellen van nationale en internationale technische voorschriften voor rollend materieel;
- ◆ uitwerken en ontwikkelen van een databank en spoorwegclassificatie van de nationale voorschriften voor wederzijdse erkenning, zoals beschreven in de Spoorwegveiligheidsrichtlijn;
- ◆ een nationaal voertuigregister (NVR) ontwikkelen conform de gemeenschappelijke specificaties, een alfanumerieke code toewijzen aan de voertuigen, gegevens invoeren en bijwerken in het NVR, optreden als nationaal vertegenwoordiger voor het VKM-register (Vehicle Keeper Marking of het merkteken van de houder);
- ◆ omzetten en toepassen van de internationale reglementering voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen, controles uitvoeren en rapporteren bij ongevallen;
- ◆ toezicht houden bij het uitvoeren van remtesten op tram- en metrosporen;
- ◆ het gebruik van historisch rollend materieel op het nationale spoorwegnet controleren;
- ◆ certificatie van en toezicht op de met het onderhoud belaste entiteiten:
  - opvolging auto-certificering;
  - certificering volgens het Memorandum of Understanding (MoU), omgezet in de Belgische wetgeving (KB van 21/12/2010). De certificering volgens het reglement van de Commissie zal van kracht worden in de loop van 2011;
  - de controles op de werking van deze entiteiten.
- ◆ deelnemen aan de werkgroepen van het Europees Spoorwegbureau over alle soorten rollend materieel, de wederzijdse erkenning, het Europees register van geautoriseerde voertuigtypes (ERATV) en van de elektromagnetische compatibiliteit (EMC).

Als Veiligheidsinstantie neemt de DVIS regelmatig deel aan de werkgroepen van het Europees Spoorwegbureau en beantwoordt de vragenlijsten van het Europees Spoorwegbureau.

De DVIS vertegenwoordigt België in werkgroepen rond de veiligheid en de interoperabiliteit van de Europese Commissie en de Organisatie voor het Internationale Spoorwegvervoer (OTIF), en in het bijzonder die over gevaarlijke goederen en tankwagons.

2/

# Organogram

(Bijlage B)



# D/ Evolutie van de spoorwegveiligheid

## 1/ Initiatieven ter verbetering van de veiligheidsprestaties

Tabel D.1.1

Veiligheidsmaatregelen genomen naar aanleiding van ongevallen of daaraan voorafgaande voorvallen

Ongevallen/voorlopers die aan de basis van de maatregelen liggen			Veiligheidsmaatregelen
Datum	Plaats	Omschrijving	
14/11/2008	Diegem	Zijdellingse aanrijding tussen een werktrein en reizigerstrein	Het Onderzoeksorgaan voert een onderzoek uit.
23/05/2009	Dinant	Ongeval bij het vertrek van een reizigerstrein	Het Onderzoeksorgaan voert een onderzoek uit.
15/11/2009	Jemelle	Overlijden van een personeelslid	Het Onderzoeksorgaan voert een onderzoek uit.
19/11/2009	Bergen	Ontsporing	Het Onderzoeksorgaan voert een onderzoek uit.
15/02/2010	Buizingen	Botsing tussen twee reizigerstreinen	Het Onderzoeksorgaan voert een onderzoek uit.
15/09/2010	Aarlen	Botsing tussen twee reizigerstreinen	Het Onderzoeksorgaan voert een onderzoek uit.

Tabel D.1.2

Veiligheidsmaatregelen die het gevolg zijn van andere voorvallen

Veiligheidsmaatregel	Omschrijving van het voorval
Geen	



## 2/ Gedetailleerde trendanalyse

Tot 2009 werden historische definities van de vroegere NMBS gebruikt om veiligheidsindicatoren te bepalen. Deze waren gebaseerd op gegevens van de NMBS-Holding. Het koninklijk besluit van 5 juli 2010 gaf het Onderzoeksorgaan de opdracht om enerzijds de informatie over de ongevallen en incidenten op te nemen in een databank en anderzijds trendanalyses te maken.

Sinds 2010 krijgt de Veiligheidsinstantie statistieken van het Onderzoeksorgaan. De veiligheidsindicatoren die worden vermeld in de jaarverslagen van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zijn gebaseerd op gegevens van de geactualiseerde bijlage I van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn. Voor wat betreft 2010 verschillen hier en daar de cijfers van het Onderzoeksorgaan en de som van de gegevens van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen. De DVIS heeft geen directe toegang tot de gegevens die het Onderzoeksorgaan beheert, maar heeft wel gevraagd om deze verschillen te controleren. Indien dit leidt tot correcties, zullen deze cijfers worden aangepast.

Het zware ongeval in Buizingen had een grote invloed op de cijfers van 2010 en weegt dus zwaar door in de conclusies van de trendanalyse voor de voorbije vijf jaar. Zoals wordt aangegeven in punt 3 en aanhangsel 2 van de beschikking van de Commissie 2009/460/EG van 5 juni 2009 betreffende de vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden om te beoordelen of voldaan is aan de veiligheidsdoelen, wordt een ernstig ongeval zoals dat in Buizingen beter niet opgenomen in een trendanalyse.

Richtlijn 2009/149/EG van 27 november 2009 (tot wijziging van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn 2004/49/EG wat betreft gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren en gemeenschappelijke methoden voor de berekening van de kosten van ongevallen) introduceerde een nieuwe verplichting voor de lidstaten; namelijk de rapportering van de indicator voor gevaarlijke goederen. Ook over het relatieve aantal reizigerstreinkilometers in de categorie zwaargewonde en overleden passagiers moeten de lidstaten sinds kort rapport uitbrengen. Daarom kan er in dit jaarverslag nog geen trendanalyse worden gemaakt van deze nieuwe indicatoren.

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

# D/ Evolutie van de spoorwegveiligheid

## 3/ Resultaten van de veiligheidsaanbevelingen

De tijd die verstrijkt tussen een ongeval en de uitvoering van veiligheidsmaatregelen die een gelijkaardig ongeval in de toekomst moeten voorkomen, hangt af van de aard van het incident. Is de oorzaak eenvoudig te bepalen en zijn de te nemen maatregelen beperkt in omvang en kostprijs, dan ligt het voor de hand dat de infrastructuurbeheerder en/of de spoorwegondernemingen deze maatregelen onmiddellijk invoeren.

Bij meer complexe dossiers kan het langer duren voor er nieuwe maatregelen in de praktijk kunnen worden gebracht. Eerst moet er een onderzoek worden uitgevoerd, vervolgens wordt er een analyse gemaakt en worden er aanbevelingen geformuleerd door het Onderzoeksorgaan. Alle betrokkenen moeten deze voorstellen evalueren, die pas in het laatste stadium in de praktijk worden gebracht.

Het Onderzoeksorgaan werkt nog aan het onderzoek van het ongeval in Diegem (december 2008) en van de ongevallen in 2009 en 2010. Bij het opstellen van dit verslag in juli 2011 waren hierover dus nog geen rapporten beschikbaar.

Uit de jaarrapporten die de DVIS ontving, leiden we af dat de volgende maatregelen onmiddellijk werden genomen:

- ongeval in Jemelle (15/11/2009): de NMBS paste de werkwijze bij de rangeringen aan;
- ongeval in Bergen (19/11/2009): Infrabel heeft de zone met een snelheidsbeperking van 160 km/u naar 60 km/u nu in twee stappen gesignaleerd. Iedere stap heeft een aankondigingssein met krokodil om de waakzaamheid van de bestuurder te bevorderen;
- ongeval in Aarlen (15/09/2010): Infrabel paste het grondsein aan en de NMBS paste de dienstregeling in het station van Aarlen aan.

Naar aanleiding van het ongeval in Dinant (23/05/2009) ontwikkelen de NMBS en Infrabel een nieuwe vertrekprocedure. De Veiligheidsinstantie heeft er in een brief van 07/07/2011 nogmaals bij de betrokken CEO's op aangedrongen om hun overleg te activeren.

Het onderzoek van het ongeval in Buizingen is nog niet afgerond.

# E/ Belangrijke aanpassingen in de wetgeving en reglementering

De omzetting van de Machinistenrichtlijn en van de nieuwe Spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn, alsook de aanpassingen aan de Veiligheidsrichtlijn, hebben aanleiding gegeven tot de wijziging van verscheidene wetteksten en de wijziging en het afkondigen van nieuwe uitvoeringsbesluiten voor deze wetten.

## Wetswijzigingen

De wet van 19 december 2006 over de exploitatieveiligheid van de spoorwegen werd als volgt aangepast:

- door de wet van 26 januari 2010: omzetting van de richtlijn over de certificering van bestuurders van locomotieven en treinen op het spoorwagennet van de Europese Gemeenschap (richtlijn 2007/59/EG) en aanpassingen aan de Veiligheidsrichtlijn (richtlijn 2008/110/EG) met de introductie van de definitie met het onderhoud belaste entiteit en de aanpassing betreffende de toestemming voor de ingebruikname van rollend materieel;
- door de wet van 26 januari 2010 over de exploitatieveiligheid van de spoorwegen en van het Gerechtelijk Wetboek over de beroepsprocedure tegen bepaalde beslissingen van het toezicht houdend orgaan en de Veiligheidsinstantie;
- door het koninklijk besluit van 25 juni 2010 over de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren en methoden om de kosten van ongevallen te berekenen (omzetting van richtlijn 2009/149/EG).

De wet van 26 januari 2010 over de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem binnen de Europese Gemeenschap voor de omzetting van richtlijn 2008/57/EG. Het koninklijk besluit van 28 december 2006 over de interoperabiliteit van het trans-Europese spoorwegsysteem voor hogesnelheidstreinen en gewoon treinverkeer is hierdoor opgegeven.

## Uitvoeringsbesluiten

Het koninklijk besluit van 17 juni 2010 legt het bedrag vast dat houders van een veiligheidsvergunning en houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruikmaken van het Belgische spoorwagennet moeten bijdragen tot de financiering van het Onderzoeksorgaan en van de gedeeltelijke financiering van de Veiligheidsinstantie. Dit besluit trad in werking op 1 januari 2010.

Het koninklijk besluit van 25 juni 2010 is een aanpassing van het koninklijk besluit van 16 januari 2007 en legt bepaalde regels vast voor onderzoeken naar spoorwegincidenten en -ongevallen. Zo moet alle informatie over ongevallen en incidenten worden doorgegeven aan het Onderzoeksorgaan, zodat dit zijn database kan actualiseren met deze gegevens.

Het ministerieel besluit van 30 juli 2010 betreft de vereisten voor het rollend materieel dat gebruik maakt van rijpaden. Onverminderd de toepassing van technische specificaties voor interoperabiliteit, zijn de voorschriften opgenomen in dit ministerieel besluit van toepassing op het rollend materieel dat gebruik maakt van rijpaden op de Belgische spoorweginfrastructuur.

Het koninklijk besluit van 21 december 2010 legt de maatregelen vast die de Veiligheidsinstantie moet nemen indien de procedure voor de EG-verklaring van conformiteit niet wordt gevolgd of in het geval van een afwijking van de interoperabiliteitsonderdelen.



## Diverse wijzigingen

De wetwijziging van 29 december 2010 is een gevolg van de tussenkomst van de Europese Commissie en moet de onafhankelijkheid van de Veiligheidsinstantie ten opzichte van de NMBS-Groep verzekeren. Deze wetwijziging bepaalt dat de leiding van de Veiligheidsinstantie ten laatste 18 maanden vanaf de inwerkingtreding van de wet van 29 december 2010 houdende diverse bepalingen geen enkele band meer mag hebben met de NMBS-Holding en dus niet langer de rechten en voordelen heeft van een statutair personeelslid van de NMBS-Holding. Deze wet geeft ook machtiging aan de koning om de inhoud van het begrip 'leiding' van de Veiligheidsinstantie te bepalen bij een besluit van de ministerraad.

In 2010 werd een groot aantal exploitatievoorschriften herzien en met een gelijklopend advies van de Veiligheidsinstantie bekleed. Bijlage D somt deze op.

Opmerking over het begrotingsfonds van de Veiligheidsinstantie en het Onderzoeksorgaan:

De financiering van de Veiligheidsinstantie bestaat uit:

- een vergoeding voor de toelating tot ingebruikname, het uitreiken van veiligheidsvergunningen en -certificaten, het bijhouden van het Nationaal Voertuigregister en het bijhouden van de nationale databank voor treinbestuurders en ander treinpersoneel;
- een algemene bijdrage voor het toezicht op, en het stimuleren, versterken en ontwikkelen van het regelgevend kader voor de veiligheid.

Voor het Onderzoeksorgaan is alleen de algemene financiering voorzien.

De algemene bijdrage voor beide fondsen komt van de infrastructuurbeheerder (30%) en de spoorwegondernemingen (70%).

Het bedrag voor de algemene bijdrage moet bij koninklijk besluit worden vastgesteld. Voor 2011 werd het bedrag voor de Veiligheidsinstantie vastgesteld met het koninklijk besluit van 21 januari 2011. Het bedrag laat een verhoging toe van het aantal medewerkers bij de Veiligheidsinstantie tot 35 VTE. Deze algemene bijdrage laat ook de ontwikkeling van een informaticatoepassing voor het register van vergunningen voor treinbestuurders (register vermeld in art 22 van 2007/59/EG) toe. Een verdere budgetverhoging is gepland. Eind augustus 2011 werd hierover echter nog geen regeringsbeslissing genomen.



# F/ Ontwikkeling van de veiligheids- certificering en -vergunningen



# 1/ Nationale wetgeving: start- en geldigheidsdata

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

De startdatum is de dag waarop de wet over de exploitatieveiligheid van de spoorwegen van kracht werd, namelijk 2 februari 2007.

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

De startdatum is de dag waarop de wet over de exploitatieveiligheid van de spoorwegen van kracht werd, namelijk 2 februari 2007.

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

De nationale veiligheidsvoorschriften worden officieel gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Deze kunnen doorlopend geconsulteerd worden via de website van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, onder de rubriek "SPOOR".

De nationale veiligheidsvoorschriften voor de exploitatieveiligheid van de spoorwegen worden gepubliceerd op een beveiligde website van de infrastructuurbeheerder (INFRABEL). Spoorwegondernemingen en kandidaat-spoorwegondernemingen hebben toegang tot deze voorschriften via de website [www.railaccess.be](http://www.railaccess.be).

# 2/ Numerieke gegevens

(Bijlage E)

## 3.1. Veiligheidscertificaten deel A

- 3.1.1. Redenen voor de bijwerking/wijziging certificaten deel A (bv. verandering in het type dienstverlening, omvang van het verkeer, grootte van het bedrijf).  
Naamswijziging van de spoorwegonderneming SNCF Fret Benelux N.V. in CapTrain Belgium nv.
- 3.1.2. Belangrijkste redenen indien de gemiddelde tijd voor de uitreiking van certificaten deel A (beperkt tot die vernoemd in bijlage E en na ontvangst van de nodige informatie) langer duurt dan de 4 maanden bepaald in artikel 12(1) van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.  
Niet van toepassing.
- 3.1.3. Overzicht van de aanvragen van andere Nationale Veiligheidsinstanties om inlichtingen te controleren/krijgen betreffende het certificaat deel A van een spoorwegonderneming die in hun land gecertificeerd werd, maar in een andere lidstaat om een certificaat deel B vraagt.  
Niet van toepassing.
- 3.1.4. Samenvatting van problemen met de wederzijdse aanvaarding van het certificaat deel A dat in heel de Gemeenschap geldig is.  
Niet van toepassing.
- 3.1.5. Vergoeding aan de DVIS voor de uitreiking van een certificaat deel A: 5.000 euro per certificaat deel A (op basis van artikel 33, §1 van de wet van 19/12/2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen).
- 3.1.6. Samenvatting van de problemen met het gebruik van de geharmoniseerde formaten voor certificaten deel A, in het bijzonder met betrekking tot de categorieën voor soort en omvang van de dienstverlening.  
Niet van toepassing.
- 3.1.7. Samenvatting van de gemeenschappelijke problemen/moeilijkheden voor de DVIS met toepassingsprocedures voor certificaten deel A.  
Niet van toepassing.
- 3.1.8. Samenvatting van de door spoorwegondernemingen vermelde problemen bij de aanvraag van een certificaat deel A.  
Niet van toepassing.
- 3.1.9. Feedbackprocedure (bv. vragenlijst) die spoorwegondernemingen hun mening laat geven over de uitreikingsprocedures/-praktijk of klachten laat registreren.  
Niet van toepassing.





## 3.2. Veiligheidscertificaten deel B

- 3.2.1. Redenen voor de bijwerking/wijziging van certificaten deel B (bv. verandering in het type dienstverlening, omvang van het verkeer, te exploiteren lijnen, soort rollend materieel, categorie bemanning enz.).
- uitbreiding van het aantal te exploiteren lijnen;
  - verandering van het gebruikt soort rollend materieel;
  - aanpassing in het kader van wetswijzigingen;
  - aanpassing van het organogram van de onderneming;
  - verandering van de veiligheidsadviseur gevaarlijke goederen;
  - naamswijziging van de spoorwegonderneming.
- 3.2.2. Belangrijkste redenen indien de gemiddelde tijd voor de uitreiking van certificaten deel B (beperkt tot die vernoemd in bijlage E en na ontvangst van de nodige inlichtingen) langer duurt dan de 4 maanden bepaald in artikel 12(1) van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.  
Niet van toepassing.
- 3.2.3. Vergoeding aan de DVIS voor de uitreiking van een certificaat deel B.  
Afhankelijk van het type en volume van het voorziene vervoer, tussen 2.000 en 20.000 euro per certificaat deel B (op basis van artikel 33, §1 van de wet van 19/12/2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen).
- 3.2.4. Samenvatting van de problemen bij het gebruik van de geharmoniseerde formaten voor certificaten deel B, in het bijzonder met betrekking tot de categorieën voor soort en omvang van de dienstverlening.  
Niet van toepassing.
- 3.2.5. Samenvatting van de gemeenschappelijke problemen/moeilijkheden voor de DVIS met toepassingsprocedures voor certificaten deel B.  
Niet van toepassing.
- 3.2.6. Samenvatting van de door spoorwegondernemingen vermelde problemen bij de aanvraag van een certificaat deel B.  
Niet van toepassing.
- 3.2.7. Feedbackprocedure (bv. vragenlijst) die spoorwegondernemingen hun mening laat geven over de uitreikingsprocedures/-praktijk of klachten laat registreren.  
Niet van toepassing.



### 3.3. Veiligheidsvergunningen

- 3.3.1. Redenen om de veiligheidsvergunningen bij te werken of te wijzigen.  
Geen enkel geval in 2010.
- 3.3.2. Belangrijkste redenen voor een vertraging bij de uitreiking van veiligheidsvergunningen (enkel degene die worden vermeld in bijlage E en na ontvangst van alle nodige informatie) van langer dan de 4 maanden voorzien in artikel 12(1) van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.  
Geen enkel geval in 2010.
- 3.3.3. Samenvatting van de problemen of moeilijkheden die regelmatig optreden in het kader van aanvraagprocedures voor veiligheidsvergunningen.  
Geen enkel geval in 2010.
- 3.3.4. Samenvatting van de problemen gesignaleerd door de infrastructuurbeheerders bij hun aanvraag van een veiligheidsvergunning.  
Geen enkel geval in 2010.
- 3.3.5. Feedbackprocedure (zoals een vragenlijst) waarmee de infrastructuurbeheerder zijn mening kan uitdrukken over de procedures en praktijken die te maken hebben met de uitreiking van certificaten, of die hij kan gebruiken om klacht neer te leggen.  
Geen enkel geval in 2010.
- 3.3.6. Vergoeding aan de DVIS voor de uitreiking van een veiligheidsvergunning. Vanaf 2010 is een bedrag van 25.000 euro verschuldigd voor het uitreiken van een veiligheidsvergunning (op basis van artikel 33, §2 van de wet van 19/12/2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen).



# G/ Toezicht op spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders

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

### 1.1. Audits / Inspecties / Checklists

Het toezicht op de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders gebeurt op 3 niveaus, via:

- audits op hun organisatie (door consultants die een opdracht kregen van de DVIS);
- controle op de toepassing van de veiligheidsbeheerssystemen opgenomen in de dossiers voor het bekomen van veiligheidscertificaten en -vergunningen (door het personeel van de DVIS);
- toezicht op de correcte toepassing van de exploitatieregels (door het personeel van de DVIS).

Audits/inspecties uitgevoerd door het personeel van de Veiligheidsinstantie, door derden, of door beide:

- 1 audit over de opleiding van treinbestuurders;
- 9 inspecties bij de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen (Infrabel (x4) / SNCF / CapTrain / NMBS (x2) / Crossrail). Vooral de certificering van het veiligheidspersoneel en de aan- en loskoppeling van reizigerstreinen werden gecontroleerd;
- 587 controles exploitatieveiligheid (149 overtredingen vastgesteld), 761 controles rollend materieel (100 overtredingen vastgesteld), 46 controles infrastructuur.

Ingezette personeelsmiddelen door de DVIS: van de 15 gekwalificeerde personeelsleden die beschikbaar waren, werden er 5,27 voltijdse equivalenten (VTE) ingeschakeld voor het toezicht.

Economische aspecten: in 2010 bedroegen alle lonen, sociale bijdragen en operationele kosten van deze 5,27 ingezette gekwalificeerde VTE 521.982,00 euro.

### 1.2. Aandachtspunten

- certificering van het veiligheidspersoneel van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder, inclusief onderaannemers;
- overdracht van informatie over de samenstelling van de trein door de spoorwegondernemingen aan de infrastructuurbeheerder.

## 2. Beschrijving van de behandeling van legale aspecten in de jaarlijkse rapporten van de infrastructuurbeheerders en de spoorwegbedrijven, ter beschikking stellen van jaarverslagen voor 30 juni (conform artikel 9(4) van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn).

De DVIS ontving een jaarverslag van de infrastructuurbeheerder (INFRABEL) op 29/06/2011 en van de volgende spoorwegondernemingen:

- CapTrain Belgium nv ontvangen op 30/03/2011;
- Veolia Cargo Nederland B.V. werd gehergroepeerd onder CapTrain Belgium nv en het jaarverslag van Veolia Cargo Nederland B.V. werd geïntegreerd in het jaarverslag van CapTrain Belgium nv;
- SNCF-E.P.I.C. ontvangen op 20/05/2011;
- Transport A.G. ontvangen op 24/06/2011;
- Eurostar International Ltd ontvangen op 01/07/2011;
- DB Schenker Rail Nederland nv ontvangen op 07/07/2011;
- NMBS ontvangen op 20/07/2011;
- ERS Railways B.V. ontvangen op 05/08/2011.

Van de volgende spoorwegondernemingen werd op 31/08/2011 nog geen jaarverslag ontvangen:

- Crossrail Benelux nv;
- Rotterdam Rail Feeding nv;
- Euro Cargo Rail S.A.S.

De volgende ondernemingen die beschikken over een veiligheidscertificaat deel B oefenden in 2010 geen spoorwegactiviteit uit in België, en bezorgden de DVIS geen jaarverslag:

- Railtraxx B.V.B.A. kreeg haar veiligheidscertificaat op 13/12/2010;
- NMBS Logistics nv kreeg haar veiligheidscertificaat op 21/12/2010.

## 3. Aantal inspecties van de infrastructuurbeheerder, spoorwegondernemingen en opleidingscentra in 2010

Inspecties		Aantal veiligheids-certificaten deel A uitgereikt	Aantal veiligheids-certificaten deel B uitgereikt	Aantal veiligheids-vergunningen uitgereikt	Andere activiteiten veiligheids-certificaat 2001/14
Aantal inspecties	gepland	1	4	4	
	niet gepland				
	uitgevoerd	1	4	4	

## 4. Aantal audits van de infrastructuurbeheerder/spoorwegondernemingen in 2010

Audits		Aantal veiligheids-certificaten deel A uitgereikt	Aantal veiligheids-certificaten deel B uitgereikt	Aantal veiligheids-vergunningen uitgereikt	Andere activiteiten veiligheids-certificaat 2001/14
Aantal audits	gepland			1	1
	niet gepland				
	uitgevoerd			1	1

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

Geen

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

Geen

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

Geen



# H/ Verslag over de toepassing van de CSM betreffende risico- analyse en beoordeling

Niet van toepassing in 2010



# I/ Besluiten van de DVIS: prioriteiten

Het ernstige ongeval in Buizingen op 15 februari 2010, met in totaal 19 slachtoffers, heeft het jaar 2010 overschaduwd. Bij het opstellen van dit verslag in juli 2011 hadden de gerechtelijke diensten nog geen eindconclusie uitgesproken, en was ook het rapport van het Onderzoeksorgaan nog niet beschikbaar. Bijgevolg zijn er nog geen aanbevelingen en maatregelen gedefinieerd om gelijkaardige ongevallen in de toekomst te voorkomen.

Het ongeval vestigde wel de aandacht van de beleidsmakers op de veiligheid van de spoorwegexploitatie. Het Belgische parlement richtte een bijzondere commissie op die de veiligheid van het spoorverkeer moet onderzoeken.

Als lid van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, werd de DVIS tweemaal opgeroepen om uitleg te geven over zijn activiteiten en bevindingen in verband met de ontwikkeling van de veiligheid van de spoorwegexploitatie. Het Europees Spoorwegbureau (ERA) voerde op vraag van de parlementaire commissie ook een audit uit bij de DVIS. Deze audit heeft uitgewezen dat de Veiligheidsinstantie haar taken, zoals certificering en het geven van toelatingen tot indienststelling, uitvoert conform de Europese regelgeving. De aanbevelingen die het Europees Spoorwegbureau vervolgens formuleerde, hadden vooral betrekking op een noodzakelijke uitbreiding van het toezicht door de Veiligheidsinstantie op de infrastructuurbeheerder en op de spoorwegondernemingen.

Om het toezicht uit te breiden moet de Veiligheidsinstantie in de eerste plaats zijn effectief verhogen. Begin 2011 werden de budgettaire middelen daarvoor vastgelegd in een koninklijk besluit. De aanwervingsprocedure is ondertussen opgestart en het personeelsbestand zal eind 2011 worden uitgebreid. Zodra deze nieuwe medewerkers de nodige opleidingen kregen, kan de DVIS zijn toezichtstaken verder ontwikkelen.

De huidige eenheid veiligheid zal dan worden opgesplitst in een certificeringseenheid en een toezichtseenheid. Zo worden de aanbevelingen van het Europees Spoorwegbureau opgevolgd en bereidt de Veiligheidsinstantie zich voor op nieuwe taken ten gevolge van de omzetting van de Machinistenrichtlijn en de aanpassing van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

De Machinistenrichtlijn duidt de DVIS aan als bevoegde eenheid en dat impliceert dus een aantal nieuwe taken. In 2010 startte de Veiligheidsinstantie met de voorbereiding van deze taken. Die werkzaamheden zullen worden voortgezet in 2011.

Over de evolutie van het veiligheidsniveau van de Belgische spoorwegen kunnen we maar in beperkte mate conclusies trekken. Tot 2009 waren de indicatoren gebaseerd op oude definitie van de vroegere NMBS. Sinds 2010 worden gemeenschappelijke indicatoren gebruikt (opgenomen in richtlijn 2009/149/EG). Bovendien wordt er niet langer gebruik gemaakt van cijfers van de NMBS-Holding, maar baseert men zich in plaats daarvan op informatie uit de databank van het Onderzoeksorgaan. Bepaalde indicatoren worden dus op een totaal andere manier gedefinieerd, zodat het onmogelijk is om voor meerdere indicatoren duidelijke trends of evoluties te onderscheiden. Het ernstige ongeval in Buizingen heeft de indicatoren voor het aantal dodelijke slachtoffers en zwaar gekwetsten bovendien sterk beïnvloed.

De problematiek van seinoverschrijdingen kreeg in de vorige jaarverslagen al bijzondere aandacht en blijft actueel. De infrastructuurbeheerder en de NMBS pasten hun investeringsplan aan zodat ze TBL1+ sneller zouden kunnen invoeren. Ook de DVIS voerde iets meer controles en inspecties uit. Zoals eerder al aan bod kwam in dit jaarverslag, zal de DVIS deze inspanningen pas aanzienlijk kunnen opdrijven wanneer het nodige personeel werd aangeworven en opgeleid. In 2010 werd het personeelsbestand met slechts één medewerker uitgebreid.

In 2010 veranderde er bijzonder veel op het vlak van de wetgeving. De verworven kennis en het inzicht dat de Veiligheidsinstantie verkreeg door deel te nemen aan werkgroepen van het Europees Spoorwegbureau, stelde de Veiligheidsinstantie ter beschikking van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer voor het uitwerken van de nieuwe wetgeving. De nieuwe Spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn werd omgezet in Belgisch recht, en de wet over de exploitatieveiligheid werd aangepast en uitgebreid als gevolg van de invoering van de met het onderhoud belaste entiteiten en met de omzetting van de Machinistenrichtlijn. Een aantal koninklijke besluiten werden gepubliceerd in het eerste semester van 2011, andere volgen later.

Intussen publiceerde de Europese Commissie zelf een aantal uitvoerende maatregelen en aanbevelingen in verband met o.a. de toelatingen tot indienststelling. Ook zijn er nog beschikkingen in verband met de erkenning van met het onderhoud belaste entiteiten en de opleiding van de treinbestuurders in voorbereiding. Aanvullende nationale regelgeving zal ook in de toekomst nog nodig zijn. Verder zijn er ook wetgevende initiatieven gelanceerd om de onafhankelijkheid van de DVIS ten opzichte van de NMBS-Groep te verzekeren en om het mogelijk te maken in beroep te gaan tegen beslissingen van de Veiligheidsinstantie.

Voor de Veiligheidsinstantie is het essentieel om over een duidelijk en volledig wettelijk kader te beschikken, met alle nodige voorschriften in verband met infrastructuur, toelatingen tot indienststelling, certificering, rollend materieel en veiligheidspersoneel. Uit gesprekken met collega's van de Veiligheidsinstantie van de andere landen is gebleken dat heel wat landen met dezelfde problemen kampen. Bovendien werd het aantal spelers aanzienlijk uitgebreid. Naast de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, zijn er ook de houders van voertuigen, de met het onderhoud belaste entiteiten, constructeurs, opleidingscentra, psycho-medische centra, aangemelde instanties, aangewezen instanties, veiligheidsbeoordelaars, en het Onderzoeksorgaan. De volledige herschikking van het spoorweglandschap en de voortdurende aanpassing en uitbreiding van de Europese richtlijnen, beschikkingen en verordeningen vragen om een continue aanpassing van de nationale regelgeving. Een periode van consolidatie van Europese regelgeving om tot een homogene omzetting en toepassing te komen binnen de gemeenschap is absoluut noodzakelijk.

## J/ Informatiebronnen

- Publicaties in het Belgisch Staatsblad
- Interne informatie
- Gegevens van de infrastructuurbeheerder en van de spoorwegondernemingen
- Het Onderzoeksorgaan

# K/ Bijlagen



BIJLAGE A: Informatie over de spoorwegstructuur

BIJLAGE B: Organogram van de Veiligheidsinstantie en van de FOD Mobiliteit en Vervoer

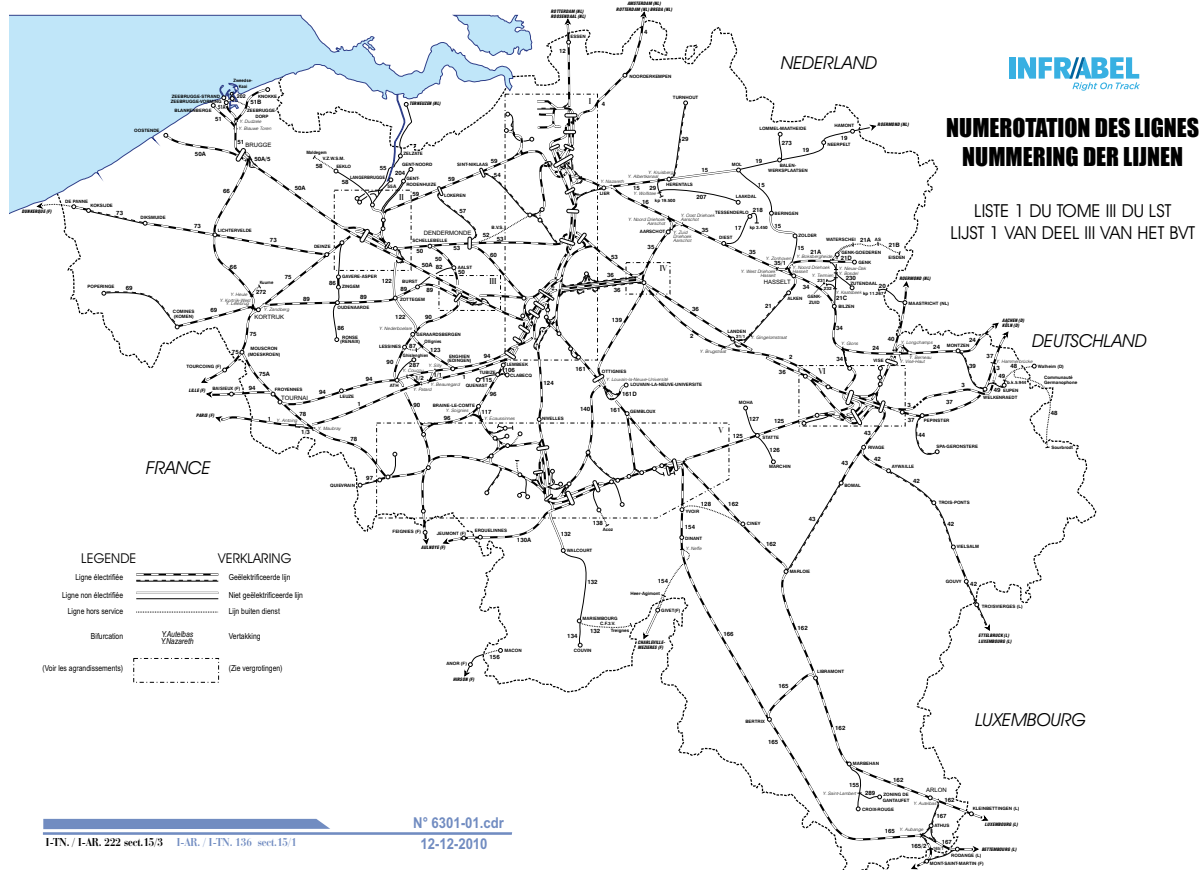
BIJLAGE C: Gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren: cijfergegevens en gebruikte definities

BIJLAGE D: Belangrijke wijzigingen in de wetgeving en reglementering

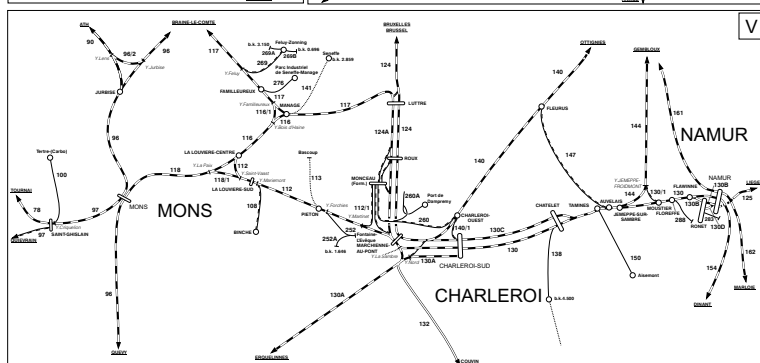
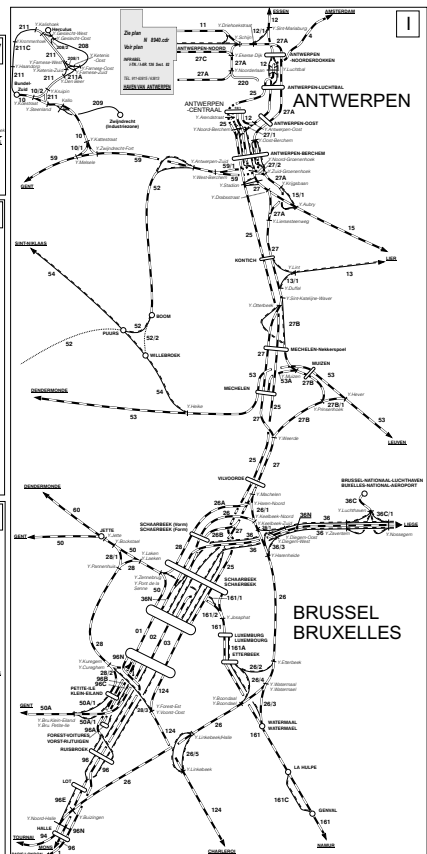
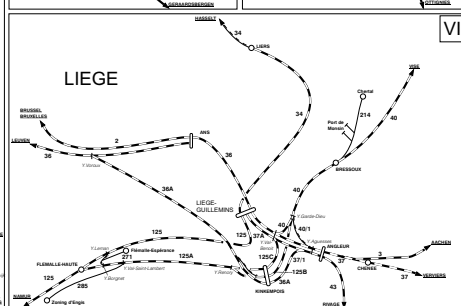
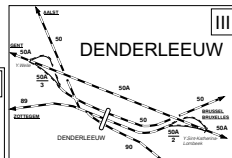
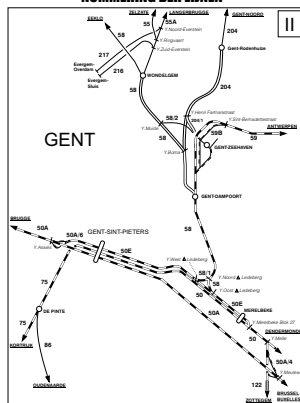
BIJLAGE E: Ontwikkeling van de veiligheids certificering en -vergunningen: cijfergegevens

# Bijlage A: Informatie over de spoorwegstructuur

## A.1. Kaart van het netwerk



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



## A.2. Lijst van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders

### Infrastructuurbeheerder (op 31 december 2010)

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

### Spoorwegondernemingen (op 31 december 2010)

#### a. Reizigersvervoer

Naam: **NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen  
SNCB - Société nationale des Chemins de fer belges**  
Adres: Hallepoortlaan 40, B-1060 Brussel  
Website: [www.nmbs.be](http://www.nmbs.be); [www.sncb.be](http://www.sncb.be)  
Veiligheidscertificaat deel A: BE 11 2008 0001  
Geldig tot: 29 juni 2011  
Veiligheidscertificaat deel B: BE 12 2009 0006  
Geldig tot: 12 mei 2012

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

#### b. Goederenvervoer

Naam: **CFL Cargo S.A.**  
Adres: Boulevard J.F. Kennedy 11, L - 4170 Esch-sur-Alzette  
Website: [www.cfl.lu](http://www.cfl.lu)  
Veiligheidscertificaat: 2001/14/EG: C008 (1e spoorpakket)  
Geldig tot: 21 mei 2011 (verstreken op 1 januari 2011, op basis van Art. 6, verordening 6532007,EC)

Naam: **SNCF - Société nationale des chemins de fer français E.P.I.C.**  
Adres: 24, rue Villeneuve, FR - 92583 Clichy cedex  
Website: [www.sncf.com](http://www.sncf.com)  
Veiligheidscertificaat A: FR 11 2007 0001  
Geldig tot: 28 juni 2012  
Veiligheidscertificaat B: BE 12 2008 0001  
Geldig tot: 07 april 2011

Naam: **Crossrail Benelux N.V.**  
Adres: Luchthavenlei 7A, B - 2100 Deurne  
Website: [www.crossrail.ch](http://www.crossrail.ch)  
Veiligheidscertificaat A: BE 11 2008 0003  
Geldig tot: 19 oktober 2011  
Veiligheidscertificaat B: BE 12 2010 0006  
Geldig tot: 9 januari 2012

Naam: **Trainsport A.G**  
Adres: Betriebszentrum Lichtenbusch E40, B - 4730 Raeren  
Website: [www.trainsport.com](http://www.trainsport.com)  
Veiligheidscertificaat A: BE 11 2008 0002  
Geldig tot: 29 september 2011  
Veiligheidscertificaat B: BE 12 2010 0007  
Geldig tot: 15 januari 2012

Naam: **Veolia Cargo Nederland B.V.**  
(overgenomen door CapTrain Belgium)  
Adres: Albert Plesmanweg 103 b/c, NL - 3088 GC Rotterdam  
Website: [www.veolia-cargo.com](http://www.veolia-cargo.com)  
Veiligheidscertificaat A: NL 11 2007 1080  
Geldig tot: 5 december 2010  
Veiligheidscertificaat B: BE 12 2009 0003  
Geldig tot: 8 maart 2012

Naam:	<b>DB Schenker Rail Nederland N.V.</b>
Adres:	Moreelsepark 1, NL - 3511 EP Utrecht
Website:	www.rail.dbschenker.nl
Veiligheidscertificaat A:	NL 11 2007 1054
Geldig tot:	15 november 2009
Veiligheidscertificaat B:	BE 12 2009 0005
Geldig tot:	26 april 2012
Naam:	<b>CapTrain Belgium N.V.</b>
Adres:	Italiëlei 2, 3de verdieping, postbus 3, B - 2000 Antwerpen
Website:	www.captrain.be
Veiligheidscertificaat A:	BE 11 2010 0001
Geldig tot:	13 augustus 2012
Veiligheidscertificaat B:	BE 12 2010 0002
Geldig tot:	3 december 2012
Naam:	<b>ERS Railways B.V.</b>
Adres:	Postbus 59018, NL - 3008 PA, Rotterdam
Website:	www.ersrail.com
Veiligheidscertificaat A:	NL 11 2008 0883
Geldig tot:	29 maart 2010
Veiligheidscertificaat B:	BE 12 2010 0001
Geldig tot:	1 maart 2013
Naam:	<b>Euro Cargo Rail S.A.S.</b>
Adres:	25-29, Place de la Madeleine, F - 75008 Paris
Website:	www.eurocargorail.com
Veiligheidscertificaat A:	FR 11 2010 0003
Geldig tot:	2 november 2010
Veiligheidscertificaat B:	BE 12 2010 0003
Geldig tot:	31 mei 2013
Naam:	<b>Rotterdam Rail Feeding B.V.</b>
Adres:	Europaweg 855, NL - 3199 LD Rotterdam
Website:	www.railfeeding.nl
Veiligheidscertificaat A:	NL 11 2009 1993
Geldig tot:	1 mei 2012
Veiligheidscertificaat B:	BE 12 2010 0004
Geldig tot:	15 augustus 2013
Naam:	<b>Railtraxx B.V.B.A.</b>
Adres:	Van Geertstraat 81, B - 2140 Antwerpen
Website:	www.railtraxx.com
Veiligheidscertificaat A:	BE 11 2010 0002
Geldig tot:	25 april 2013
Veiligheidscertificaat B:	BE 12 2010 0008
Geldig tot:	12 december 2013
Naam:	<b>NMBS Logistics N.V.</b> <b>SNCB Logistics S.A.</b>
Adres:	Hallepoortlaan 40, B - 1060 Brussel
Website:	www.b-rail.be
Veiligheidscertificaat A:	BE 11 2010 0004
Geldig tot:	30 augustus 2013
Veiligheidscertificaat B:	BE 12 2010 0009
Geldig tot:	20 december 2013
Naam:	<b>NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</b> <b>SNCB - Société nationale des Chemins de fer belges</b>
Adres:	85, Rue de France, B-1070 Bruxelles
Website:	www.b-rail.be
Veiligheidscertificaat A:	BE 11 2008 0001
Geldig tot:	29 juni 2011
Veiligheidscertificaat B:	BE 12 2009 0006
Geldig tot:	12 mei 2012



## A.2.1. Infrastructuurbeheerder

Naam	Adres en website	Veiligheidsvergunning (nummer/datum)	Begindatum commerciële activiteit	Totale spoorlengte/vermogen	Geëlektrificeerde spoorlengte/spanning	Totale spoorlengte enkel/dubbel	Totale lengte HSL	Gebruikte ATP-uitrusting	Aantal LC	Aantal seinen
NV/SA Infrabel	Barastraat 110, 1070 Brussel	BE 21 2008 001	01/01/2005	6344 km	25 kV: 834 km 15 kV: 10 km 3 kV: 4880 km	Dubbel: 5608 km Enkel: 736 km	427 km	TBL, ETCS, TVM	1902	-

## A.2.2. Spoorwegondernemingen

	Adres en website	Veiligheidscertificaat 2001/14/EG (nummer/datum)	Geldigheidsduur van het veiligheidscertificaat	Veiligheidscertificaat deel A-2004/49/EG (nummer/datum)	Veiligheidscertificaat deel B-2004/49/EG (nummer/datum)
<b>CFL Cargo SA</b>	Zie A.2.b.	C008	Van 22/05/2008 tot 31/12/2010		
<b>Veolia Cargo Nederland BV</b>	Zie A.2.b.				BE 12 2009 0003 van 09/03/2009 tot 08/03/2012
<b>Crossrail Benelux BV</b>	Zie A.2.b.			BE 11 2008 0003 van 20/10/2008 tot 19/10/2011	BE 12 2010 0006 van 02/09/2009 tot 09/01/2012
<b>TrainsporT A.G.</b>	Zie A.2.b.			BE 11 2008 0002 van 30/09/2008 tot 29/09/2011	BE 12 2010 0007 van 04/10/2010 tot 15/01/2012
<b>SNCF E.P.I.C.</b>	Zie A.2.b.				BE 12 2008 0001 van 08/04/2008 tot 07/04/2011
<b>DB Schenker Rail Nederland N.V.</b>	Zie A.2.b.				BE 12 2009 0005 van 27/04/2009 tot 26/04/2012
<b>NMBS/SNCB N.V.</b>	Zie A.2.a. Zie A.2.b.			BE 11 2008 0001 van 30/06/2008 tot 29/06/2011	BE 12 2009 0006 van 13/05/2009 tot 12/05/2012
<b>CapTrain Belgium N.V.</b>	Zie A.2.b.			BE 11 2010 0001 van 14/08/2009 tot 13/08/2012	BE 12 2010 0002 van 04/12/2009 tot 03/12/2012
<b>ERS Railways B.V.</b>	Zie A.2.b.				BE 12 2010 0001 van 02/03/2010 tot 01/03/2013
<b>Euro Cargo Rail SAS</b>	Zie A.2.b.				BE 12 2010 0003 van 01/06/2010 tot 31/05/2013
<b>Rotterdam Rail Feeding B.V.</b>	Zie A.2.b.				BE 12 2010 0004 van 16/08/2010 tot 15/08/2013
<b>Eurostar International Ltd</b>	Zie A.2.a.				BE 12 2010 0005 van 18/08/2010 tot 17/08/2013
<b>Railtraxx B.V.B.A</b>	Zie A.2.b.			BE 11 2010 0002 van 26/04/2010 tot 25/04/2013	BE 12 2010 0008 van 13/12/2010 tot 12/12/2013
<b>NMBS Logistics N.V.</b>	Zie A.2.b.			BE 11 2010 0004 van 10/12/2010 tot 30/08/2013	BE 12 2010 0009 van 21/12/2010 tot 20/12/2013



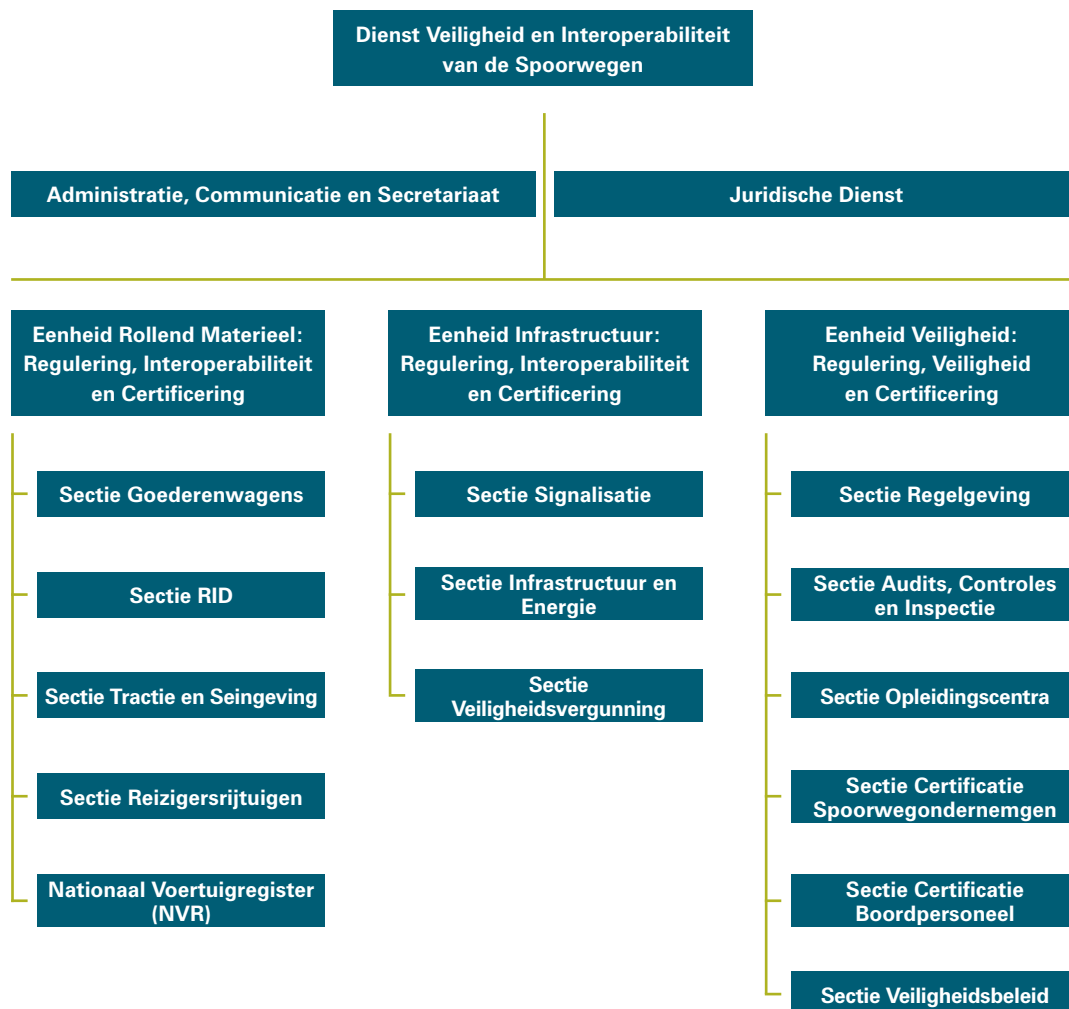
	Soort vervoer (goederen,...)	Aantal locomotieven (*)	Aantal elektrische motorrijtuigen/ zelfaandrijvende eenheden (*)	Aantal rijtuigen/ wagons (*)	Aantal treinbestuurders/ veiligheidsploegen (*)	Volume reizigers- vervoer (*)	Volume goederen- vervoer (*)
<b>CFL Cargo SA</b>	Goederen						
<b>Veolia Cargo Nederland BV</b>	Goederen						
<b>Crossrail Benelux BV</b>	Goederen						
<b>TrainsporT A.G.</b>	Goederen						
<b>SNCF E.P.I.C.</b>	Goederen						
<b>DB Schenker Rail Nederland N.V.</b>	Goederen						
<b>NMBS/SNCB N.V.</b>	Reizigers en goederen						
<b>CapTrain Belgium N.V.</b>	Goederen						
<b>ERS Railways B.V.</b>	Goederen						
<b>Euro Cargo Rail SAS</b>	Goederen						
<b>Rotterdam Rail Feeding B.V.</b>	Goederen						
<b>Eurostar International Ltd</b>	Reizigers						
<b>Railtraxx B.V.B.A</b>	Goederen						
<b>NMBS Logistics N.V.</b>	Goederen						

(\*) gevoelige economische informatie

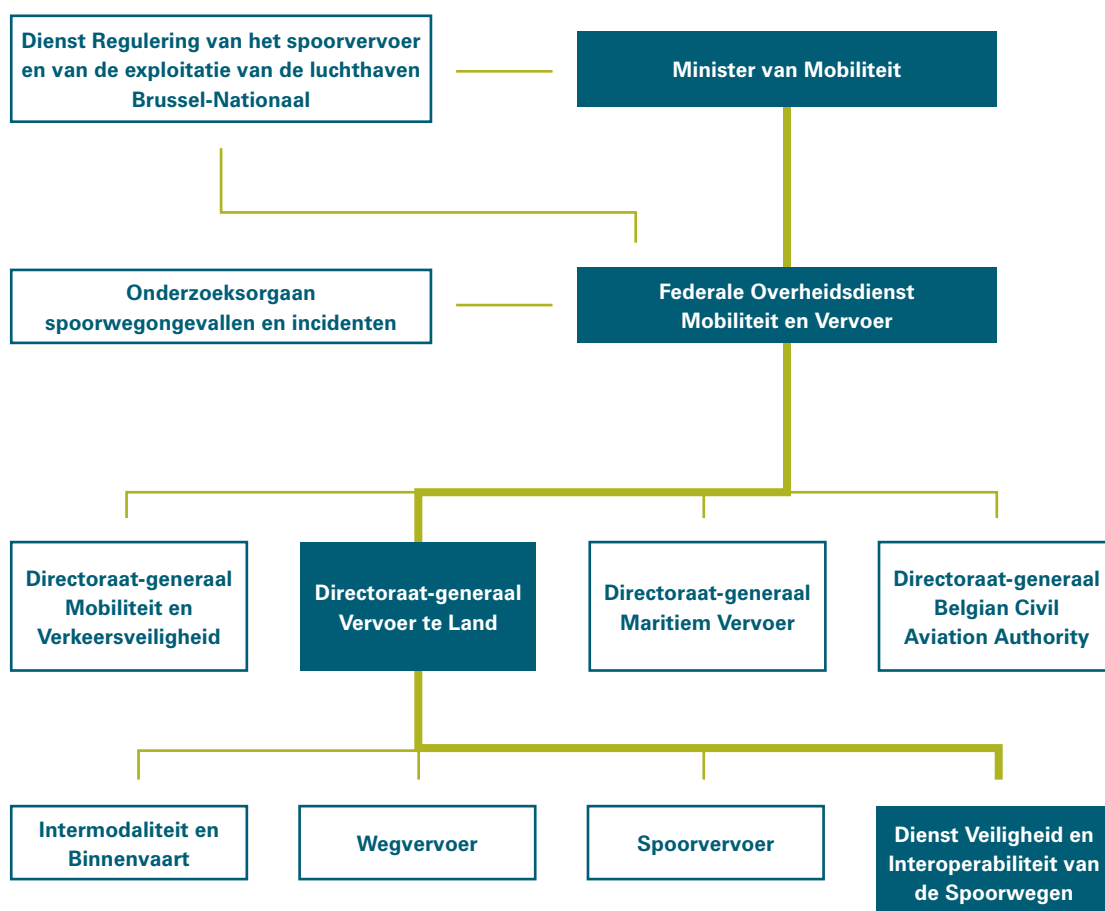
Afkortingen: HSL = hogesnelheidstrein (definitie volgens richtlijn 96/48/EG)  
 ATP = Automatic Train Protection (automatische treinbeveiliging)  
 LC = Level Crossing (overweg)

# Bijlage B: Organogram van de Veiligheidsinstantie

B.1. Tabel: Interne organisatie



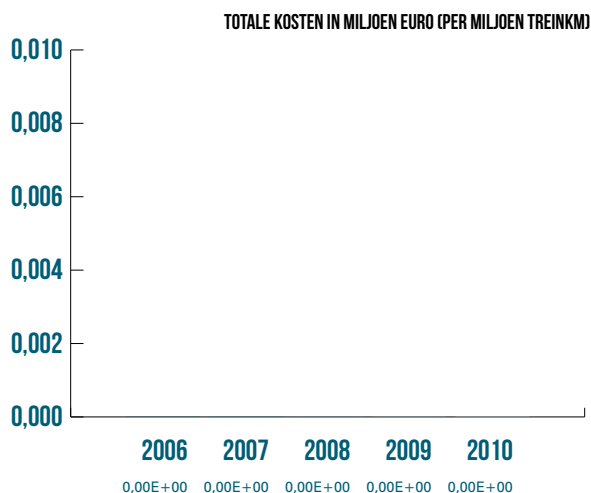
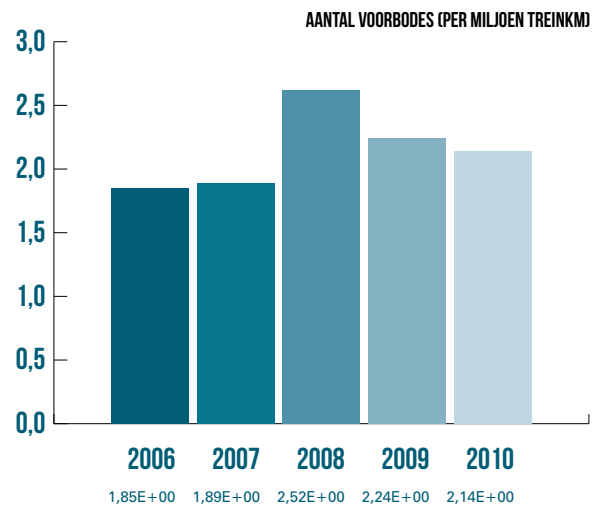
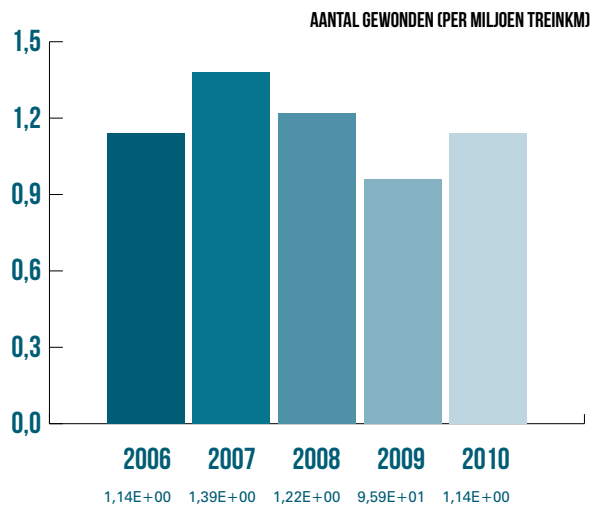
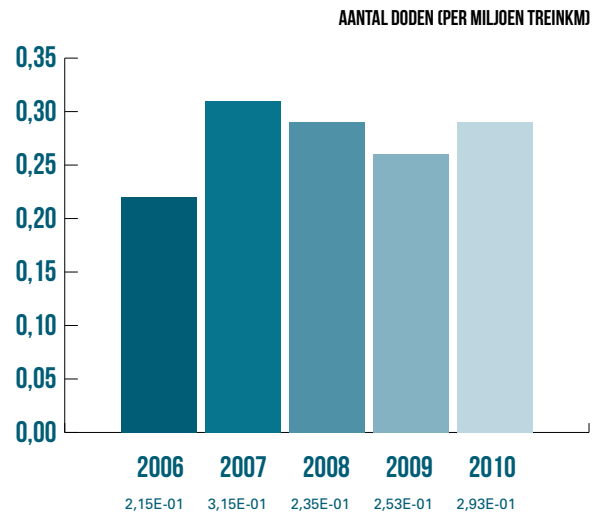
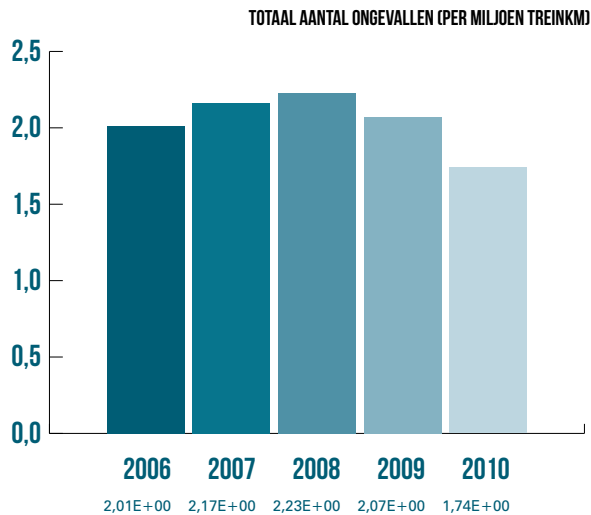
B.2. Tabel: Band met andere nationale instanties



# Bijlage C: Veiligheidsindicatoren: cijfergegevens en gebruikte definities

## C.1. CSI-gegevens

Overzicht van de indicatoren



2006: waarden 2006.

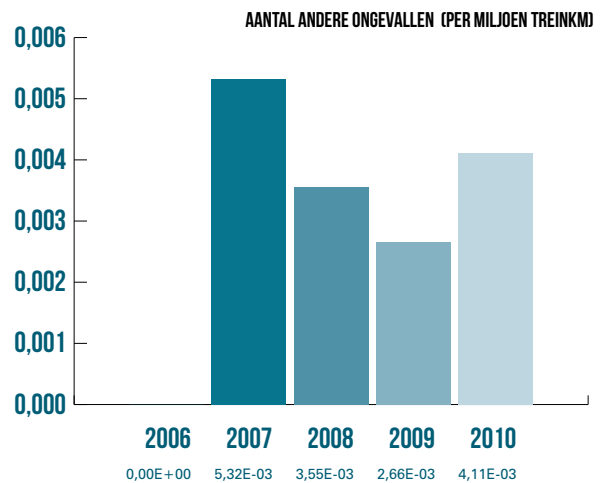
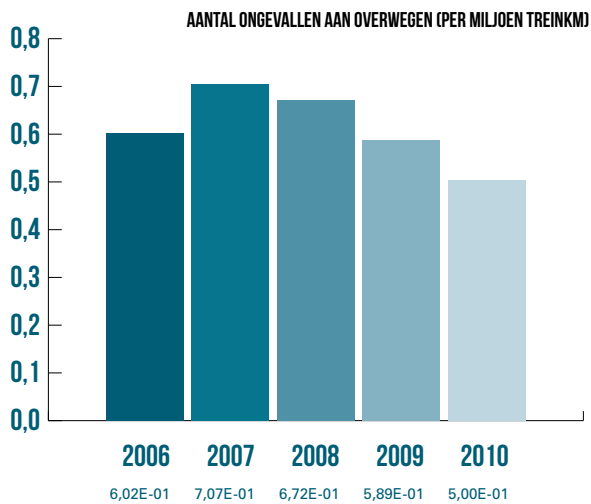
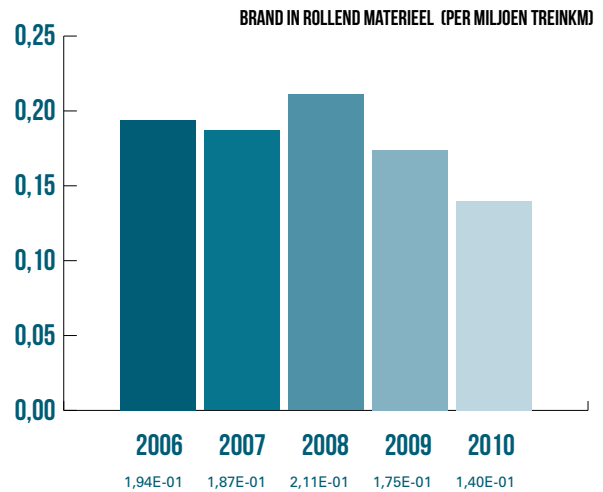
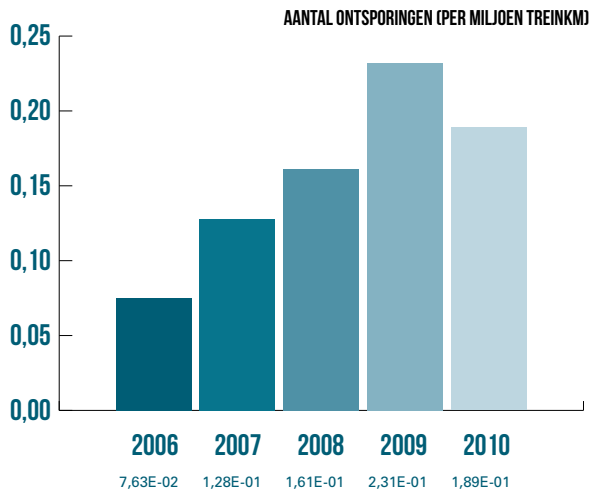
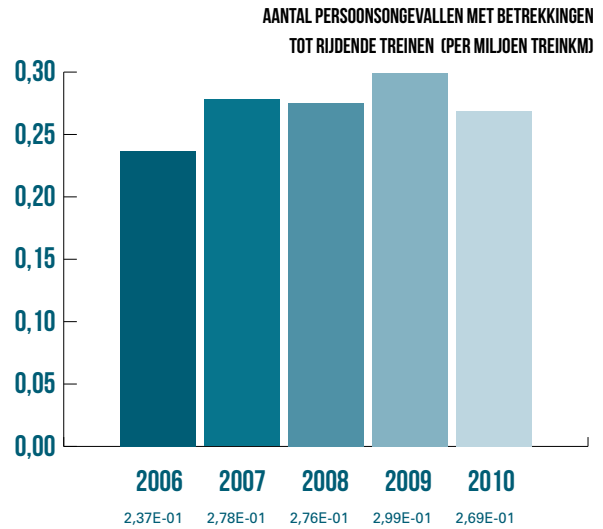
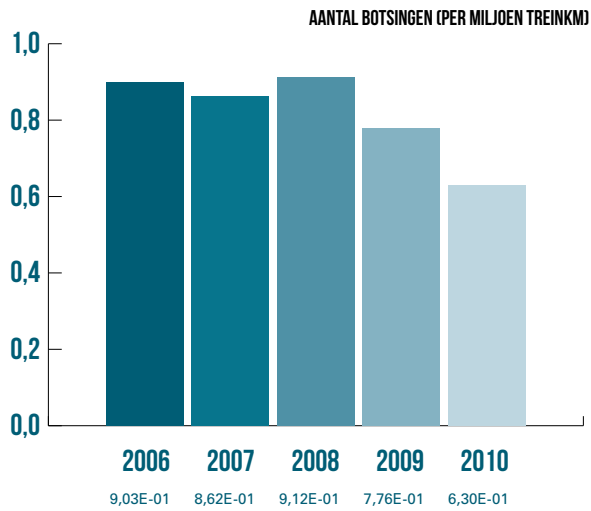
2007: waarden zijn het gemiddelde van 2006 en 2007.

2008: waarden zijn het gemiddelde van 2006, 2007 en 2008.

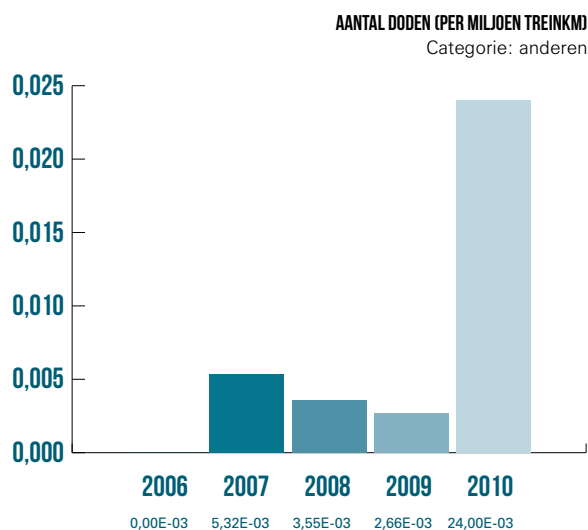
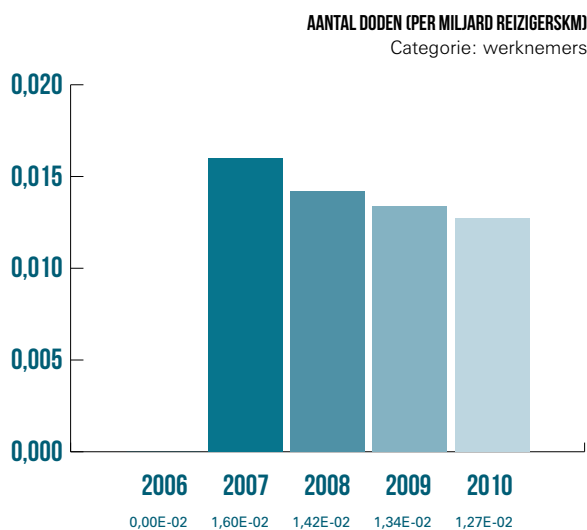
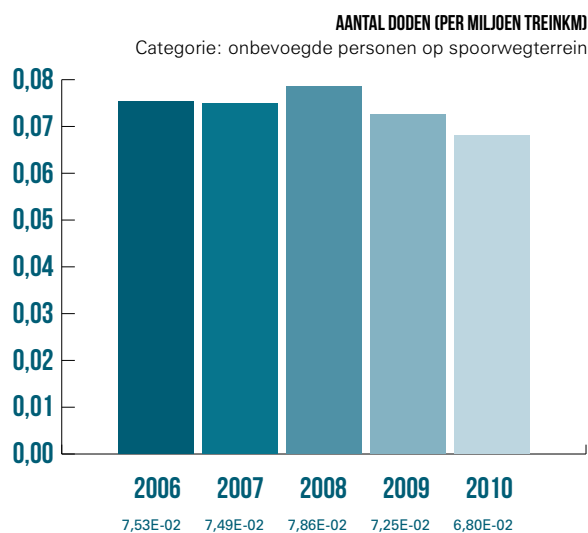
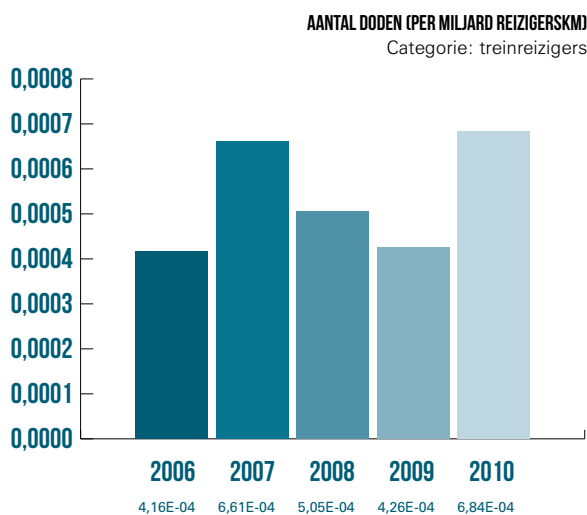
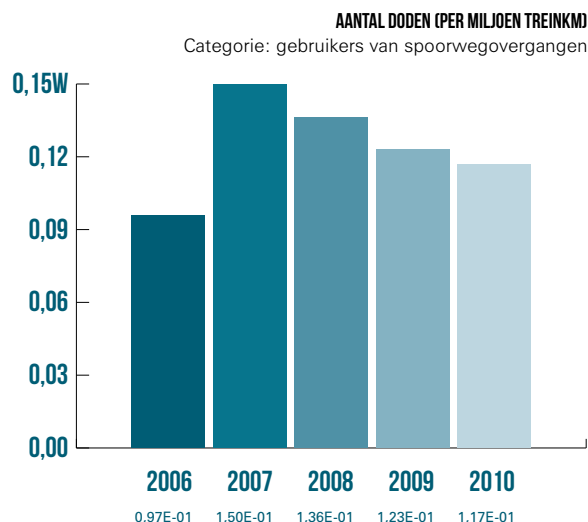
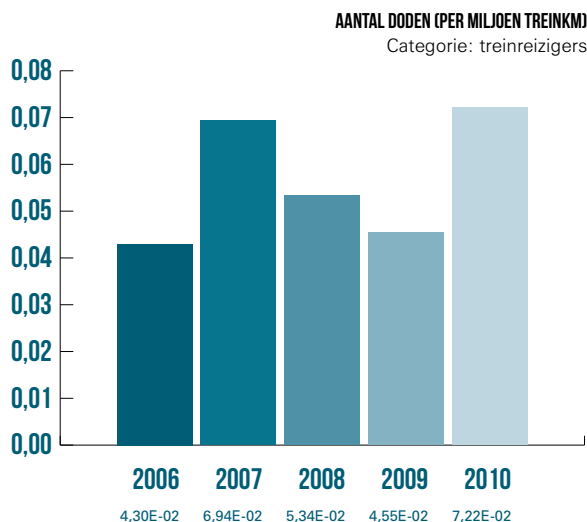
2009: waarden zijn het gemiddelde van 2006, 2007, 2008 en 2009.

2010: waarden zijn het gemiddelde van 2006, 2007, 2008, 2009 en 2010.

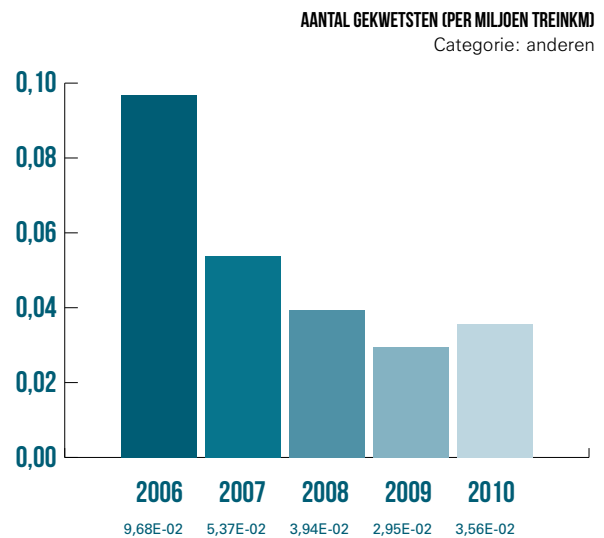
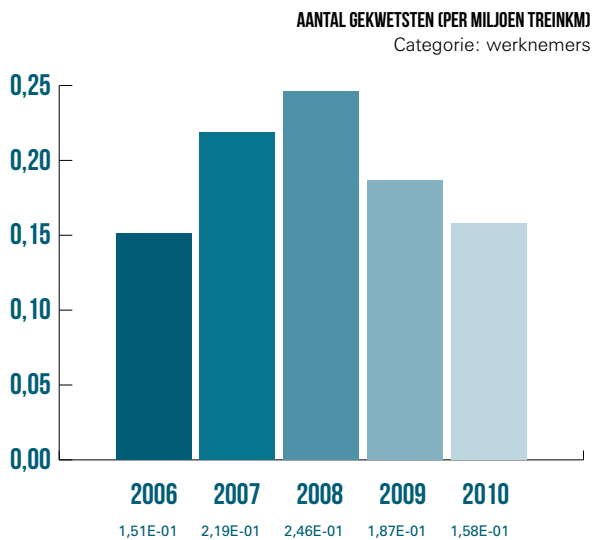
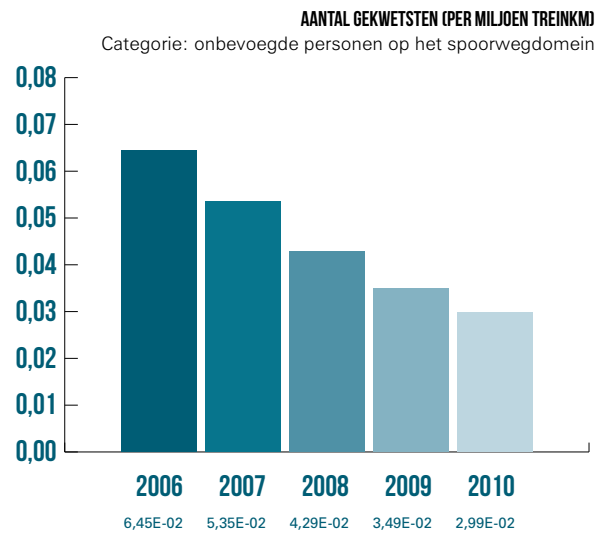
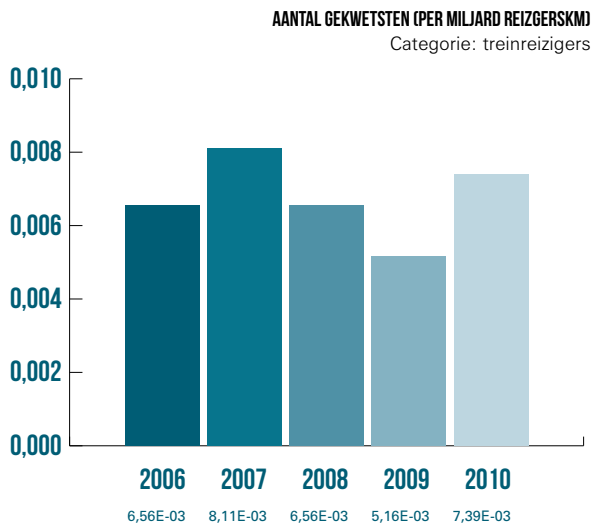
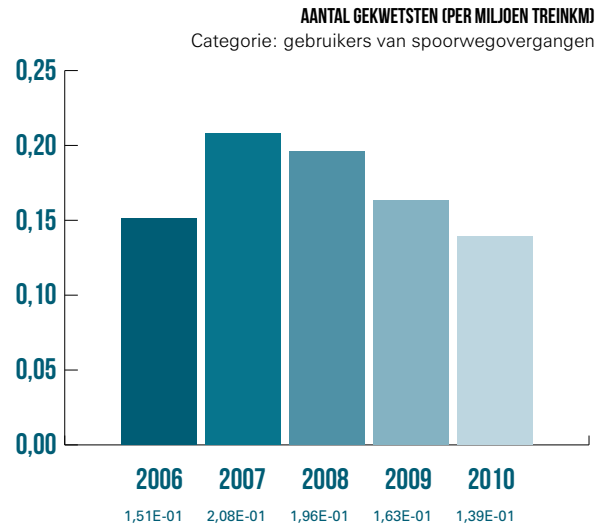
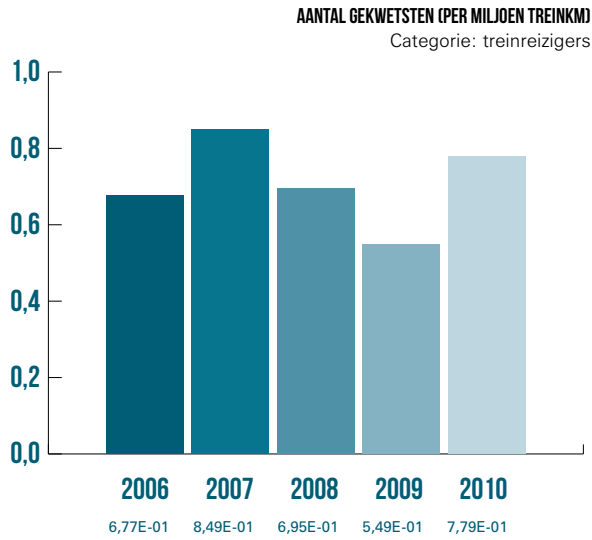
Ongevallen volgens de aard



Dodelijke ongevallen volgens de categorie betrokken personen

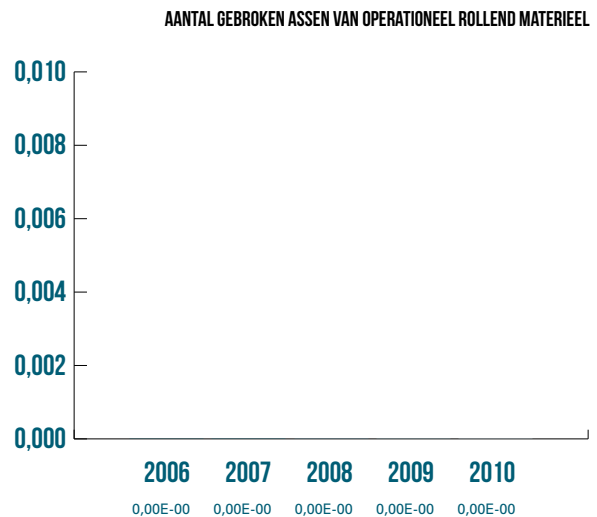
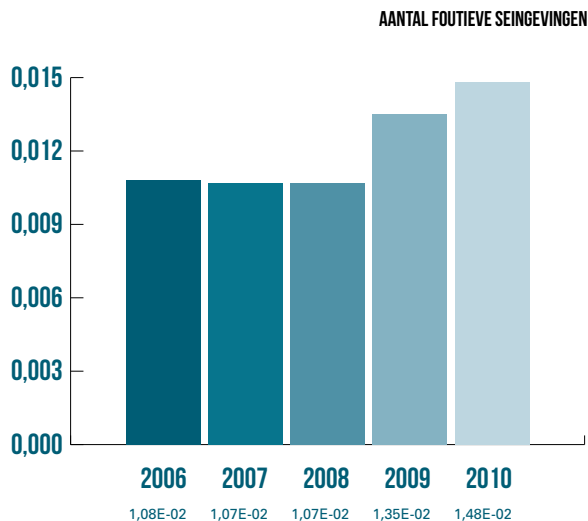
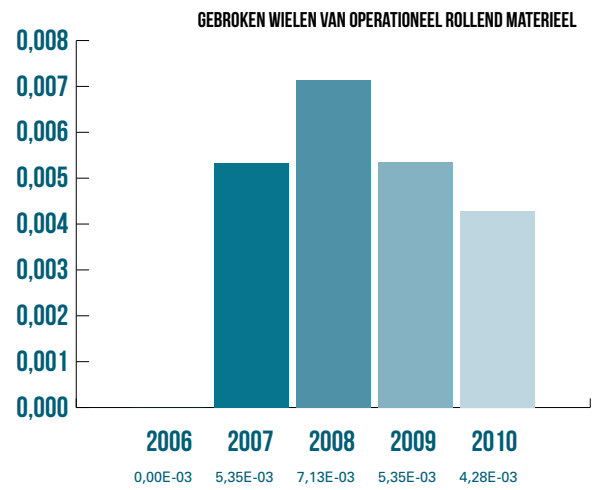
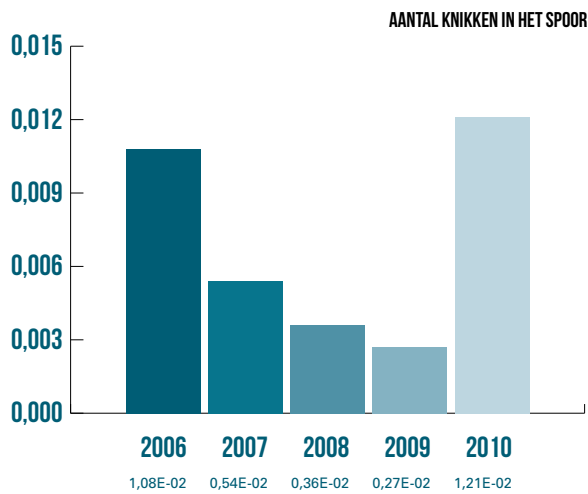
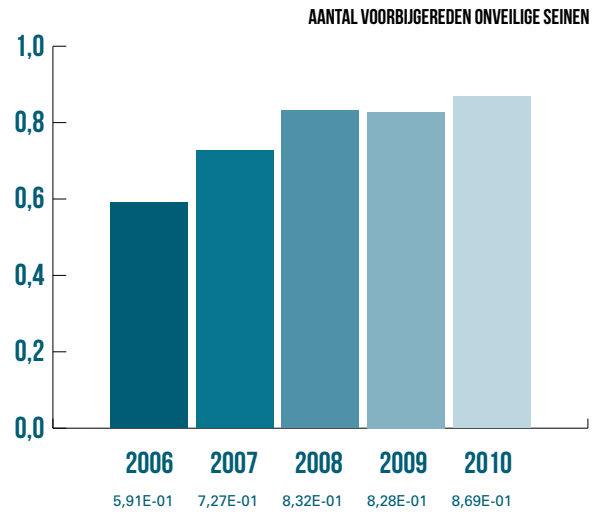
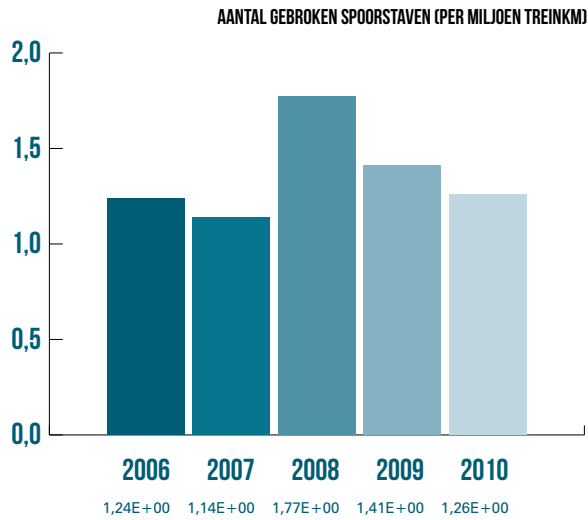


Gewonden volgens de categorie betrokken personen

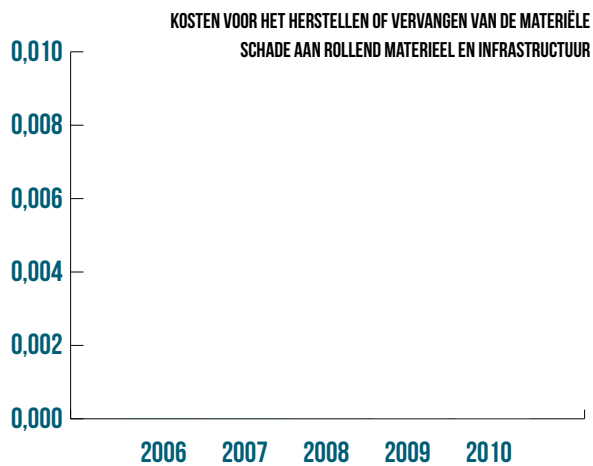
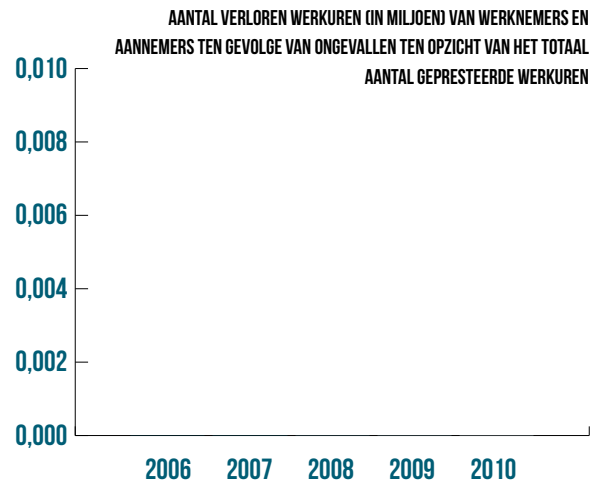
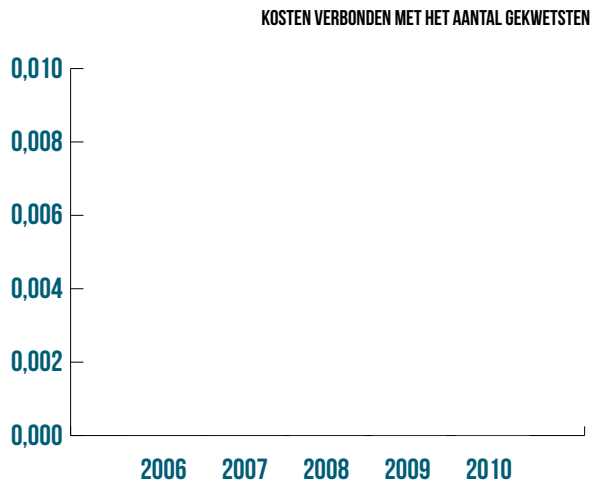
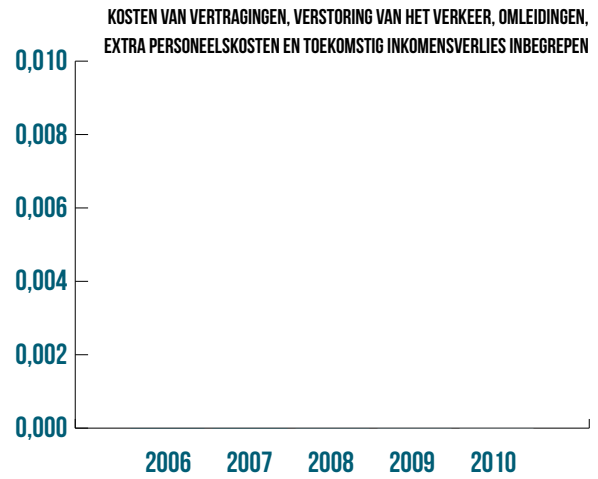
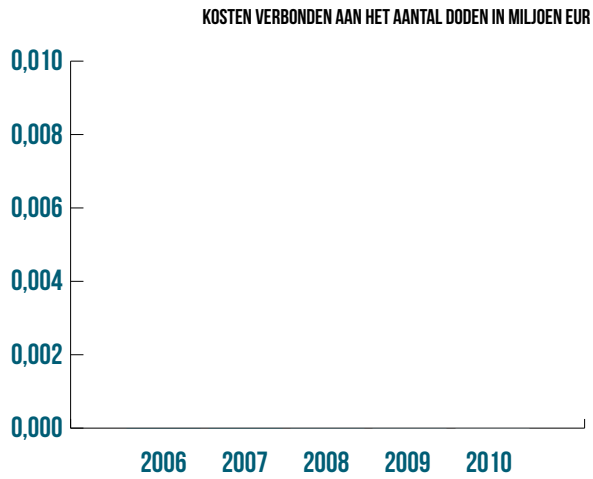


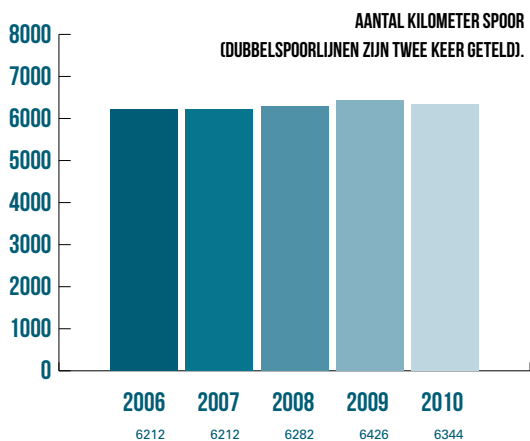
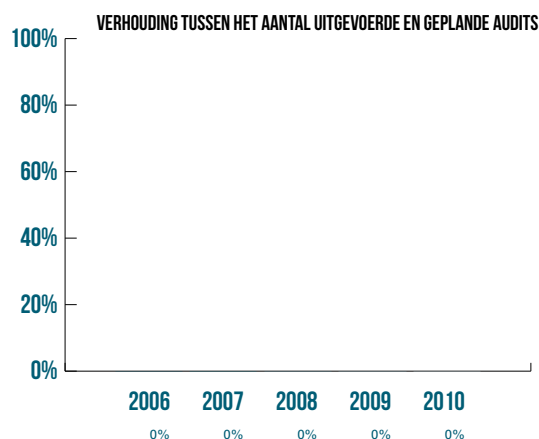
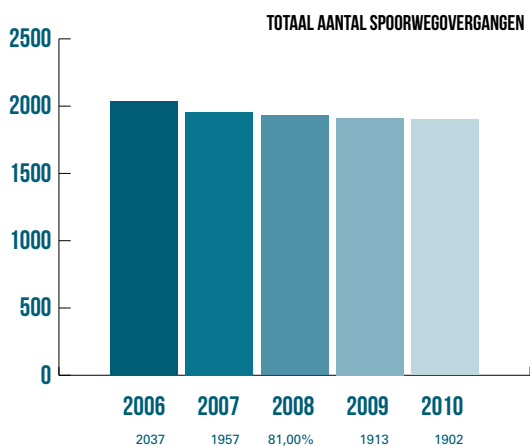
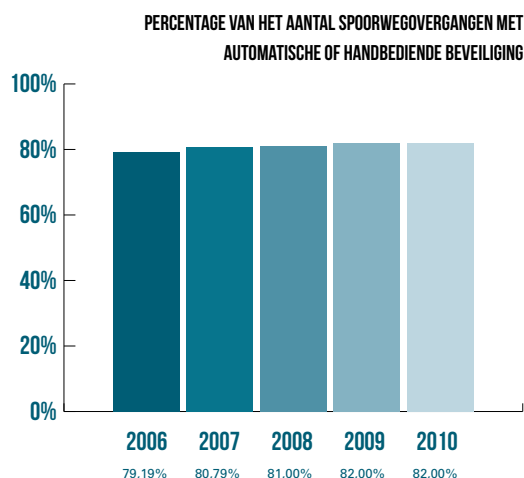
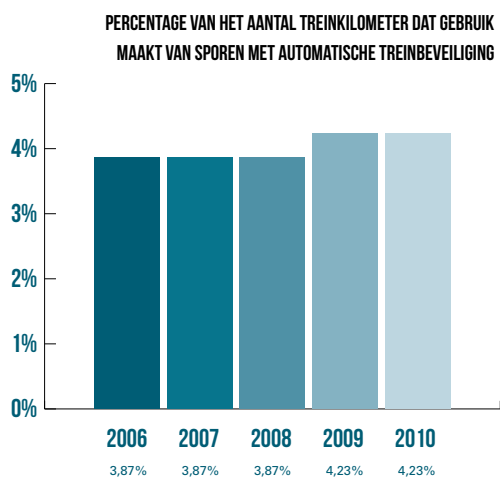
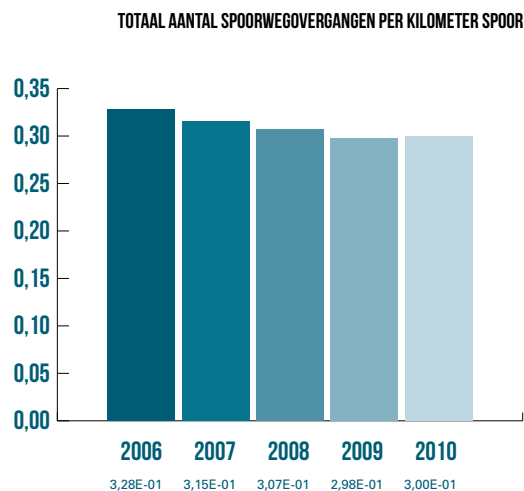
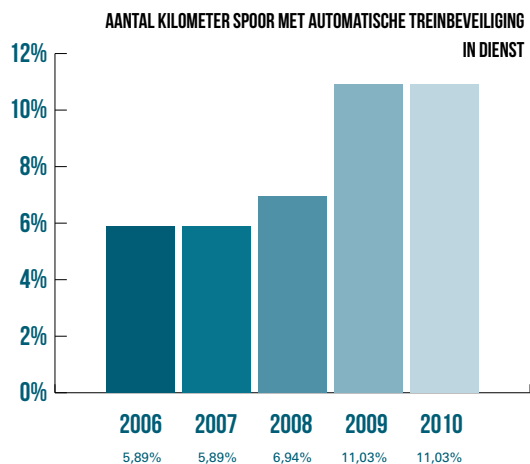


Voorbodes tot ongevallen



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





2006: waarden 2006  
 2007: waarden 2007  
 2008: waarden 2008  
 2009: waarden 2009  
 2010: waarden 2010



## C.2. Definities gebruikt in dit jaarverslag

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

### **doden (dodelijke slachtoffers):**

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

### **gewonden (zwaargewonde personen):**

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

### **reizigerskilometer:**

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

### **treinreiziger:**

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

### **zelfmoord:**

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

### **ernstig ongeval:**

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

### **trein:**

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

### **treinkilometer:**

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

### b) Vanaf 2010: Common Safety Indicators

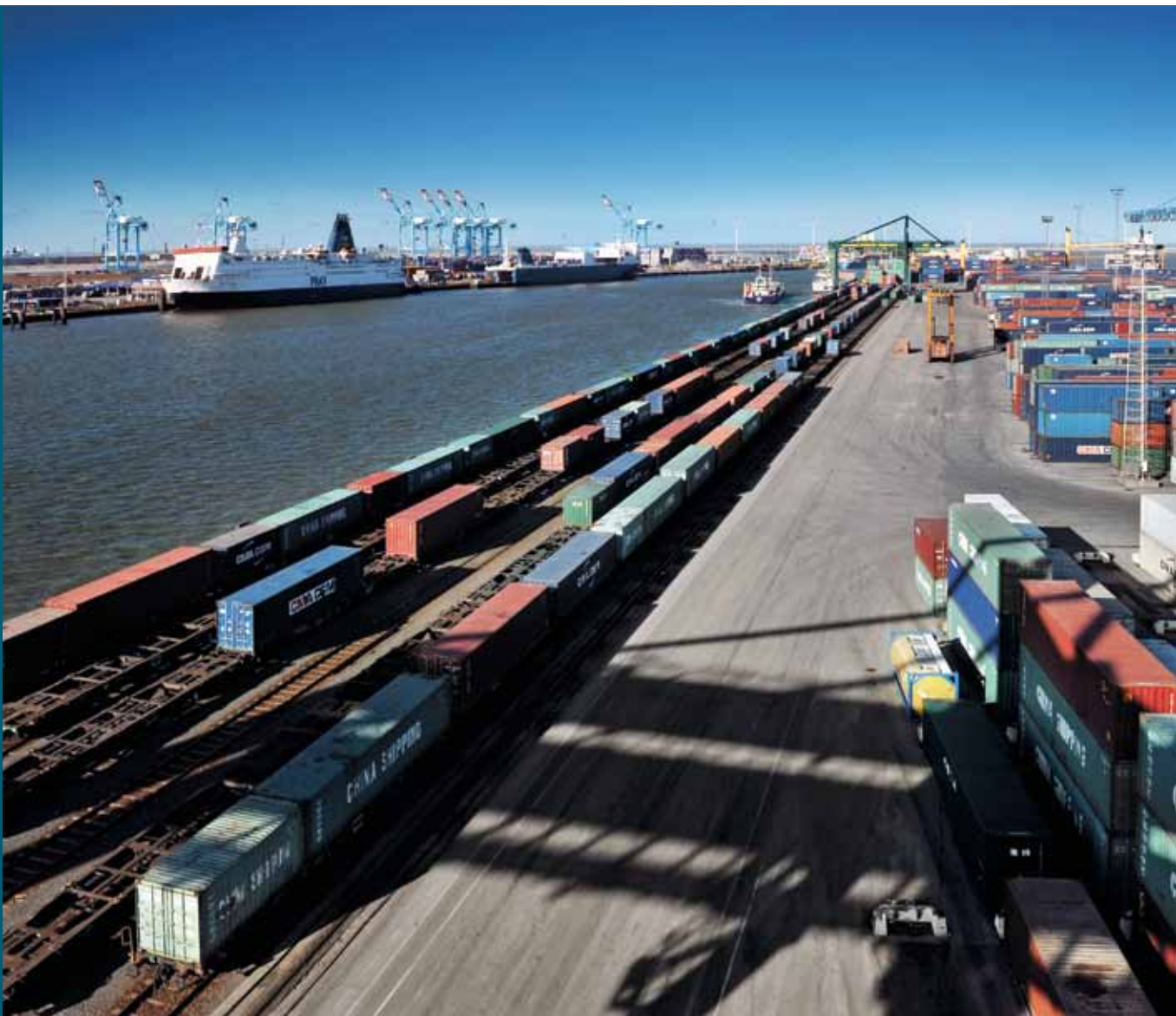
De definities van de Common Safety Indicators, zoals voorzien in richtlijnen 2004/49/EG en 2009/149/EG, werden in juli 2010 omgezet in de nationale wetgeving.

De jaarlijkse veiligheidsverslagen van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen die we ontvangen hebben, bevatten de cijfers van de CSI's volgens de definities van de geciteerde richtlijnen. De abrupte overschakeling van nationale naar gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren heeft geleid tot grote verschillen in de cijfers, omdat die met andere definities werden opgeteld.

Die kentering zal vanaf 2011 dan ook waarneembaar zijn bij het bepalen van de veiligheidsdoelen (CST). Ook voor het opmaken van de trendanalyses zal er een breuk zijn in de cijfers, met als gevolg dat er pas binnen 2 of 3 jaar nieuwe trendanalyses kunnen worden opgesteld.

### C.3. Afkortingen

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



# Bijlage D: Belangrijke wijzigingen in de wetgeving en reglementering

Algemene wetgeving nationale spoorweg-veiligheid	Wettelijke referentie	Datum waarop de wetgeving van kracht wordt	Reden voor de invoering (nieuwe wet of wijziging van de bestaande wetgeving)	Beschrijving
Programmawet over de nationale Veiligheidsinstantie	De wet van 29 december 2010 houdende diverse bepalingen. Het artikel 18 betreffende de modaliteiten voor overplaatsing van personeel van de NMBS-Groep naar de Veiligheidsinstantie wordt aangepast voor de leiding van de Veiligheidsinstantie.	29/12/2010	Wetswijziging: de tussenkomst van de Europese Commissie met de bedoeling de onafhankelijkheid van de Veiligheidsinstantie ten opzichte van de NMBS-Groep te verzekeren.	Dit artikel bepaalt dat de leiding van de Veiligheidsinstantie ten laatste 18 maanden vanaf de inwerkingtreding van de wet van 29 december 2010 houdende diverse bepalingen geen enkele band meer mag hebben met de NMBS-Holding. Dat wil zeggen dat ze niet meer de rechten en voordelen geniet die worden toegekend aan de statutaire personeelsleden van de NMBS-Holding.
Wet tot wijziging van de wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen	De wet van 26 januari 2010 wijzigt de wet van 19 december 2006 (deze wet is de omzetting van de richtlijn 2004/49/EG).	19/02/2010	Aanpassing van de wet ter omzetting van de richtlijnen 2008/110/EG en 2007/59/EG.	Deze wetswijziging zet de bepalingen over de met het onderhoud belaste entiteiten om. Deze wetswijziging is ook de omzetting van de richtlijnen over de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen.
Wet tot wijziging van de wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen	De wet van 26 januari 2010 wijzigt de wet van 19 december 2006 via de invoering van een bijkomend artikel 14/5.	19/02/2010	Aanpassing van de wet voor de verdere omzetting van richtlijn 2004/49/EG, in het bijzonder het artikel 17, §3.	Deze wijziging van de wet op de exploitatieveiligheid van de spoorwegen en van het Gerechtelijk Wetboek wat de rechtsmiddelen tegen bepaalde beslissingen van de Veiligheidsinstantie betreft.
Wet tot wijziging van de wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen	De wet van 26 januari 2010 wijzigt de wet van 19 december 2006, via de invoering van bijkomende artikels 14/6 en 14/7.	19/02/2010	Aanpassing van de wet voor de verdere omzetting van de richtlijn 2004/49/EG, in het bijzonder het artikel 17, §3.	Wijziging van de wet op de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voor de rechtsmiddelen tegen bepaalde beslissingen van de Veiligheidsinstantie.
Wet betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap	De wet van 26 januari 2010 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap.	19/02/2010	Omzetting van de richtlijn 2008/57/EG Spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn in de Gemeenschap.	Met deze wet wordt richtlijn 2008/57/EG omgezet in Belgisch recht.

<b>Algemene wetgeving nationale spoorweg-veiligheid</b>	<b>Wettelijke referentie</b>	<b>Datum waarop de wetgeving van kracht wordt</b>	<b>Reden voor de invoering (nieuwe wet of wijziging van de bestaande wetgeving)</b>	<b>Beschrijving</b>
Koninklijk besluit betreffende het toezicht op de EG-verklaringen van conformiteit en het op de markt brengen van interoperabiliteits-onderdelen.	Het koninklijk besluit van 21 december 2010.	31/12/2010	Verdere omzetting van de richtlijn 2008/57/EG, in het bijzonder de artikelen 10 tot 12.	Dit koninklijk besluit legt de maatregelen vast die de Veiligheidsinstantie kan nemen bij het niet naleven van de EG-procedure van conformiteit, bij het niet voldoen aan de essentiële eisen van interoperabiliteitsonderdelen en eventueel het uit de handel nemen ervan.
Koninklijk besluit tot het vastleggen van de bijdragen die de infrastructuurbeheerder en spoor-ondernemingen verschuldigd zijn voor deelname in de kosten van de Veiligheidsinstantie.	Het koninklijk besluit van 17 juni 2010.	01/01/2010	De financiering van de Veiligheidsinstantie wordt volgens de wet per koninklijk besluit vastgelegd.	Dit koninklijk besluit bepaalt de bijdragen voor het kalenderjaar 2010.
<b>Nationale regels betreffende de spoorwegveiligheid</b>	<b>Wettelijke referentie</b>	<b>Datum waarop de wetgeving van kracht wordt</b>	<b>Reden voor de invoering (nieuwe wet of wijziging van de bestaande wetgeving)</b>	<b>Beschrijving</b>
Voorschriften betreffende de nationale veiligheidsindicatoren en de wijze waarop ze worden verzameld.	Het koninklijk besluit van 25 juni 2010 tot wijziging van de wet van 19 december 2006.	05/07/2010	Dit koninklijk besluit is de omzetting van richtlijn 2009/149/EG.	Bijlage I die de veiligheidsindicatoren beschrijft, wordt vervangen door een nieuwe bijlage conform de richtlijn. Zo worden de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren die algemeen gebruikte veiligheidsindicatoren in België vanaf 2010.
Voorschriften betreffende bestaande nationale veiligheidsdoelstellingen en veiligheidsmethodes.	Het koninklijk besluit van 25 juni 2010 tot wijziging van het koninklijk besluit van 13 november 2009.	05/07/2010	Dit koninklijk besluit past de nationale voorschriften aan in functie van de verordening 352/2009/EG.	Voor de toepassing van de veiligheidsmethodes wordt de nationale werkwijze voor risicobeoordeling vervangen door de gemeenschappelijke veiligheidsmethodes.
Voorschriften betreffende het onderzoek naar ongevallen en incidenten, inbegrepen de aanbevelingen.	Het koninklijk besluit van 25 juni 2010 tot wijziging van het koninklijk besluit van 16 januari 2007.	05/07/2010	De overname van een aantal taken van de B-Holding door het Onderzoeksorgaan.	Het Onderzoeksorgaan legt een gegevensbank aan van alle onderzoeken, analyses van ongevallen en incidenten, en van de conclusies, en beheert zelf die gegevensbank.
Voorschriften voor veiligheid-beheerssystemen en veiligheids-certificering van spoorweg-ondernemingen.	Het koninklijk besluit van 25 juni 2010 tot wijziging van het koninklijk besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning en het veiligheidscertificaat.	05/07/2010	Aanpassing van het koninklijk besluit in functie van de wetwijziging van 6 mei 2009 aan de wet van 19 december 2006.	Aan de B-Holding, lid van de NMBS-Groep, moet niet langer om advies gevraagd worden bij de aanvraag van een veiligheidscertificaat. De rapportering van incidenten en ongevallen aan het Onderzoeksorgaan wordt gestructureerd.

<b>Nationale regels betreffende de spoorwegveiligheid</b>	<b>Wettelijke referentie</b>	<b>Datum waarop de wetgeving van kracht wordt</b>	<b>Reden voor de invoering (nieuwe wet of wijziging van de bestaande wetgeving)</b>	<b>Beschrijving</b>
Voorschriften betreffende het rollend materieel	Het ministerieel besluit van 30 juli 2010.	17/09/2010	De nationale voorschriften vastleggen voor rollend materieel voor de gevallen waarin er geen technische specificaties voor rollend materieel van toepassing zijn.	De vroegere voorschriften zijn aangepast en gerangschikt zoals opgenomen in richtlijn 2009/131/EG.
Voorschriften voor de eigenaars van spoorvoertuigen	Het koninklijk besluit van 21 december 2010 betreffende de met het onderhoud van spoorvoertuigen belaste entiteiten.	07/02/2011	Verdere uitvoering van richtlijn 2008/110/EG.	Dit koninklijk besluit voorziet een wettelijke basis voor de voorschriften opgenomen in het Memorandum of Understanding betreffende de met het onderhoud belaste entiteiten (in afwachting van de publicatie van de verordening van de Europese Commissie).
<b>Algemene werkings- en exploitatieregels van het spoorwegnet, met inbegrip van regels voor seinen en verkeersprocedures</b>	<b>Wettelijke referentie</b>	<b>Datum waarop de wetgeving van kracht wordt</b>	<b>Reden voor de invoering (nieuwe wet of wijziging van de bestaande wetgeving)</b>	<b>Beschrijving</b>
	VVESI 2.1 - Vaste installaties van de elektrische tractie.	14/10/2010	Aanpassing van de exploitatievoorschriften	Introductie van vaste installaties voor een elektrische voeding van 3kV voor voertuigen.
	VVESI 3.2 - Hulp bij het besturen.	14/10/2010	Aanpassing van de exploitatievoorschriften	Geschrapte voorwaarden voor systemen die helpen bij het besturen. Geschrapte begrippen die verband houden met waakzaamheid. Overdracht naar VVESI 5.5 van te nemen maatregelen: - in het geval van verstoring van de noodknop; - bij de vaststelling van een incident dat zich meerdere keren voordoet (krokodil of baken).
	VVESI 4.1 - Voorwaarden van toepassing op treinen.	26/07/2010	Aanpassing van de exploitatievoorschriften	Vervangt de reglementering van het eerste spoorwegpakket. Het plaatsen van gevaarlijke goederen in de installaties Bi-flash lamp. Niet-overdekte garages. Onderbreking van de AVG. Intrekking van de voorschriften die zich enkel richten tot de infrastructuurbeheerder.
	VVESI 4.4 - Uitzonderlijk vervoer en ladingen.	12/02/2010	Aanpassing van de exploitatievoorschriften	Vervangt de reglementering van het eerste spoorwegpakket.
	VVESI 5.2 - Exploitatieregels voor de hoofdlijnen.	16/02/2010	Aanpassing van de exploitatievoorschriften	Afschaffing van het begrip facultatieve treinen. In overeenstemming brengen met de Europese terminologie (alleen in het Nederlands).



Algemene werkings- en exploitatieregels van het spoorwegwet, met inbegrip van regels voor seinen en verkeersprocedures	Wettelijke referentie	Datum waarop de wetgeving van kracht wordt	Reden voor de invoering (nieuwe wet of wijziging van de bestaande wetgeving)	Beschrijving
	VVESI 5.5 - Maatregelen te treffen bij vertragingen, incidenten, noodgevallen, ongevallen of abnormale situaties.	22/11/2010	Aanpassing van de exploitatievoorschriften	Overdracht van de te nemen maatregelen wanneer de noodknop niet aanwezig of beschadigd is en bij de vaststelling van een incident dat zich herhaaldelijk voordoet (krokodil of baken TBL+1) en aanpassing van formulier E361. Er wordt rekening gehouden met het koninklijk besluit van 25 juni 2010.
	VVESI 6.0 - Voorschriften van het ARS die van toepassing blijven.	25/08/2010	Aanpassing van de exploitatievoorschriften	Deze regel is opgesteld vanwege: - de introductie van een nieuw formulier S422 "Toelating om voorbij te rijden" dat ter plaatse wordt uitgereikt; - het schrappen van de procedure S380 "Op aanvraag te controleren wissels". Deze regel wordt voorlopig gepubliceerd om de toepassing van de vermelde aanpassingen te versnellen. Na publicatie van VVESI 6.1, die betrekking heeft op seinvoorbijrijdingen en die op dit moment wordt nagekeken, zal de huidige regel geschrapt worden.
	VVESI 6.2 - Speciale maatregel op lijnen voorzien van een seinhuis.	26/07/2010	Aanpassing van de exploitatievoorschriften	Deze schaft de formulieren S678 en S681 af. De overeenkomstige procedures worden toegepast met E370.
	VVESI 7.3 - Speciale voorschriften voor de arbeidsveiligheid.	08/12/2010	Aanpassing van de exploitatievoorschriften	Toevoegen van voorschriften ter bescherming van het personeel van de dienst infrastructuur, aanwezig op het spoorwegwet. Afschaffing van het gebruik van S427 door de dienst infrastructuur. Toevoegen van voorschriften ter bescherming van het personeel van de DVIS die controle uitoefent op de installaties van de infrastructuurbeheerder. Toevoegen van voorschriften voor het overhevelen van ontvlambare vloeistoffen of gassen.
	VVESI 7.4 - Coördinatie van de werken en het verkeer.	03/12/2010	Aanpassing van de exploitatievoorschriften	Integratie van voorschriften die te maken hebben met Berichten van Tijdelijke Snelheidsbeperking (BTS). Actualisering van de gebruikte terminologie.

# Bijlage E: Ontwikkeling van de veiligheidscertificering en -vergunningen: cijfergegevens

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

Aantal veiligheidscertificaten op basis van 2001/14/EG uitgereikt in 2010	in België	0
	in een andere lidstaat	0

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

		Nieuw	Geactualiseerd/ aangepast	Hernieuwd
E.2.1. Aantal geldige veiligheidscertificaten deel A in het bezit van spoorwegondernemingen die in 2010 geregistreerd waren	in België	2	2	0
	in een andere lidstaat	-	-	-
E.2.2. Aantal geldige veiligheidscertificaten deel B in het bezit van spoorwegondernemingen die in 2010 geregistreerd waren	in België	6	3	0
	in een andere lidstaat	-	-	-

			A	R	P
E.2.3. Aantal aanvragen voor veiligheidscertificaten deel A ingediend in 2010 door geregistreerde spoorwegbedrijven	in België	Nieuwe certificaten	2	0	0
		Geactualiseerde/aangepaste certificaten	2	0	0
		Hernieuwde certificaten	0	0	0
	in een andere lidstaat	Nieuwe certificaten	-	-	-
		Geactualiseerde/aangepaste certificaten	-	-	-
		Hernieuwde certificaten	-	-	-
E.2.4. Aantal aanvragen voor veiligheidscertificaten deel B ingediend in 2010 door geregistreerde spoorwegbedrijven	in België	Nieuwe certificaten	6	2	0
		Geactualiseerde/aangepaste certificaten	3	0	0
		Hernieuwde certificaten	0	0	0
	in een andere lidstaat	Nieuwe certificaten	-	-	-
		Geactualiseerde/aangepaste certificaten	-	-	-
		Hernieuwde certificaten	-	-	-

A = Aanvaarde aanvraag, het certificaat werd uitgereikt.

R = Verworpen aanvraag, er werd geen certificaat uitgereikt.

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

E.2.5. Lijst van landen waar spoorwegondernemingen die in België een aanvraag indienden voor een veiligheidscertificaat deel B al een veiligheidscertificaat deel A kregen.

- Frankrijk
- Nederland
- Verenigd Koninkrijk

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

	Nieuw	Geactualiseerd/ aangepast	Hernieuwd			
E.3.1. Aantal geldige veiligheidsvergunningen in het bezit van infrastructuurbeheerders die geregistreerd zijn in België in 2010.	0	1	0			
E.3.2. Aantal aanvragen voor veiligheidsvergunningen aangevraagd in 2010 door infrastructuurbeheerders die geregistreerd zijn in België.	Nieuwe vergunningen	0	0	0		
	Geactualiseerde/aangepaste vergunningen	0	0	1		
	Hernieuwde vergunningen	0	0	0		

A = Aanvaarde aanvraag, de vergunning werd uitgereikt.

R = Verworpen aanvraag, er werd geen vergunning uitgereikt.

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



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

		Nieuw	Geactualiseerd/ aangepast	Hernieuwd
Gemiddeld tijdsverloop, na ontvangst van de nodige informatie, tussen de ontvangst van een aanvraag en de uitreiking van een veiligheidscertificaat deel A in 2010 voor spoorwegbedrijven.	Vergunning uitgereikt door België	Gemiddeld 44 werkdagen	Gemiddeld 14 werkdagen	-
	Vergunning uitgereikt door andere lidstaat	-	-	-

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

		Nieuw	Geactualiseerd/ aangepast	Hernieuwd
Gemiddeld tijdsverloop, na ontvangst van de nodige informatie, tussen de ontvangst van een aanvraag en de uitreiking van een veiligheidscertificaat deel B in 2010 voor spoorwegbedrijven.	Vergunning uitgereikt door België	Gemiddeld 56 werkdagen	Gemiddeld 36 werkdagen	-
	Vergunning uitgereikt door andere lidstaat	-	-	-

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

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