



JAARVERSLAG
SPOORVEILIGHEID
DE NATIONALE
VEILIGHEIDSINSTANTIE
VOOR BELGIË
2019

Dienst Veiligheid en
Interoperabiliteit van
de Spoorwegen



SEPTEMBER 2020

.be

#2019



COLOFON

Titel	Jaarverslag Spoorveiligheid - 2019
Uitgave van	Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS), de Nationale Veiligheidsinstantie voor België
Datum	30 september 2020
Adres	Vooruitgangstraat 56, 1210 Brussel, België
Verspreiding	http://mobilit.belgium.be/nl/spoorwegverkeer/nationale_veiligheidsinstantie/jaarverslagen
Versies	Eveneens beschikbaar in het Frans.
Contact	info@nsarail.fgov.be
Bron	De foto's die in dit verslag zijn opgenomen zijn gemaakt door medewerkers van de DVIS, die hier ook de intellectuele eigenaars van blijven. Overnemen kan mits eenvoudige aanvraag en vermelding van de bron.

INHOUDSOPGAVE

A	INLEIDING	4	G	UITVOERING VAN EU-PROJECTEN	37
B	ENGLISH SUMMARY	7		1. Toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en - beoordeling	38
C	ALGEMENE VEILIGHEIDSPRESTATIES EN VEILIGHEIDSSTRATEGIE	9		2. Toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor het veiligheidsbeheersysteem	40
	1. Belangrijkste conclusies voor 2019	10		3. Toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor monitoring	40
	2. Nationale veiligheidsstrategieën, -programma's en -initiatieven	11		4. Afwijkingen met betrekking tot het certificeringssysteem van de entiteiten belast met het onderhoud (EBO)	41
	3. Beoordeling van 2019	13	H	WIJZIGINGEN IN DE WETGEVING	42
	4. Aandachtsgebieden voor 2020	15		1. Spoorwegveiligheidsrichtlijn	43
D	VEILIGHEIDSPRESTATIES	17		2. Belangrijke wijzigingen in wet- en regelgeving	43
	1. Gedetailleerde analyse van de laatste vastgestelde trends	18	I	VEILIGHEIDSCULTUUR	44
	2. Resultaten van veiligheidsaanbevelingen	26		1. Verklaring	45
E	CERTIFICATIE EN TOELATINGEN	27		2. Veiligheidsoverleg	45
	1. Oriëntatie	28		3. Werkgroepen	46
	2. Contacten met andere nationale veiligheidsinstanties	30	J	BIJLAGEN & AFKORTINGEN	47
	3. Procedurele problemen	31		1. Bijlage 1: thema's toezicht 2020	48
	4. Reacties	31		2. Bijlage 2: gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren (gvi)	49
F	TOEZICHT	32		3. Bijlage 3: certificatie en toelatingen	53
	1. Strategie en plan(nen)	33		4. Bijlage 4: wijzigingen in de wetgeving	55
	2. Personeel	33		5. Bijlage 5: Significante ongevallen	56
	3. Competentie	34		6. Afkortingen	57
	4. Besluitvorming	35			
	5. Coördinatie en samenwerking	35			
	6. Vaststellingen en genomen maatregelen	36			

A

INLEIDING



Voor u ligt het Jaarverslag Spoorveiligheid 2019 van de Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS). DVIS is de Nationale Veiligheidsinstantie voor België. Dit verslag geeft een overzicht van de evolutie van de veiligheid op het spoor in 2019. Het geeft uitvoering aan de eisen van artikel 18 van richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen, omgezet in Belgische wetgeving met artikel 78 van de wet van 30 augustus 2013 houdende de spoorcodex.

Het verslag heeft een structuur zoals aanbevolen door het Spoorwegbureau van de Europese Unie (het Bureau). Het behandelt de volgende onderwerpen:

- a) de ontwikkeling van de veiligheid op het spoor, inclusief de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren (GVI);
- b) belangrijke wijzigingen in de wet- en regelgeving betreffende de veiligheid op het spoor;
- c) de ontwikkeling van de veiligheidscertificering en de veiligheidsvergunning;
- d) de resultaten van en ervaringen met het toezicht op infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen.

DVIS bezorgt dit verslag aan het Bureau, zoals bepaald in de bovengenoemde wetgeving, en aan:

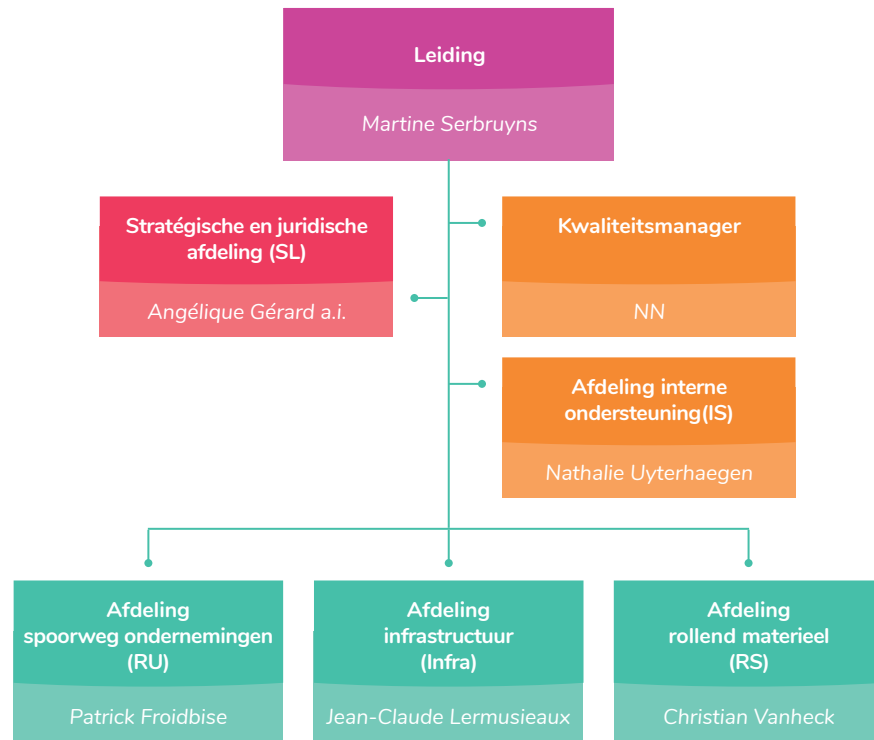
- de minister bevoegd voor DVIS;
- de minister bevoegd voor mobiliteit;
- de minister bevoegd voor overheidsbedrijven;
- de Bijzondere Commissie van de Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers belast met het onderzoek naar de veiligheidsvoorwaarden van het spoorwegnet in België;
- het Rekenhof;
- het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor (Onderzoeksorgaan);
- de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal (de mededingingsautoriteit);
- de voorzitter van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (FOD MV);
- de spoorwegsector actief in België: spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerder, met onderhoud belaste entiteiten, de aangemelde en aangewezen instanties, passagiersverenigingen, enz.

De infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen bezorgen hun veiligheidsverslagen ten laatste op 30 juni aan DVIS. Deze verslagen vormen een belangrijke bron van informatie voor het voorliggende verslag.

De DVIS voert naast de taken van een nationale veiligheidsinstantie ook bijkomende taken uit. Deze taken opgelegd door de Belgische wetgever betreffen bijvoorbeeld de veiligheid van museumspoorlijnen. Over deze taken wordt niet specifiek gerapporteerd in dit verslag.

Het vierde spoorwegpakket zou op 16 juni 2020 van toepassing zijn in België. Door de sanitaire crisis werd de datum verschoven naar 31 oktober 2020, en werd ook de uitvoering van onze voornemens voor 2020 negatief beïnvloed.

De organisatiestructuur van DVIS wijzigde niet in 2019, maar werd wel aangepast op 1 juli 2020.



De afdeling ‘veiligheidspersoneel’, die ook meer transversale taken uitvoerende, werd omgevormd tot een strategische en juridische afdeling. De taken betreffende veiligheidspersoneel werden toegevoegd aan de afdeling spoorwegondernemingen voor meer coherentie. Meer informatie over de organisatie van DVIS is beschikbaar op de website.

Ik wens u veel leesplezier,

Martine Serbruyns
Directeur



Martine Serbruyns
Directeur

Dit verslag vindt u in het Nederlands en het Frans op de website van de DVIS:
http://mobiliteit.belgium.be/nl/spoorwegverkeer/nationale_veiligheidsinstantie/jaarverslagen.

Reacties graag op info@nsrail.fgov.be.



B

**ENGLISH
SUMMARY**

2019 was another favorable year for rail safety. The number of significant accidents was lower than in 2018. The number of victims decreased by four. There were no victims among passengers or personnel.

Level crossings and trespassing remain an important source of concern. Despite Infrabel's efforts in the field of awareness-raising and technical measures, they are a predominant source of accidents and victims.

Some of the other incidents and accidents of 2019 and one accident at a level crossing occurred in nonstandard operational situations, where the human factor often plays an important role. If this type of accidents stays predominant in the next years, a particular attention has to be given to this type of situations. The human factor also plays an important role in the themes that are being treated within the working groups with the sector: end of train signaling for freight trains, pushed movement of trains, signals passed at danger (SPAD). They are closely linked to the way the network has developed in Belgium in the past.

The number of SPADs stabilized, but SPADs involving passing the danger point and belonging to the group with the highest risk of accidents were slightly higher. The reasons for decrease and increase are not clear. It has been decided with the sector to set up a working group for further analysis. DVIS-SSICF has established that its application of the European definition of this indicator was not strict enough. It was adjusted in 2018. That means that you have to be careful with comparisons with previous years.

The number of railway undertakings that are active on the network has decreased. The maturity of the companies and the safety culture are points for improvement. Subcontracting in particular is not always safely organized. An important problem, especially for small undertakings, is finding properly trained personnel. In schools and universities in Belgium, there is no specific training for rail or related subjects.

Cooperation with neighboring countries regarding supervision is at different stages of maturity. The cooperation will take a step further with the fourth railway package and will involve other countries as well.

The authorizations for rolling stock and infrastructure are largely related to the development of the CCS system. This is in line with the objective to only use ETCS as train protection in 2025.

As in previous years, DVIS-SSICF has further focused on supervising risk management when working on the tracks. As in 2018 there were no victims reported related to this type of accidents.

The application of the common safety method for risk evaluation and assessment remains a difficult matter. Often changes are not well described and the conclusion is that it is not a significant change. An assessment by an independent body is therefore an exception.

C

ALGEMENE VEILIGHEIDSPRESTATIES EN VEILIGHEIDSSTRATEGIE



C.1	Belangrijkste conclusies voor 2019	10
C.2	Nationale veiligheidsstrategieën, -programma's en -initiatieven	11
C.3	Beoordeling van 2019	13
C.4	Aandachtsgebieden voor 2020	15

C.1 Belangrijkste conclusies voor 2019

2019 was opnieuw een gunstig jaar voor de veiligheid op het spoor. Het aantal ernstige ongevallen was lager dan in 2018. Het aantal slachtoffers daalde met vier. Er vielen geen slachtoffers onder de reizigers of het personeel.

Overwegen en spoorlopen blijven een belangrijke bron van zorg. Ondanks de inspanningen van Infrabel op het vlak van sensibilisering en technische maatregelen zijn ze een overheersende bron van ongevallen en slachtoffers.

Sommige van de andere incidenten en ongevallen van 2019 en één ongeval op een overweg vonden plaats in niet-standaard operationele situaties, waarbij de menselijke factor vaak een belangrijke rol speelt. Als dit soort ongevallen ook in de komende jaren veel voorkomt, moet er bijzondere aandacht worden besteed aan dit soort situaties. De menselijke factor speelt ook een belangrijke rol in de thema's die binnen de werkgroepen met de sector worden behandeld: eindseinen voor goederentreinen, opgeduwde beweging, ongeoorloofd voorbijrijden stoptonend sein (SPAD). Deze zijn nauw verbonden met de manier waarop het netwerk zich in het verleden in België heeft ontwikkeld.

Het aantal SPAD's heeft zich gestabiliseerd, maar er zijn meer SPAD's die het gevaarlijk punt passeren en behoren tot de groep met het grootste risico op ongevallen. De redenen voor de daling en stijging zijn niet duidelijk. Samen met de sector is besloten een werkgroep op te richten voor verdere analyse. DVIS heeft vastgesteld dat de toepassing van de Europese definitie van deze indicator niet strikt genoeg was. Deze is in 2018 aangepast. Dat betekent dat je voorzichtig moet zijn met vergelijkingen met voorgaande jaren.

Het aantal spoorwegondernemingen dat op het netwerk actief is, is gedaald. De volwassenheid van de bedrijven en de veiligheidscultuur zijn verbeterpunten. Met name de onderaannemers zijn niet altijd veilig georganiseerd. Een belangrijk probleem, vooral voor kleine bedrijven, is het vinden van goed opgeleid personeel. In België is er in scholen en aan universiteiten geen specifieke opleiding voor het spoor of aanverwante onderwerpen.

De samenwerking met de buurlanden op het gebied van toezicht bevindt zich in verschillende stadia van volwassenheid. De samenwerking zal een stap verder gaan met het vierde spoorwegpakket en ook andere landen zullen erbij betrokken worden.

De vergunningen voor rollend materieel en infrastructuur zijn grotendeels gerelateerd aan de ontwikkeling van het CCS-systeem. Dit is in overeenstemming met de doelstelling om ETCS vanaf 2025 als enige systeem voor treinbeveiliging te gebruiken.

Net als in de vorige jaren heeft DVIS zich verder toegespitst op het toezicht op het risicobeheer bij werkzaamheden op het spoor. Net als in 2018 zijn er geen slachtoffers gemeld in verband met dit soort ongevallen.

De toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling blijft een moeilijke zaak. Vaak zijn de veranderingen niet goed beschreven en de conclusie is dat het geen significante verandering is. Een beoordeling door een onafhankelijke instantie is daarom een uitzondering.

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

Strategie en plannen

De doelstelling van de federale regering is een voortdurende verbetering van het veiligheidsniveau op het Belgische spoor. Om dit te realiseren heeft het twee hefboomen:

- bewustmaking en ontwikkeling van een veiligheidscultuur onder alle spelers in de spoorwegsector;
- investeringen in veiligheid, of het nu gaat om technologie, rollend materieel, infrastructuur of organisatie.

In België is er geen nationaal plan voor de veiligheid op het spoor. Eén van de belangrijkste hefboomen bestaat evenwel in de beheerscontracten die worden afgesloten met Infrabel en NMBS en de daaraan gekoppelde investeringsplannen. In het hoofdstuk veiligheid worden doelstellingen opgelegd aan de twee grote spelers van de sector voor plannen en realisaties binnen een periode van vier jaar.

Het laatste beheerscontract, zowel voor Infrabel als voor NMBS, dateert van 2008-2012. Sindsdien is er niet opnieuw onderhandeld over deze contracten. Er werden echter vier wijzigingen aangebracht en elk jaar wordt het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die gelden als het beheerscontract van Infrabel en de NMBS geactualiseerd door een nieuw koninklijk besluit.

In elk beheerscontract is er een speciaal hoofdstuk over veiligheid. In dit hoofdstuk worden de prioriteiten en doelstellingen van Infrabel of NMBS op het vlak van spoorwegveiligheid opgesomd. Voor de thema's die we met dit verslag behandelen zijn dat de volgende.

Voor Infrabel:

- A. Exploitatieveiligheid
 1. Crisisbeheer
 2. Indienstelling van de subsystemen
 3. Veilige overwegen
 4. [...]
 5. Actieplan preventie seinvoorbijrijdingen
 6. Veiligheidscultuur
- B. Actieplan met betrekking tot zelfdoding
- C. [...]

Naast deze doelstellingen worden in het hoofdstuk 'Investeringen' ook de investeringen uitgewerkt die nodig zijn om de veiligheid te verbeteren in het kader van het "Masterplan Implementatie ERTMS" en worden aanvullende doelstellingen geïdentificeerd:

- De installatie van TBL1 + op het volledige netwerk tegen 2015, met een dekking van 99,9% in termen van efficiëntie;
- De installatie van ETCS op het hele netwerk tegen 2022 (in 2019 heeft Infrabel deze datum uitgesteld tot 14/12/2025);
- De concentratie van seinhuizen, technisch essentieel voor de inzet van ETCS (eind 2019 waren dat er 28, doel is 10 seinhuizen in 2024).

- Voor NMBS:
 - Actieplan preventie seinvoorbijrijdingen;
 - Veiligheidscultuur.

In het beheerscontract zijn ook veiligheidsinvesteringen voorzien gerelateerd aan het “Masterplan Implementatie ERTMS”, met als doelstellingen:

- tegen eind 2023 zal al het rollend materieel dat de NMBS gebruikt voor haar openbare dienststopdracht uitgerust zijn met ETCS;
- tegen eind 2013 zal het rollend materieel dat de NMBS gebruikt voor haar openbare dienststopdracht uitgerust zijn met TBL1 + (gerealiseerd);
- Samenwerking met Infrabel om de uitrusting van het rollend materieel te coördineren met de uitrusting van de infrastructuur om zo het beoogde veiligheidsniveau te bereiken.

Ook de andere spoorwegmaatschappijen die actief zijn op het Belgische net zijn actief op zoek naar oplossingen om het algemene veiligheidsniveau te verhogen. Deze spelers, groot of klein, internationaal of nationaal, moeten ook voldoen aan de Europese en nationale wetgeving op dit gebied.

C.3 Beoordeling van 2019

Veiligheidscultuur: voortgang, maar ook nog ruimte voor verbetering

De opmerkingen die DVIS in zijn verslag van 2018 maakte, blijven geldig. Onze toezichthoudende en certificeringsactiviteiten brengen nog altijd een maturiteitsgebrek aan het licht bij de sector op het vlak van veiligheid, en een nog te sterke focus op de operationele aspecten van de veiligheid, zonder het systeem en het veiligheidsbeheer in zijn geheel te bekijken.

Toch stellen we vast dat er talrijke interessante initiatieven worden genomen op het vlak van de veiligheidscultuur, deze moeten nadien dan wel worden geconcretiseerd en vervolgens moet de reële impact ervan op de verbetering van de veiligheidsbeheerssystemen worden beoordeeld.

Beheer van de onderaanneming: een kwetsbaar punt

Het blijkt dat een flink aantal spoorwegondernemingen een beroep hebben gedaan op treinbestuurders van onderaannemers om in te staan voor de trajecten die door hun veiligheidscertificaten zijn gedekt. In dit verband controleerde DVIS of deze bestuurders beschikken over documentatie met alle elementen die de spoorwegonderneming die houder is van het treinpad hen ter beschikking moet stellen.

De resultaten wisselen erg van onderneming tot onderneming, maar de vaststelling dat onderaanneming een kwetsbaar punt is, blijft actueel. DVIS zal zich dus blijven inzetten voor het toezicht op dit thema aan de hand van zijn diverse toezichthoudende activiteiten.

Risicobeheer tijdens de uitvoering van plaatselijke operationele activiteiten: voortgezette actie

Deze inspecties hebben tot doel om het risicobeheer te beoordelen met betrekking tot een lokale operationele activiteit. Deze controle houdt rekening met:

- de conformiteit ten opzichte van de relevante processen en procedures van de geïnspecteerde entiteit;
- de implementatie van de door de geïnspecteerde entiteit goedgekeurde risicobeheermaatregelen;
- de kwaliteit van de risicoanalyse.

De vaststellingen die voortvloeien uit deze inspecties laten een discrepantie zien tussen datgene wat in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming is voorzien en de realiteit van de risicobeheeroperaties op het terrein.

Dit thema is als voortgezette actie in het toezichtbeleid van DVIS opgenomen.

Spoorwerken: interactie met en bescherming van het spoorverkeer

Bij de uitvoering van spoorvernieuwingswerken tracht Infrabel het spoorverkeer zo weinig mogelijk te verstoren en tegelijk de veiligheid van spoorverkeer en -werf te verzekeren. Hierbij wordt onder meer gebruik gemaakt van erg specifieke beveiligingsmaatregelen die ervoor moeten zorgen dat het spoorverkeer veilig kan doorrijden langsheen werven in uitvoering, weliswaar tegen beperkte snelheid en met naleving van strikte procedures voor het gebruik van weg-spoorkranen.

DVIS besteedt sinds 2013 veel aandacht aan inspecties op de spoorwerven, zoals ook in voorgaande jaarverslagen al werd benadrukt. Afwijkingen in de toepassing van de veiligheidsprocedures voor werken met weg-spoorkranen kunnen immers aanleiding geven tot risicovolle situaties voor het verkeer op het nevenliggende spoor, met mogelijk ernstige gevolgen voor de reizigers en het personeel op de werf.

In 2018, naar aanleiding van het onderzoek van het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerder, voorafgaand aan de hernieuwing van zijn veiligheidsvergunning, heeft DVIS de problematiek van de beveiliging van de werven onderzocht. Dit leidde tot de vaststelling dat Infrabel toen geen geschikte procedures had om het risiconiveau van de werven en de bijhorende beschermingsmethode te bepalen. Sindsdien heeft Infrabel zijn procedures en de reglementering grondig herwerkt en zo de eerder opgelegde restricties opgeheven. Deze nieuwe procedures stellen Infrabel voortaan in staat om een ruimer geheel van beschermingsmethoden voor de werven en het verkeer toe te passen, dat beter is afgestemd op het risico dat zich op werven voordoet.

DVIS spitst zijn controle-activiteiten voortaan toe op de doeltreffendheid van de implementatie van deze nieuwe procedures.

Implementatie van nieuwe generaties van beveiligingssystemen: voortgang en uitdagingen

Het masterplan ETCS van Infrabel is niet gekoppeld aan de uitrol van deze systemen bij de operatoren, behalve dan bij de NMBS. Hierdoor kan het zijn dat in de praktijk het gebruik van de beschermingssystemen en dus de verhoging van de veiligheid geen gelijke tred houden met de investeringen in de infrastructuur. Om het gebruik van deze veiligheidssystemen te stimuleren en het veiligheidsniveau van het netwerk op te trekken, voorziet Infrabel een systematische afbouw van het Memor-krokodil-systeem op sporen uitgerust met ETCS- en TBL1+-systemen.

Dit vergt uiteraard een inspanning van de operatoren, zowel financieel als organisatorisch, om hun tractievoertuigen (of stuurpostrijtuigen) uit te rusten met minstens één van beide systemen. Rekening houdend met de gevoelig hogere kostprijs van het ETCS-systeem, het gebrek aan stabiliteit in de versies die op de markt beschikbaar zijn, en de lange duurtijd om de installatie te realiseren, is deze inspanning niet vanzelfsprekend. Bovendien hangen de operatoren af van hun leveranciers voor het ontwerp en de installatie. Bij de aanvraag om toelating voor de ingebruikname is het voor de aanvrager bovendien vaak moeilijk om in te zien dat hij voor nieuwe voertuigen een duur systeem moet installeren dat nog niet op het hele net beschikbaar is. Op dit vlak zet DVIS zich in om alle Europese en Belgische regelgeving in volledige transparantie en op non-discriminatoire wijze toe te passen.

Op infrastructuurvlak gaf DVIS in juli 2018 de allereerste toelating voor de indienststelling van de ETCS “Full Supervision”-uitrusting op een verbinding van het conventionele net af: het gaat om het baanvak van lijn 73 tussen Diksmuide en De Panne. De uitrusting van deze lijn is een proefproject, dat tot doel heeft een aantal technische keuzes te valideren die, in het ruimere kader van een algemene oplossing, als grondslag moet dienen voor de uitrol van het systeem op het net.

De uitrol van ETCS-baanuitrusting ondervindt al een poosje een vertraging. Deze vertraging is in grote mate toe te schrijven aan het feit dat de verschillende door de industriële leveranciers aangereikte oplossingen er blijkbaar niet in slagen om een bepaald aantal nochtans essentiële functionaliteiten aan te bieden. Daarom moeten er veel bijkomende inspanningen tot verfijning worden geleverd alvorens men deze in gebruik kan nemen.

C.4 Aandachtsgebieden voor 2020

Controle van de doeltreffendheid van de acties die in het kader van een plan van aanpak worden ondernomen

In het kader van een auditsysteem is de geauditeerde verplicht om een plan op te stellen dat de nadruk legt op de strategische aanpak en op de acties die de geauditeerde wil implementeren naar aanleiding van de door DVIS geformuleerde aanbevelingen.

Deze inspecties hebben tot doel zich ervan te vergewissen dat de acties die de geauditeerde implementeert, voldoende concreet zijn en goed werden uitgevoerd om zo een daadwerkelijke versterking van het veiligheidsbeheer mogelijk te maken.

LL-Remblokken voor goederenwagons

LL-remblokken voor goederenwagons zijn gemaakt uit composietmateriaal. Meer en meer vervangen ze de gietijzeren remblokken omdat ze de treinen stiller laten rijden. Het is noodzakelijk na te gaan dat de spoorwegondernemingen goed rekening houden met de specificiteit van de LL-remblokken en te controleren dat het betrokken personeel de nodige instructies heeft gekregen, meer bepaald met betrekking tot verminderde prestaties van de immobilisatieremmen van de wagons uitgerust met LL-remblokken.

Veiligheidsvergunning en veiligheidsbeheersysteem van de Infrastructuurbeheerder

DVIS zal bijzondere aandacht besteden aan de afronding van de laatste non-conformiteiten die bij de afgifte van de veiligheidsvergunning in 2018 zijn vastgesteld evenals aan de follow-up van de verbetermaatregelen die eruit voortvloeien.

Betere benutting van controles van goederentreinen

Om te kunnen beschikken over een supervisie- en monitoringsplan dat strookt met de operationele realiteit, is het nodig om de resultaten van de door alle betrokken partijen uitgevoerde controles van goederenwagons te delen. In dit verband zal DVIS de samenwerking met Infrabel en de spoorwegondernemingen voortzetten om de informatie-uitwisseling tussen de verschillende spelers te verbeteren.

RID-wagens

Het programma met betrekking tot het toezicht op de wagons met gevaarlijke goederen die geen deel uitmaken van een trein, zal in 2020 worden voortgezet.

Afstemming met buitenlandse veiligheidsinstanties en met het Bureau

DVIS zal de al bestaande samenwerking voortzetten en indien nodig nieuwe initiatieven nemen of ondersteunen.

De samenwerking op het vlak van toezicht met Frankrijk en Luxemburg evenals die met Nederland wordt voortgezet. In 2020 zullen verder stappen gezet worden voor samenwerking met Duitsland en met Zwitserland.

De samenwerking met de veiligheidsinstanties van de goederencorridors 1 en 3, in het bijzonder op vlak van technische uitrusting, zal verdergezet worden.

Vierde spoorwegpakket: voorbereiding

Het vierde spoorwegpakket zou van toepassing zijn in België vanaf 16 juni 2020, door de COVID19 maatregelen is dit uitgesteld naar 31 oktober 2020. Zoals de voorgaande jaren geeft DVIS technische ondersteuning bij de omzetting van de nieuwe richtlijnen. Daarnaast past DVIS haar interne procedures aan en zal zij gidsen ter beschikking stellen van de sector als leidraad bij de diverse aanvragen (uniek veiligheidscertificaat en toelating voor het op de markt brengen van een voertuig). Ook de invoering van een éénloketsysteem (One Stop Shop) voor alle aanvragen is nieuw. Hiervoor dient DVIS personeelsleden te laten opleiden bij het Bureau om achteraf deze opleidingen intern door te geven.

Thema's voor audits, inspecties en controles

De specifieke thema's voor audits, inspecties en controles zijn opgenomen in Bijlage 1. Ze vormen de basis voor de toezichthoudende activiteiten van DVIS op de spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerder en de opleidingscentra en de medische en psychologische centra.

Werkgroepen met de sector

De menselijke factor speelt een belangrijke rol in de thema's die binnen de werkgroepen met de sector worden behandeld: eindseinen voor goederentreinen, opgeduwde beweging, ongeoorloofd voorbijrijden stoptonend sein (SPAD). Deze zijn nauw verbonden met de manier waarop het netwerk zich in het verleden in België heeft ontwikkeld.

Meer informatie onder punt I.

D



- D.1 Gedetailleerde analyse van de laatste vastgestelde trends 18
- D.2 Resultaten van veiligheidsaanbevelingen 26

VEILIGHEIDSPRESTATIES

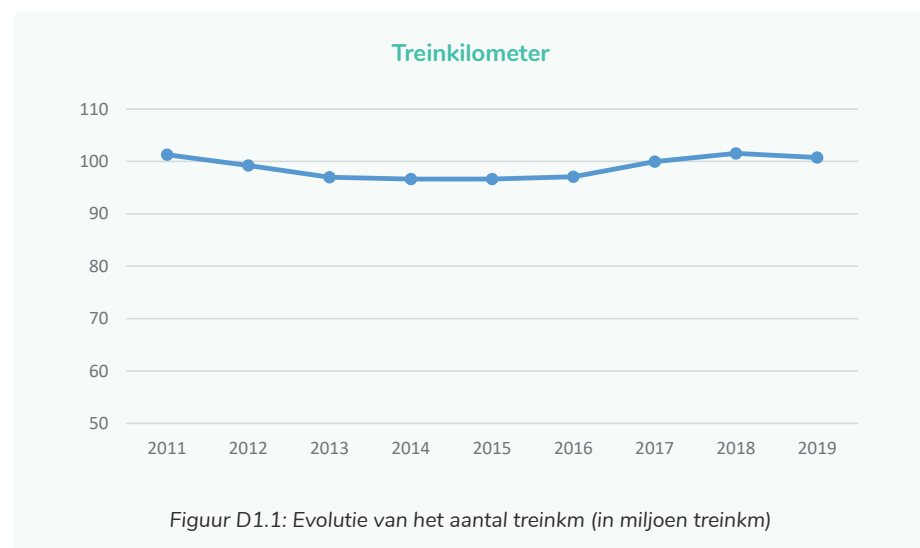
D.1 Gedetailleerde analyse van de laatste vastgestelde trends

Het aantal treinkm stagneert, zowel voor reizigers- als vrachtvervoer

In 2019 werden 100,77 miljoen treinkm afgelegd op het Belgische net, waarvan 13,10 miljoen voor goederen, 86,50 miljoen voor reizigers en 1,18 miljoen voor andere doelen.

In België is het aantal treinkm gedaald met 4 % van 2011 tot 2013. Vervolgens kenden we jaren met een stabiel aantal treinkm tot we een stijging zagen met 3 % in 2017 en 1,6 % in 2018.

In vergelijking met 2018, is het aantal treinkm zeer licht gedaald met minder dan 1 %, 0,77 % om precies te zijn. Deze trend zien we voor zowel het personenvervoer (-0,81 %) als voor het goederenvervoer (-0,62 %).



Definities

Dit verslag analyseert zekere statistieken, waaronder deze betreffende de significante ongevallen. Deze zijn gedefinieerd in de spoorcodex (Bijlage 4, aanhangsel), in overeenkomst met de Europese definities:

“... ”

1. Indicatoren met betrekking tot ongevallen

1.1. “Significant 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 met uitzondering van ongevallen in werkplaatsen, magazijnen en opslagruimtes.

1.2. “Schade van betekenis aan het materieel, de rails, andere installaties of het milieu”: schade voor een bedrag van 150 000 EUR of meer.

1.3. “Ernstige ontregeling van het verkeer”: de treindiensten op een hoofdspoorlijn worden gedurende zes uur of langer onderbroken.

1.4. “Trein”: één of meer spoorvoertuigen getrokken door één of meer locomotieven of motorrijtuigen, of één motorrijtuig alleen, die onder een bepaald nummer of een specifieke benaming van een vast beginpunt naar een vast eindpunt rijdt/rijden met inbegrip van een losse locomotief, m.a.w. een locomotief die alleen rijdt..

...”

Dit betekent dat niet wordt gerapporteerd over incidenten en ongevallen met geringere gevolgen of die geen rechtstreeks verband hebben met het treinverkeer. Ernstige ongevallen, die een zeer grote impact hebben en waarvoor een specifieke rapportageverplichting bestaat, zijn wel in deze cijfers inbegrepen.

Significante ongevallen

Het totaal aantal significante ongevallen fluctueert sterk sedert 2011, maar sinds 2017 is de tendens licht dalend. In 2019 was er een totaal van 27 significante ongevallen, waaronder:

- 2 botsingen:
 - Op 04/01 in Monceau-sur-Sambre, botsing, zonder slachtoffers, tussen 2 goederentreinen in een bundel, na een voorbijrijding van het sein door één van de treinen;
 - Op 14/04 te Gent-Sint-Pieters, zijdelingse botsing, zonder slachtoffers, tussen een goederentrein en een ontsnapte onderstopper;
- 1 ontsporing:
 - Op 09/05 te Belsele-Sinaai, ontsporing, zonder slachtoffers, van een goederentreinwagon na het breken van een draaistelas;
- 15 ongevallen op overwegen;
- 9 persoonsongevallen met rollend materieel in beweging;

Er waren geen branden in het rollend materieel. Het ongeval in Monceau op 04/01/2020 dat werd opgenomen als een botsing, wordt ook meegerekend als een RID-ongeval zonder verlies van lading.

Ondanks de inspanningen van Infrabel op het vlak van sensibilisering en van technische maatregelen blijven de overwegen en het spoorlopen de belangrijkste bron van ongevallen.

In slechts één ongeval op zeven zijn er geen oorzaken van buiten de spoorwegsector in het spel. Dat waren voor 2019 de volgende:

- 04/01/2019. In het vormingsstation van Monceau rijdt een trein in opgeduwde beweging voorbij een gesloten sein. Hij rijdt een andere trein aan. Een wagon met gevaarlijke goederen ontspoot. Het duurt enige weken vooraleer een oplossing gevonden wordt om deze te verplaatsen (zie ook RID).
- 14/4/2019. In het station van Gent leidde een koppel- en ontkoppelingsmanoeuvre tot het ongecontroleerd bewegen van een onderstopper (een

machine die zich op de sporen voortbeweegt). Deze botste op een goederentrein. Hier waren geen slachtoffers.

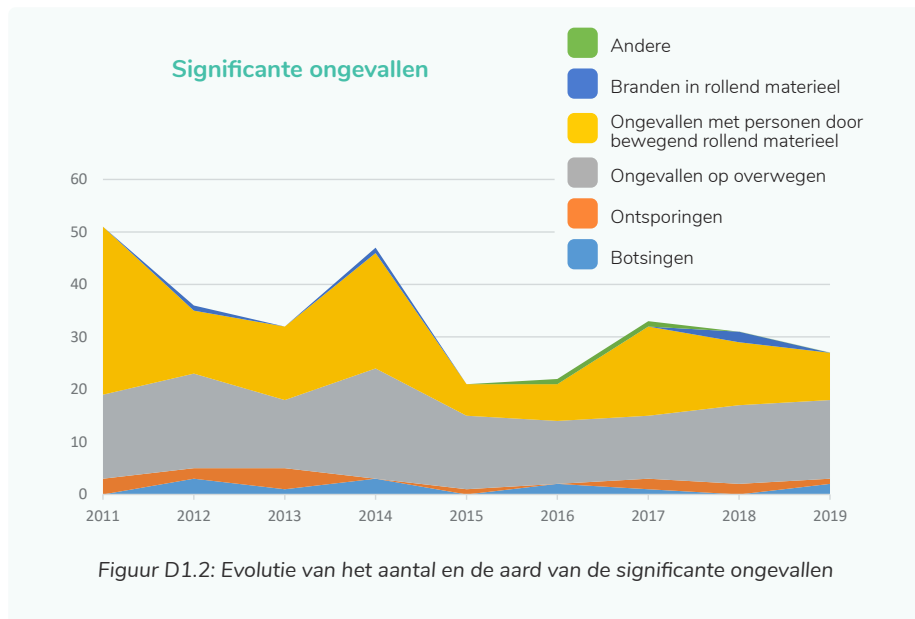
- 09/05/2019. Op de lijn 59 heeft een goederentrein een gebroken as, wat leidt tot een ontsporing ter hoogte van Belsele. De bestuurder merkt dit pas na 3,5 kilometer. Er was belangrijke schade in de omgeving en aan de infrastructuur, maar er vielen geen slachtoffers.
- 20/06/2019. Een ongeval met een auto op een overweg in Langdorp op lijn 35 vergde een bijzonder hoog tol: één persoon kwam om het leven, twee anderen raakten licht gewond. Normaal gesproken is dit soort ongevallen te wijten aan onzorgvuldigheid bij het gebruik van de overweg. Hier was dat niet het geval. Een goederentrein had problemen gehad en mocht achteraf gebruik maken van de lijn, zonder dat er voldoende voorzorgsmaatregelen waren getroffen om de overwegen goed te beveiligen.

In geen enkel dergelijk ongeval was een trein met passagiers betrokken.

Twee andere incidenten worden niet beschouwd als significant ongeval, maar worden hier vermeld, omdat ze onderzocht werden door het Onderzoeksgaan en omdat ze ook een interne oorzaak hadden:

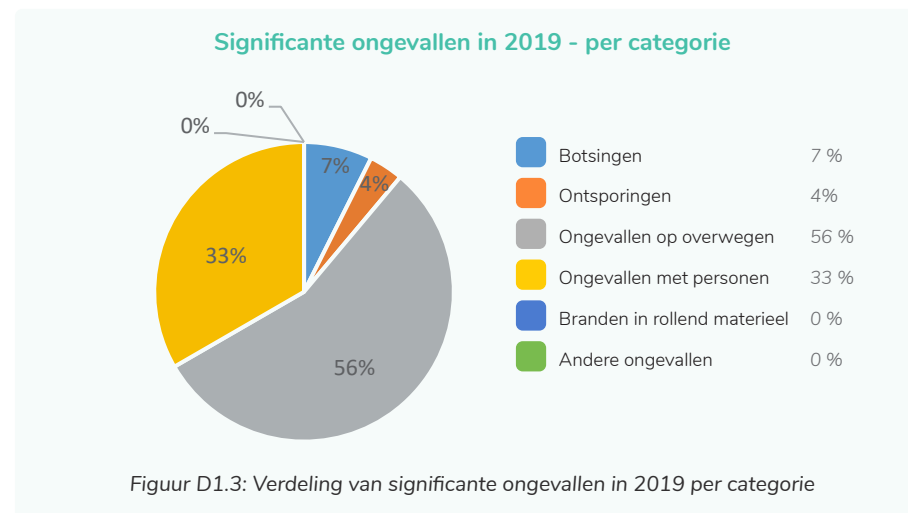
- 11/02/2019. Een trein rijdt een wissel open op lijn 4, bij Noorderkempen na een menselijke interventie. Er volgde geen ongeval, maar de gevolgen hadden belangrijk kunnen zijn.
- 11/07/2019. Een reizigerstrein had problemen in het station van Wareme. De reizigers stapten uit en de lege reizigerstrein werd met een hulplocomotief naar het station van Luik gesleept. Daar gebeurde een ontsporing. Er waren geen slachtoffers.

De ongevallen en incidenten die hiervoor zijn beschreven hebben een directe relatie met de spooractiviteit zelf, in verschillende gevallen in een uitzonderlijke operationele situatie. Slechts in één geval vielen er slachtoffers, maar in de andere gevallen kon dit in iets andere omstandigheden ook het geval geweest zijn. Als dit soort ongevallen de komende jaren zich blijven voortdoen, moet bijzondere aandacht worden besteed aan dit soort situaties, waarbij de menselijke factor vaak een belangrijke rol speelt.

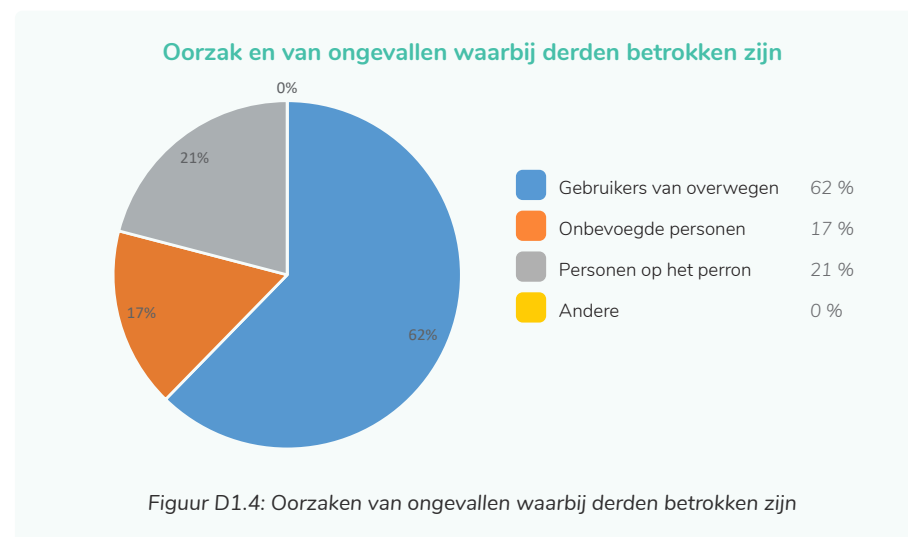


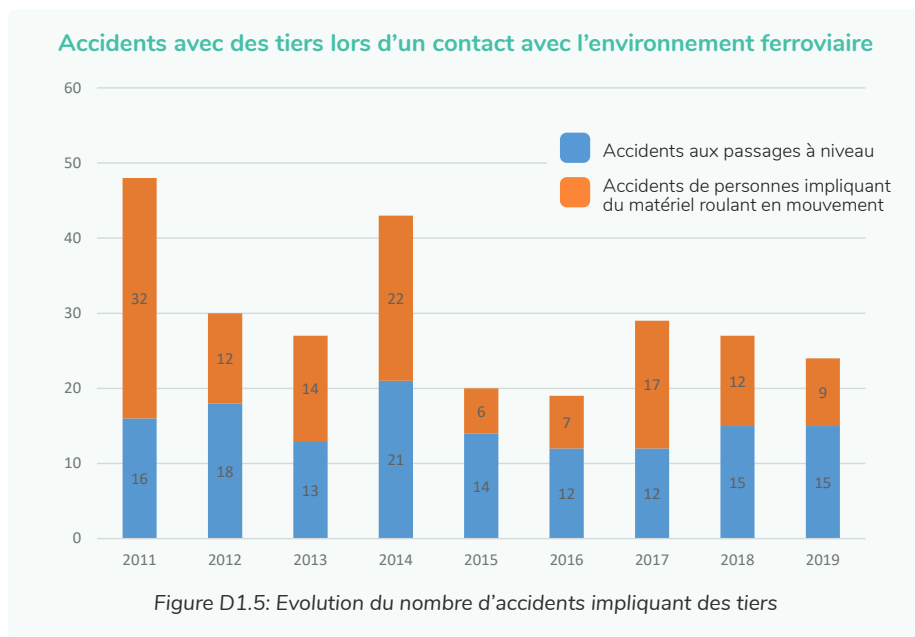
Ten opzichte van 2018 daalde het aantal significante ongevallen van 31 naar 27, dat is een daling van 13 %. Het aantal ongevallen op overwegen (15) bleef hetzelfde, maar één had een interne oorzaak en was dus niet te wijten aan de onvoorzichtigheid van de gebruiker. Daarentegen waren er 3 ongevallen van het type persoonsongeval minder dan in 2018, waarbij we dus van 12 naar 9 gingen.

Zoals dit al het geval was voor de vorige jaren, doet een overgroot deel van de ongevallen (89 %) zich voor op het raakvlak tussen het spoorwegdomein en de externe omgeving: in 2019 deed meer dan één ongeval op twee (56 %) zich voor op een overweg en in één ongeval op drie (33 %) waren derden betrokken.



Van deze 24 ongevallen waarbij derden betrokken zijn, houdt 62 % verband met gebruikers van overwegen, heeft 17 % te maken met personen die zich ongeoorloofd op de sporen bevonden en 21 % met personen die zich op de perrons bevonden.





Deze ongevallen waarbij derden betrokken zijn, zijn erg moeilijk te voorzien en te voorkomen. De investeringen in technische systemen zoals ETCS hebben hierop immers geen invloed.

De infrastructuurbeheerder zet al jarenlang aanzienlijke middelen in om ongevallen op het raakvlak van het spoorwegdomain en de externe omgeving te proberen verminderen. Deze middelen betreffen onder meer de invoering van twee actieplannen 'Veiligheid aan overwegen' en 'Preventie van trespassing'. Deze plannen omvatten niet enkel technische oplossingen, zoals de vermindering van het aantal overwegen of de beveiliging ervan, de installatie van afsluitingen, struikelmatten of intrusiedetectiecamera's, maar ook grootschalige sensibiliseringscampagnes voor het publiek om het bewust te maken van de risico's die bepaald onwettig en gevaarlijk gedrag voor hun eigen veiligheid kan inhouden.

Deze actieplannen zijn niet recent. Al jarenlang probeert de infrastructuurbeheerder via deze middelen immers het tij te keren. Zo investeerde de infra-

structuurbeheerder in 2019 bijvoorbeeld 15,6 miljoen euro voor de afschaffing van 13 overwegen, installeerde hij 'Blocking Back'-verkeersborden en identificatiestickers, voerde hij 2 sensibilisatiecampagnes: de campagne Jeroom Slagboom en de encenering van een ongeval op een overweg in de populaire reeks 'Thuis' die de openbare omroep op de zender Eén uitzendt.

Wat de problematiek van trespassing betreft, heeft de infrastructuurbeheerder borden met het verbod op het oversteken van de sporen geïnstalleerd, heeft hij struikelmatten gelegd, aaneengesloten afsluitingen of traditionele vaste afsluitingen geplaatst. Hij heeft zich ook volop ingezet om jongeren bewust te maken aan de hand van diverse en uiteenlopende instrumenten: de grote schoolkalender, het spelletjesboek, het spoorveiligheidspakket, een stand op het festival van de 'Ketnet Summer Tour' of nog, de ervaring in virtual reality 'The Floor'.

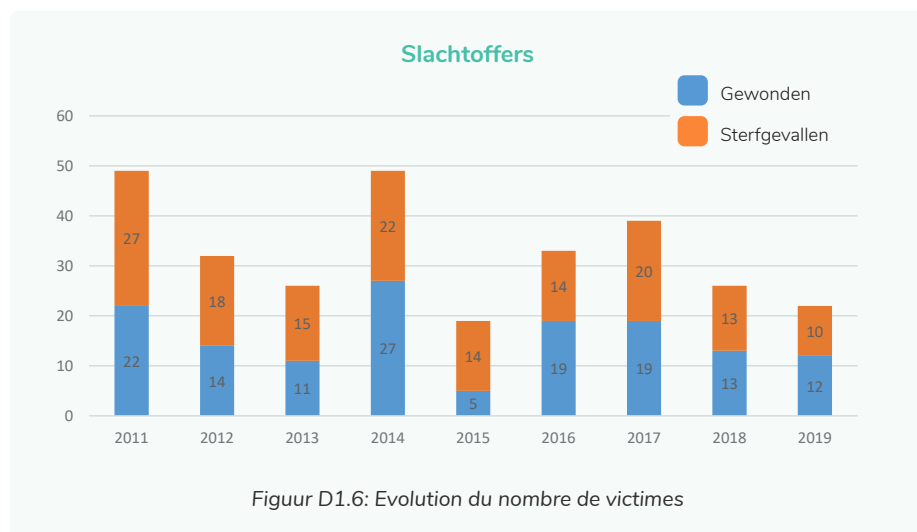
Dodelijke en ernstig gewonde slachtoffers

De onderstaande grafieken en tabellen geven het aantal slachtoffers (doden of zwaargewonden) weer ingevolge ongevallen die zich op het Belgische spoorwegnet hebben voorgedaan volgens de categorieën die door de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren (GVI) zijn bepaald. Voor het tweede jaar op rij telden we geen reizigers of werknemers binnen de spoorwegsector als slachtoffers.

In 2019 hebben 10 personen het leven gelaten bij een ongeval dat zich voerde op het Belgische spoorwegnet. Dit zijn 3 overlijdens minder ten opzichte van 2018. Wanneer men dit cijfer vergelijkt met de cijfers van de voorbije jaren, is dit het laagste cijfer sedert 2011. Vergeleken met 2018, dat al een bijzonder gunstig jaar was op vlak van het aantal mensen dat omkwam op het spoor, was er een afname van het aantal gebruikers van overwegen dat werd gedood. Wel was er een toename met 2 slachtoffers bij mensen aanwezig op het perron die werden geraakt door een rijdende trein (categorie 'Overige'). In 2019 is geen enkele passagier van een trein omgekomen.

Ook het aantal ernstig gewonde slachtoffers blijft afnemen, ook al daalt dit cijfer minder snel dan bij dodelijke slachtoffers: een totale afname van slechts 1 eenheid, gekenmerkt door een afname in alle categorieën behalve voor de gebruikers van overwegen, die zagen hun aantal toenemen met 3 eenheden.

In het algemeen, of het nu gaat om ernstig of dodelijk letsel, zijn het de gebruikers van overwegen die de hoogste prijs betalen.



DODELIJKE SLACHTOFFERS VOLGENS CATEGORIE VAN BETROKKEN PERSONEN SINDS 2011						
Jaar	Reizigers	Werknemers	Gebruikers van overwegen	Onbevoegde personen	Anderen	Totaal
2011	0	2	8	15	2	27
2012	0	1	13	3	1	18
2013	0	0	6	9	0	15
2014	0	1	11	9	1	22
2015	0	0	11	2	1	14
2016	2	1	4	4	3	14
2017	1	3	9	7	0	20
2018	0	0	9	4	0	13
2019	0	0	7	1	2	10

Figuur D1.7

ERNSTIG GEWONDE SLACHTOFFERS VOLGENS CATEGORIE VAN BETROKKEN PERSONEN SINDS 2011						
Jaar	Reizigers	Werknemers	Gebruikers van overwegen	Onbevoegde personen	Anderen	Totaal
2011	3	1	9	4	5	22
2012	1	3	5	5	0	14
2013	0	0	6	4	1	11
2014	1	5	11	7	3	27
2015	0	0	2	2	1	5
2016	9	1	8	1	0	19
2017	3	6	3	4	3	19
2018	0	2	3	3	5	13
2019	0	0	6	3	3	12

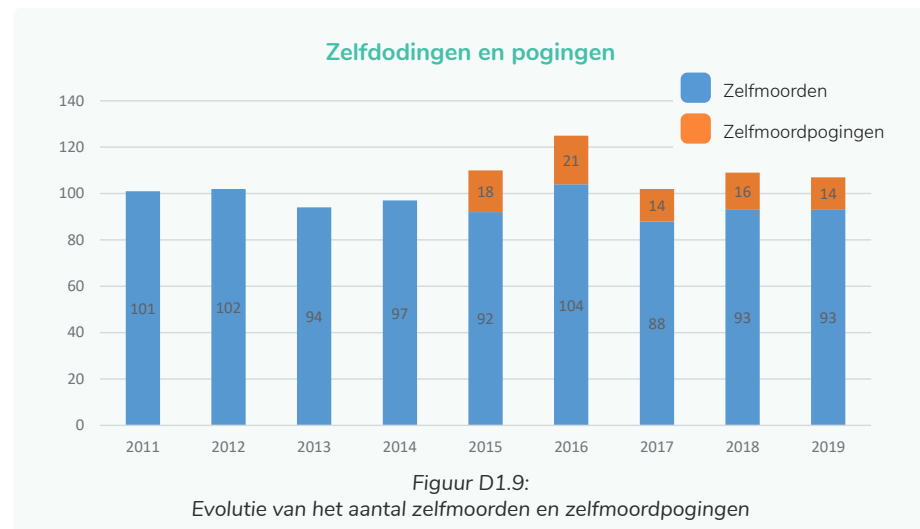
Figuur D1.8

Tenslotte, op de 27 significante ongevallen die zich in 2019 voordeden:

- hebben 6 ongevallen - ofwel 22 % van de ongevallen - geen (dodelijk of zwaargewond) slachtoffer gemaakt;
- hebben 10 ongevallen - ofwel 37 % - tot het overlijden van een persoon geleid;
- is bij 10 ongevallen - ofwel 37 % - een persoon zwaargewond geraakt;
- heeft 1 ongeval - ofwel 4 % - ten minste 2 slachtoffers gemaakt (in dit geval raakten 2 personen zwaargewond).

Zelfdodingen

In 2019 hebben 93 personen een einde gemaakt aan hun leven en 14 personen hebben dit gepoogd. Ten opzichte van de voorgaande jaren, blijft het aantal pogingen - al dan niet geslaagd - opvallend gelijklopend, ondanks een piek in 2016.



Gevaarlijke goederen (RID)

Volgens Richtlijn 2014/88/EU betreft de CSI «Ongeval met het vervoer van gevaarlijke goederen» moet elk ongeval of incident worden gemeld conform sectie 1.8.5. van deel I van het RID. Deze verordening bepaalt immers dat elk voorval waarbij gevaarlijke goederen zijn betrokken en dat zich in bepaalde omstandigheden voordoet¹, aan DVIS moet worden gemeld.

Door de toepassing van RID 1.8.5. moeten overigens enkel de ongevallen en incidenten waarbij “er een dreigend risico bestaat op productverlies”, worden gemeld als “ongeval waarbij ten minste een spoorwegvoertuig is betrokken dat gevaarlijke goederen vervoert” en waarbij er geen verlies van lading is geweest.

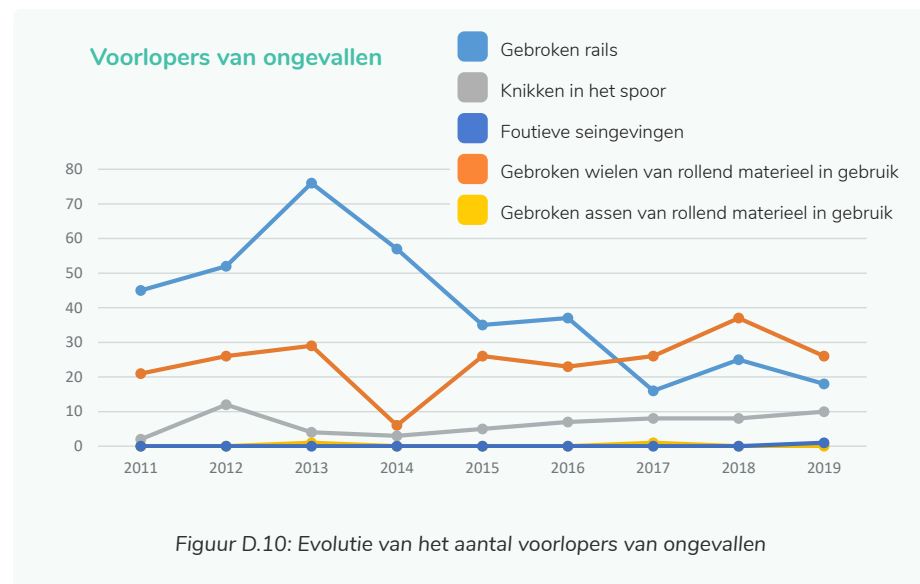
In 2019 werd een significant ongeval ook gecategoriseerd als een ongeval waarbij gevaarlijke goederen zijn betrokken zonder verlies van lading. Het ging om een botsing tussen twee treinen ingevolge een SPAD in het vormingsstation van Monceau op 4 januari 2019, wat leidde tot de ontsporing van 2 locomotieven en een wagon die propyleenoxide vervoerde.

1. Volgens deel I van het RID, hoofdstuk 1.8.5. moet overigens elk voorval waarbij gevaarlijke goederen betrokken zijn en dat zich in bepaalde omstandigheden voordoet, aan DVIS worden gemeld volgens een model van verslag vastgelegd in hoofdstuk 1.8.5.4. van het RID. Elk ongeval of ernstig incident dat zich voordoet bij het laden, vullen, vervoeren of lossen van gevaarlijke goederen op het Belgisch grondgebied, en waarvan de gevolgen aan een van de onderstaande karakteristieken voldoen:
 - ladingverlies of risico daarop;
 - overlijden of lichamelijke schade die een intensieve medische behandeling, de hospitalisatie van het slachtoffer gedurende minstens 1 dag of een werkonbekwaamheid van ten minste 3 opeenvolgende dagen vereisen;
 - het bedrag van de schade aan het materieel of aan het milieu loopt op tot ten minste € 50.000;
 - de interventie van de hulpdiensten voor de evacuatie van het gebied of de sluiting van openbare wegen voor het verkeer gedurende ten minste 3 uren.

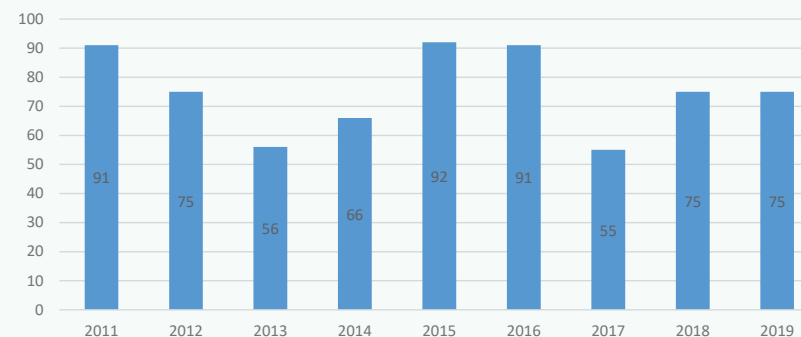
Voorlopers van ongevallen

Na 2017 is 2019 het tweede jaar met de minste voorlopers van ongevallen. Voor 2019 kunnen we ook vaststellen dat:

- Het aantal spoorstaafbreeken sterk gedaald is ten opzichte van 2018 (-7 stuks of 28 %);
- Het aantal knikken in het spoor ook aanzienlijk is afgenomen (-11 eenheden, of 30 %);
- Het aantal foutieve seingevingen is toegenomen (+2 eenheden, of 25 %);
- Hoewel het aantal SPAD's stabiel blijft, het aandeel SPAD's dat het gevaarlijke punt bereikt niettemin toeneemt;
- Er voor het tweede achtereenvolgende jaar geen wielbreuk is geweest van rollend materieel in dienst;
- Er voor het eerst sinds 2011 een asbreuk was van rollend materieel in dienst.



Seinvoorbijrijdingen bij gevaar



Figuur D1.11: Evolutie van het aantal SPAD's

* De in België gebruikte definitie voor een SPAD werd in 2018 in overeenstemming gebracht

Net als vorig jaar bleef DVIS veel aandacht besteden aan de correcte definitie van een trein in relatie tot SPAD's. DVIS heeft inderdaad ingezien dat de definitie van SPAD zoals gedefinieerd op Europees niveau in voorgaande jaren niet volledig werd gerespecteerd in onze rapportering. Er werden namelijk afwijkingen geconstateerd op het niveau van de specifieke definitie van een trein en de differentiatie tussen verkeer op het hoofdspoor en op het secundaire spoor. Daarom werden sommige SPAD's, die in het verleden zouden zijn meegeteld, dit jaar genegeerd en vice versa. Deze strikte toepassing van de Europese definitie van SPAD zorgt dus voor een breuk in de continuïteit van de cijfers vanaf 2018, wat een vergelijking met de cijfers van voorgaande jaren bemoeilijkt.

Als we met dezelfde filosofie waren doorgedaan, zou het aantal SPAD's zijn geëvolueerd van 55 in 2017 naar 87 in 2018 en 85 in 2019, een niveau dat slechts iets lager is dan het niveau van 2015-2016. Als we de definitie van een SPAD volgens de Europese regelgeving toepassen, verlaagt dit cijfer van 85 naar 75, aangezien alleen SPAD's die worden veroorzaakt door spoorvoertuigen die als «treinen» worden aangeduid, worden geteld, ongeacht het type spoor.

Van deze 75 SPAD's in 2019 zagen 29 van hen, of 39 %, het spoorvoertuig het eerste gevarenpunt passeren. Dit aandeel is gestegen ten opzichte van vorig jaar aangezien dit percentage 33 % bedroeg in 2018. Door de wijziging in de toepassing van de definitie is een meer diepgaande analyse voor dit jaar echter nog delicaat.

SEINVOORBIJRIJDINGEN BIJ GEVAAR				
Jaar	Zonder voorbijrijding van een gevaarlijk punt		Met voorbijrijding van een gevaarlijk punt	
	Aantal SPAD's	Verhouding ten opzichte van het totale aantal SPAD's	Nombre de SPAD	Verhouding ten opzichte van het totale aantal SPAD's
2015	52	57%	40	43%
2016	49	54%	42	46%
2017	36	65%	19	35%
2018	50	67%	25	33%
2019	46	61%	29	39%

Figuur D1.12:

Verhouding van het aantal SPAD's met en zonder voorbijrijding van een gevaarlijk punt

* De in België gebruikte definitie voor een SPAD werd in 2018 in overeenstemming gebracht

Kosten van significante ongevallen

Doorgaans variëren de kosten van significante ongevallen sterk naargelang het type ongeval: naargelang het soort betrokken voertuig kunnen de gevolgen van ongevallen op overwegen en botsingen economisch gezien immers groter zijn dan voor andere ongevallen.

In 2019 bedroegen de gemiddelde kosten van een significant ongeval 1 miljoen euro, zonder rekening te houden met de economische gevolgen door de vertraging van het spoorvervoer. Sinds 2017 worden immers enkel de totale waarden van de minuten vertraging, zowel voor het reizigersvervoer als voor het goederenvervoer, gemeld aan het Agentschap, dat zelf instaat voor de berekening van de economische kosten van deze vertragingen.

Ter informatie geven we niettemin mee dat de infrastructuurbeheerder deze economische kosten voor 2019 op € 128.627 heeft geraamd.

Technische veiligheid van de installaties en het gebruik daarvan, veiligheidsbeheer

Infrabel beheert 3.615 km spoorlijnen, goed voor 6.534 km sporen in totaal. Dankzij de investeringen in de automatische treinbeveiligingssytemen (ATB) en in de afschaffing van overwegen kan de technische veiligheid van de infrastructuur geleidelijk aan worden verbeterd.

• ATB

Het percentage spoorkm met een automatisch treinbeveiligingssysteem (ATB), TBL1+ inclusief, bedraagt sinds 2015 80 % ten opzichte van 65 % in 2014.

Eind 2016 werden de investeringen in TBL1+ afgerond. Eind 2016 was 74 % (of 4 810 spoorkm) uitgerust met het automatische stopsysteem TBL1+ en dit tegenover 62 % (of 4 043 spoorkm) twee jaar eerder. Daarmee is het in dienst op de voornaamste knooppunten in het net en worden volgens Infrabel 99,9 % van de risico's gedekt.

Eind 2019 was 27 % van het spoorwegnetwerk met een stuurpostsignalisatiesysteem (ETCS, TBL2 of TVM430) uitgerust tegenover 15 % vijf jaar eerder. De installatie van ETCS wordt de komende jaren voortgezet en zal hoofdzakelijk op lijnen waar reeds TBL1+ aanwezig is, worden geïnstalleerd. Bijgevolg zal het totale aantal beveiligde spoorkm niet meer significant stijgen, de beveiligingsgraad zal wel verbeteren.

• Overwegen

In 2019 daalde het totale aantal overwegen met 13 eenheden en bedroeg het 1 700, wat neerkomt op iets minder dan 83 % van het aantal in 2006. Dat is ongeveer 1 overweg per 2 km spoorlijn.

Het aantal actieve overwegen, 1.476 in 2019, en het aantal passieve, 224 in 2019, neemt van jaar tot jaar af. Het aandeel actieve overwegen blijft stabiel rond 87 %.

D.2 Resultaten van veiligheidsaanbevelingen

Tijdens het jaar 2019, heeft het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor aan DVIS gemeld dat het vijf onderzoeken heeft opgestart, naar aanleiding van ongevallen of incidenten die plaats hadden in 2019, namelijk:

- Noorderkempem – 11/02 – Seinvoorbijrijding
- Gent-Sint-Pieters – 14/04 – Aanrijding (significant ongeval)
- Belsele-Sinaai – 09/05 – Ontsporing (significant ongeval)
- Aarschot – 20/06 – Aanrijding voertuig (significant ongeval)
- Luik-Guillemins – 11/07 – Ontsporing

Drie van deze onderzoeken waren een gevolg van een significant ongeval.

DVIS heeft in de loop van 2019 drie ongevalsverslagen ontvangen van het Onderzoeksorgaan. Hierin werden geen nieuwe aanbevelingen geformuleerd:

Ongeval	Datum	Type	Publicatie verslag	Aanbevelingen
Neufvilles	08/06/2018	Ontsporing	27/06/2019	0
Gent-Sint-Pieters	14/04/2019	Botsing	06/09/2019	0
Brussel-Noord	24/04/2018	Overige (trein ontsnapt)	10/05/2019	0

In 2019 heeft DVIS geen enkel onderzoeksverslag ontvangen van onderzoekersorganen uit andere lidstaten.

DVIS houdt toezicht op de maatregelen die de spoorwegactoren nemen naar aanleiding van de aanbevelingen die het Onderzoeksorgaan aan de betrokken spoorwegactoren richt in haar veiligheidsverslagen. Deze maatregelen hebben als doel het veiligheidsniveau te verhogen.

DVIS organiseert dit toezicht op een gestructureerde manier. De spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder worden uitgenodigd op een periodieke bilaterale vergadering. In de loop van deze vergadering leggen de actoren rekenschap af over de maatregelen die werden genomen naar aanleiding van de aanbevelingen van het Onderzoeksorgaan. DVIS houdt toezicht op deze acties aan de hand van een 8-fasenproces. Als de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder met een audit kan aantonen dat de genomen maatregelen doeltreffend zijn, dan stelt DVIS in haar jaarverslag betreffende de opvolging van de aanbevelingen aan het Onderzoeksorgaan voor om de aanbeveling af te sluiten. Items die afgesloten werden, worden niet meer opgenomen in het volgende jaarverslag.

CERTIFICATIE EN TOELATINGEN

E



E.1	Oriëntatie	28
E.2	Contacten met andere nationale veiligheidsinstanties	30
E.3	Procedurele problemen	31
E.4	Reacties	31

E.1 Oriëntatie

Spoorwegondernemingen

Begin 2019 hadden 15 spoorwegondernemingen toelating om het Belgische netwerk te gebruiken, waarvan 6 Belgische ondernemingen met de delen A en B uitgereikt door DVIS en 9 buitenlandse ondernemingen met enkel deel B uitgereikt door DVIS (zie Bijlage 3). Eén onderneming maakte hier geen gebruik. DVIS heeft op 18/02/2019 het certificaat van een andere onderneming ingetrokken. We zien voor het eerst een lichte daling van het aantal spoorwegondernemingen dat in België mag opereren. In 2019 werden 4 certificaten deel B en 2 certificaten deel A vernieuwd.

Onze vaststelling van de voorgaande jaren betreffende de maturiteit op het vlak van veiligheidsbeheersysteem blijft nog steeds actueel: de spoorwegondernemingen moeten hierin nog verbeteren. Het gebrek aan specialisten op de arbeidsmarkt blijft een groot probleem en spoorwegondernemingen hebben moeite om medewerkers met de nodige competenties te vinden of behouden. Dit geldt vooral voor kleinere ondernemingen.

Opleidings- en Psycho-medische centra

In België werden conform de voorschriften van de richtlijn 2007/59/EG betreffende de certificering van treinbestuurders de volgende instellingen erkend door de veiligheidsinstantie voor het jaar 2019:

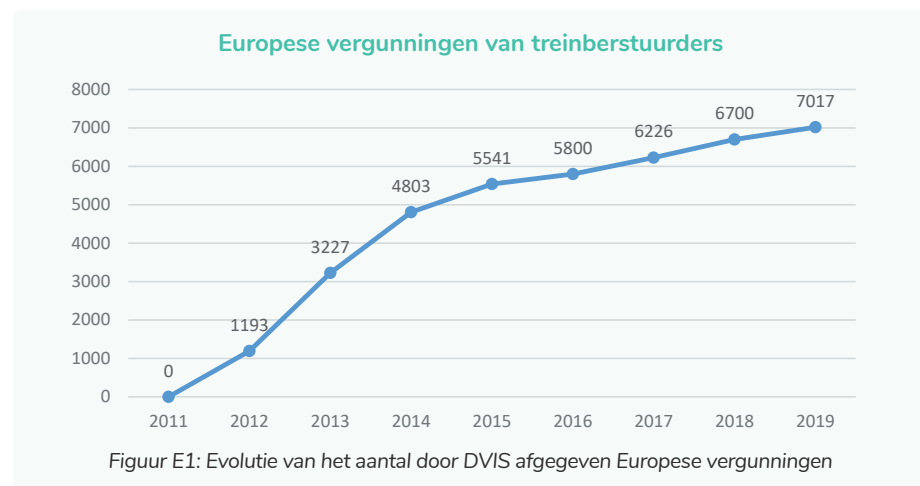
- 5 psycho-medische centra zijn bevoegd om de medische en psychologische onderzoeken uit te voeren die vereist zijn voor het bekomen van een Europese vergunning van treinbestuurder:
 - 2 centra zijn erkend voor medische en psychologische onderzoeken.
 - 1 centrum is enkel erkend voor medische onderzoeken.
 - 2 centra zijn enkel erkend voor psychologische onderzoeken.
- 5 opleidingscentra voor het opleiden van de treinbestuurders (basis- en specifieke opleiding):
 - 2 van deze centra zijn erkend volgens het principe van de uitbreiding van het veiligheidscertificaat B.
 - 1 van deze centra heeft voor België slechts een erkenning voor het certificeren van de specifieke kennis Infrastructuur, als aanvulling op de erkenningen die dit centrum al heeft bekomen in andere lidstaten.
 - 1 van deze centra heeft voor België slechts een erkenning voor het certificeren van de taalkennis van de treinbestuurders.
- 58 examinatoren voor het examineren van de beroepskennis van de treinbestuurders.

Europese vergunning van treinbestuurder / Nationaal register der vergunningen

In 2019 werden er door DVIS 317 nieuwe vergunningen en 79 duplicaten afgeleverd, 132 vergunningen werden gewijzigd. Het aantal nieuwe vergunningen is gedaald met 33 % in vergelijking met 2018.

In overeenstemming met de richtlijn 2007/59/EG zijn er sinds 28 oktober 2018 geen nationale vergunningen meer geldig in België.

In totaal heeft DVIS sinds 2011 7.017 Europese vergunningen afgegeven.



Rollend materieel

In 2019 werden 36 toelatingen voor indienststelling van rollend materieel afgeleverd of vernieuwd als gevolg van een wijziging. In Bijlage 3 is een overzicht van de toelatingen voor indienststelling opgenomen en eveneens een overzicht van het aantal spoorvoertuigen die als actief geregistreerd staan in het Belgisch Nationaal Voertuigenregister op 1 januari 2020.

Het nationaal voertuigregister bevat het Europese Voertuignummer (EVN) en alle administratieve gegevens van een in België geregistreerd (en dus toegelaten) voertuig.

Eind 2019 waren ongeveer 45 % van de krachtvoertuigen en stuurpostrijtuigen die in België mogen rijden, uitgerust met ETCS. Voor TBL1+ was dit percentage net geen 85 %. Indien we enkel kijken naar de in België ingeschreven krachtvoertuigen en stuurpostrijtuigen zijn de cijfers iets verschillend, namelijk 40 % met ETCS en 97 % met TBL1+. Dit verschil is te wijten aan de vloot van NMBS die volledig met TBL1+ uitgerust werd en een groot aandeel heeft in het totaal. De installatie van ETCS op het materieel van NMBS werd opgestart en zal de komende jaren verder uitgerold worden.

Infrastructuurbeheerder

In december 2019 heeft DVIS toestemming gegeven voor de indienststelling van een nieuwe digitale inlinking (Siemens Trackguard SIMIS-W) gekoppeld aan een nieuw spoorvrijmeldingsdetectiesysteem (Siemens TCM 100) op de L73 tussen Lichtervelde en Diksmuide. Evenals de eerste ingebruikname van de ETCS2 Full Supervision op het gedeelte van de L73 tussen Diksmuide en De Panne. Het is een pilootlijn die tot doel heeft een technisch systeem te valideren voordat het op het netwerk wordt geïmplementeerd.

E.2

Contacten met andere nationale veiligheidsinstanties

Spoorwegondernemingen

DVIS heeft een aantal contacten gehad met andere instanties die veiligheids-certificaten uitreiken.

Om de gevolgen van een mogelijke harde Brexit voor een spoorwegonderne-ming op te vangen hebben DVIS en het Etablissement Public de Sécurité Fer-roviaire (EPSF) contacten gehad over de behandeling van aanvraag van een veiligheidscertificaat. De coördinatie tussen DVIS en EPSF heeft toegelaten om de geldigheidsperiode van de veiligheidscertificaten in België en Frankrijk op dezelfde dag te laten starten.

In het kader van de behandeling van een uniek veiligheidscertificaat voor een onderneming die over een Belgisch veiligheidscertificaat deel A beschikt heeft DVIS informatie gedeeld met het Bureau dat optrad als Safety Certification Body.

Na de uitreiking van een veiligheidscertificaat worden in de eerste vergadering die daarop volgt in het kader van toezicht met een andere veiligheidsinstantie zekere vaststellingen met elkaar gedeeld. Het betreft vaststellingen gedaan tijdens de beoordeling van het aanvraagdossier voor het verkrijgen van een veiligheidscertificaat waarvan ingeschat wordt dat ze van belang zijn voor een andere veiligheidsinstantie.

Opleidingsinstellingen

Nihil.

Rollend materieel

In het kader van de aflevering van toelatingen voor het in dienst stellen van voertuigen zijn er contacten met de andere betrokken veiligheidsinstanties en het Bureau voor de lopende projecten waarbij het gebruiksgebied van het voertuig meerdere lidstaten omvat. Hiermee wordt de samenwerking, zoals voorzien in het 4de spoorwegpakket, reeds in praktijk gebracht.

E.3 Procedurele problemen

Nihil.

E.4 Reacties

Er bestaan geen formele mechanismen voor reactie bestemd voor de spoorwegondernemingen en DVIS heeft de nood hieraan ook niet vastgesteld.

DVIS beoogt het onderzoek van een certificeringsdossier voor spoorwegondernemingen op basis van een opbouwende uitwisseling die zowel de spoorwegonderneming als de nationale veiligheidsinstantie in staat stelt om zich openlijk uit te spreken over de geschilpunten. Deze aanpak vereist veelvuldige contacten met de spoorwegonderneming alsook een duidelijke en nauwkeurige argumentatie en motivering door de nationale veiligheidsinstantie. Ze heeft het voordeel dat het de spoorwegonderneming ertoe brengt de noodzakelijke verbeteringen, die ze aan haar dossier moet aanbrenge, te erkennen. Om een gelijke en rechtvaardige behandeling van alle dossiers te waarborgen, wordt de certificering geformaliseerd via een proces dat procedures bevat die de medewerkers van DVIS moeten naleven.

Indien de spoorwegonderneming meent dat de beslissing van de directeur van DVIS niet pertinent is, dan staat het haar steeds vrij om deze voor het gerecht aan te vechten. In 2019 werd er 1 beroep aangetekend, maar de onderneming trok zich vervolgens terug uit de procedure. De situatie is gelijkaardig voor andere types beslissingen.

F

TOEZICHT

F.1	Strategie en plan(nen)	33
F.2	Personeel	33
F.3	Competentie	34
F.4	Besluitvorming	35
F.5	Coördinatie en samenwerking	35
F.6	Vaststellingen en genomen maatregelen	36

F.1 Strategie en plan(nen)

Jaarlijks bepaalt DVIS de prioritaire thema's en het beleid inzake het toezicht voor het komende jaar en publiceert deze op haar website.

Het gaat om punten die opgevolgd moeten worden op basis van de informatie verkregen bij het onderzoek van:

- het certificeringsdossier van een spoorwegonderneming;
- het vergunningsdossier van de infrastructuurbeheerder;
- een dossier voor de indienststelling van 'Infrastructuur';
- een dossier voor de indienststelling van 'Rollend Materieel';

en daarnaast:

- punten die in het oog moeten worden gehouden op basis van de analyse van de jaarverslagen van de infrastructuurbeheerder en van de spoorwegondernemingen;
- opvolging van de indicatoren voor het veiligheidsniveau (gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, naleving van de veiligheidsdoelstellingen, enz.);
- aanbevelingen van het Onderzoeksgaan;
- uitgevoerde toezichthoudende activiteiten.

De activiteiten betreffende toezicht worden regelmatig herzien om zich ervan te vergewissen dat ze nog steeds in overeenstemming zijn met de elementen die een invloed hebben op het veiligheidsniveau van het netwerk.

F.2 Personeel

DVIS heeft 7,34 VTE ingezet voor de toezichthoudende activiteiten op een personeelsbestand van 36,4 VTE. Deze VTE worden berekend op basis van de uitgevoerde opdrachten en de gemiddelde werklast per opdracht. Er was voorzien om 8,46 VTE in te zetten, maar personeelsgebrek en een aantal andere prioritaire opdrachten noodzaakten tot het herschikken van de geplande activiteiten. Daarmee voerde DVIS 87 % van de geplande inspecties uit.

F.3 Competentie

Competentiebeheer

Elke medewerker² van DVIS beschikt naast een functiebeschrijving ook over een generiek en technisch competentieplan. Binnen de verschillende operationele afdelingen van DVIS liggen andere accenten, maar technische spoor-kennis en kennis in verband met risicoanalyses en audits vormen de belangrijkste pijlers voor het ontwikkelen van de competentie.

Opleidingsbeleid

Een nieuwe medewerker bij DVIS doorloopt een integratietraject van één jaar zodat hij de werking van de dienst, de actoren in de spoorwereld en zijn eigen taken grondig leert kennen. Hij wordt hierin bijgestaan door zijn mentor of sta-gebegeleider. Hij ontvangt bij indiensttreding een competentieplan die hoort bij de functie die hij zal uitoefenen. Voor alle medewerkers wordt het compe-tentieplan als basis gebruikt voor de ontwikkeling. In het jaarlijks planningsge-sprek worden naast prestatiedoelstellingen ook ontwikkelingsdoelstellingen vastgelegd en wordt afgesproken welke opleidingsacties nodig zijn. Dat zal enerzijds gebeuren via “leren op de werkvloer” (zelfstudie of mentorschap door reeds ervaren medewerkers) en anderzijds via opleidingen. We onderscheiden drie soorten opleidingen: specifieke opleidingen (audit, risicoanaly-se, budget, enz.), generieke opleidingen bij OFO (taal, communicatie, enz.) en spoor-specifieke opleidingen bij de spoorsector (introductie in de spoorwegex-ploitatie bij Infrabel, workshops bij EUAR, enz.)

Prestatiemanagement

Voor het opvolgen van de evolutie van de prestatie- en ontwikkeldoelstellin-gen zijn functionerings- en evaluatiegesprekken cruciaal. Het persoonlijk ont-wikkelplan (POP) wordt dus jaar na jaar opgevolgd in de applicatie Crescendo.

Toekomst

Ontwikkeling van een globaal ontwikkelplan (GOP) voor DVIS zodat DVIS een geformaliseerd en gestructureerd inzicht krijgt in de competenties van de me-dewerkers, hun evolutie en de opleidingen die ze volgden.

F.4 Besluitvorming

In afwachting van de omzetting van het 4de spoorwegpakket zijn de besluitvormingscriteria gebaseerd op de beginselen vermeld in de verordeningen 1158/2010, 1169/2010 en 1077/2012, alsook op de interne procedures die eruit voortvloeien.

DVIS werkt aan de herziening van deze procedures en de gids voor het behalen van een veiligheidscertificaat als onderdeel van de implementatie van het 4^{de} spoorwegpakket.

F.5 Coördinatie en samenwerking

De samenwerking tussen DVIS en de Nationale Veiligheidsinstanties van Luxemburg, de Administration des Chemins de Fer (ACF), en van Frankrijk, het Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), functioneert op basis van drie uitwisselingsmomenten per jaar:

- Vergadering “Werkgroep” die bedoeld is om te werken aan een beter begrip van de principes en procedures die eigen zijn aan elke NVI;
- Vergadering “Terugblik op de gemeenschappelijke spoorwegondernemingen” tijdens dewelke de geïdentificeerde risico’s worden behandeld en een overzicht van de operationele activiteiten wordt gegeven;
- Vergadering “Toezichtsplan” met als doel om de planning van de supervisieactiviteiten binnen de spoorwegondernemingen te verbeteren en om de gemeenschappelijke supervisieactiviteiten te versterken.

Deze vergaderingen bieden ook de gelegenheid om ideeën uit te wisselen over verschillende en uiteenlopende onderwerpen (plan ter vermindering van de nationale veiligheidsvoorschriften, 4^{de} spoorwegpakket, enz.).

De uitwerking van de schriftelijke samenwerkingsregeling met de veiligheidsinstantie van Nederland, de Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T), werd afgerond in 2018. In februari 2019 is de samenwerkingsregeling door beide partijen ondertekend.

In 2019 vonden twee fysieke vergaderingen plaats, één in België en één in Nederland. Tijdens deze vergaderingen wordt niet alleen informatie gedeeld over de gemeenschappelijke spoorwegondernemingen en de uitgevoerde supervisieactiviteiten, maar komen ook andere thema’s aan bod gerelateerd aan de werking van onze diensten. Daarnaast zijn er ook enkele controles op het terrein gemeenschappelijk uitgevoerd. Dit was een positieve en leerrijke ervaring en zal in de toekomst verdergezet worden.

In 2019 is ook overleg opgestart met de Zwitserse veiligheidsinstantie OFT. Er zijn afspraken gemaakt over het samenwerkingsakkoord, het delen van informatie onder elkaar en de uitvoering van gemeenschappelijke toezicht activiteiten.

Na de eerste contacten in 2017 en 2018 met de Duitse Veiligheidsinstantie (EBA) zijn er geen verdere stappen meer gezet in 2019.

F.6 Vaststellingen en genomen maatregelen

Indien tekorten worden vastgesteld tijdens een supervisie activiteit wordt de onderneming hiervan steeds via een verslag op de hoogte gebracht. Op basis van dit verslag dient de onderneming vervolgens corrigerende maatregelen te implementeren met het oog op het wegwerken van de tekorten en het vermijden van een herhaling. Doorgaans neemt de betrokken onderneming de nodige corrigerende maatregelen.

In 2019 is DVIS overgaan tot de intrekking van een veiligheidscertificaat van een onderneming. De cumulatie én ernst van diverse vastgestelde tekorten in opeenvolgende supervisieactiviteiten en het uitblijven van de implementatie van doeltreffende corrigerende maatregelen noodzaakten de escalatie van de handhavingsmaatregelen door DVIS en heeft finaal tot de intrekking van het veiligheidscertificaat geleid.

- G.1 Toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling 38
- G.2 Toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor het veiligheidsbeheersysteem 40
- G.3 Toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor monitoring 40
- G.4 Afwijkingen met betrekking tot het certificeringssysteem van de entiteiten belast met het onderhoud (EBO) 41

UITVOERING VAN EU-PROJECTEN

G



G.1 Toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en - beoordeling

Ervaring van de nationale veiligheidsinstantie

DVIS vraagt in geval van een toelating tot indienststelling van rollend materieel en vaste installaties ook steeds de toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling (GVM of CSM) als bewijs van de veilige integratie van het subsysteem in het spoorwegsysteem, in het bijzonder indien deze integratie onvoldoende wordt gewaarborgd door de TSI en nationale regels, zoals vaak het geval bij het subsysteem CCS.

Bij wijzigingen door Infrabel aan de exploitatieregels (VVESI) is de CSM ook van toepassing. DVIS stelt vast dat de wijziging nagenoeg altijd als niet belangrijk wordt beschouwd en dat hierbij het advies van de spoorwegonderneming zelden wordt ingewonnen.

Het jaarverslag biedt niet bij alle spoorwegondernemingen een bondig overzicht van de wijzigingen waarbij de CSM werd toegepast. Verschillende ondernemingen melden dat er in 2019 geen wijzigingen waren waarop de CSM van toepassing was.

Verschillende spoorwegondernemingen geven aan dat deze CSM 402/2013 geïntegreerd is in hun veiligheidsbeheersysteem. Praktisch betekent dit dat hun risicobeoordelingsproces overeenstemt met het risicobeoordelingsproces uit deze CSM en dat er een systeem beschreven is voor het bepalen van de belangrijkheid van de wijziging.

Bij het inschatten van de belangrijkheid van een wijziging krijgt de wijziging zelden het besluit dat ze een belangrijke wijziging is. De beschrijving van de wijziging en de documentatie om de beslissing over de belangrijkheid te motiveren is nog steeds vatbaar voor verbetering.

In 2019 heeft DVIS een aantal inspecties uitgevoerd waarbij het beheersen van de risico's onderzocht is. Hoewel hierbij de toepassing van de CSM 402/2013 niet het kernthema vormde lieten deze inspecties toe toch een zicht te krijgen op de toepassing van het risicobeoordelingsproces door de ondernemingen. Tijdens deze inspecties zijn zwaktes vastgesteld over het identificeren van de gevaren, het analyseren van de risico's en het implementeren van risicobeheersmaatregelen.

Feedback van belanghebbenden

Het jaarverslag van iedere onderneming bevat een rubriek waarin ze toelichting geven over de toepassing van de CSM 402/2013. In een kleine minderheid van de ondernemingen waren er in 2019 wijzigingen die als belangrijk werden geïdentificeerd.

Feedback van onderneming 1

In 2019 heeft de spoorwegonderneming geen enkele wijziging van technische, operationele of organisatorische aard gekend die een impact hadden op de veiligheid en op de activiteiten op het Belgische spoorwegnet.

De spoorwegonderneming moest dus geen risicobeheerprocedure invoeren en toepassen voor haar activiteiten.

Feedback van onderneming 2

De risicobeoordeling is een onderdeel van een geïntegreerd managementsysteem. Het werd in de loop van 2019 toegepast voor de evaluatie en de beoordeling van de risico's m.b.t. de veiligheidsfuncties en de toegangen tot een aantal terminals. De resultaten van de deze beoordelingen zijn opgenomen in de risicolijst.

Feedback van spoorwegonderneming 3

De eisen van de CSM 402/2013 zijn nu integraal opgenomen in ons proces van voortdurende verbetering. Ontwikkelingen van het instrument zullen de integratie van organisatorische en menselijke factoren mogelijk maken. Het doel is immers om beter te anticiperen op het geheel van mogelijke wijzigingen in de organisatie.

Feedback van spoorwegonderneming 4

In 2019 kende de spoorwegonderneming geen significante wijzigingen en had ze geen bijzondere problemen met de toepassing van CSM 402/2013/EU.

De risicobeheerprocedure wordt toegepast en het was niet nodig om een beroep te doen op een externe beoordelingsinstantie.

Feedback van spoorwegonderneming 5

De spoorwegonderneming maakt een grondige analyse voorafgaand aan de wijziging, wanneer dit nodig is. Zo hadden we in 2019:

- ETCS-uitrusting (European Train Control System) op onze locomotieven voor Frankrijk.
 - Aspect 1: wijziging van het veiligheidssysteem
 - Een andere spoorwegonderneming heeft dit dossier (in samenwerking met ons) opgestart. We gaan van een lateraal seininrichtingssysteem naar een cabinesysteem - ETCS-informatica maakt de seinen overbodig en reageert in jouw plaats als jij niet ingrijpt. De leverancier van het systeem + de Entity in Charge of Maintenance (ECM) (onderhoud) van de locomotieven doen het nodige om nieuwe toelatingen te krijgen.
 - AsBo (beoordelingsinstantie) en Belgorail (om de analyse en de documenten te valideren)
 - NoBo een aangemelde instantie wanneer men nieuw materieel op de markt brengt om de conformiteit ervan met de reglementering te controleren.
 - Aspect 2: gebruikers

Wat ons betreft: CSM/GVM: Gemeenschappelijke veiligheidsmethode, 402 2013. Onze treinbestuurders -> geïnformeerd en opgeleid.

De wijziging beoordelen = besluitvormingsmatrix (significant of niet-significant). Van gemiddeld belang; noodzakelijke aanpassingen moeten worden bepaald en bewaakt.
- Wijziging van onze externe dienst voor de medische keuringen en de geschiktheidskeuringen.

Feedback van onderneming 6

In 2019 zijn er geen nieuwe wijzigingsdossiers bijgekomen die een nieuwe evaluatie van de CSM hebben mogelijk gemaakt.

Feedback van onderneming 7

In het kader van de toepassing van deze CSM wordt bij elke wijziging aan een document (niet enkel procedures maar ook registratieformulieren e.d.m.) een geregistreerde check toegepast om te bepalen of verdere behandeling van de procedure noodzakelijk is.

De spoorwegonderneming past een conservatie strategie toe op wijzigingen met in de eerste plaats implementatie van gewijzigde wetgevingen / regelgevingen en aanpassing van haar documentstructuur, zonder fundamentele wijzigingen.

In 2019 werd één dossier opgemaakt. Dit behandelde de mogelijke indienststelling van een voor de spoorwegonderneming nieuw type rollend materieel. De wijziging werd niet als belangrijk beschouwd.

Feedback van onderneming 8

Dit blijft een moeilijk verhaal. Een spoorwegbedrijf zal een verandering bijna altijd inschatten als niet significant doordat de meeste veranderingen geleidelijk en niet 'plotseling' zijn. Een lijst met verplicht te onderzoeken wijzigingen zou hier behulpzaam kunnen zijn.

Feedback van onderneming 9

De CSM/GVM gebeurt voorafgaand aan de exploitatie van een nieuwe productiesite. In 2019 werd geen enkele nieuwe site uitgebaat.

Feedback van onderneming 10

Geen enkele van de in 2019 doorgevoerde wijzigingen werd als significant beoordeeld.

Feedback van onderneming 11

Van de 14 projecten die het voorwerp uitmaken van een CSM-beoordeling werden er 3 als significant beoordeeld.

G.2 Toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor het veiligheidsbeheerssysteem

België heeft het Bureau en de Commissie in kennis gesteld dat zij de Richtlijn 2016/798 in 2020 wenste om te zetten. Hierdoor konden er nog geen aanvragen voor een uniek veiligheidscertificaat met exploitatiegebied België aangevraagd worden. Bijgevolg heeft DVIS nog geen ervaring met deze CSM opgedaan.

G.3 Toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor monitoring

Gespreid over enkele jaren heeft DVIS via een supervisieactiviteit de toepassing van deze CSM bij alle spoorwegondernemingen nagegaan. Begin 2019 vond de laatste inspectie plaats. Daarmee zijn alle spoorwegondernemingen die actief zijn op Belgisch grondgebied aan bod gekomen. Tijdens deze inspecties is bijzondere aandacht gegaan naar de monitoringstrategie en -planning. Hoewel alle ondernemingen hun monitoringproces trachten in lijn te brengen met deze CSM, blijkt uit deze inspecties dat er te weinig strategie achter de planning van de monitoringactiviteiten zit. Bovendien blijkt dat veel monitoringactiviteiten erop gericht zijn om de conformiteit met het veiligheidsbeheerssysteem na te gaan. Audits die het verhogen van de maturiteit van het veiligheidsbeheerssysteem beogen zijn sterk ondervertegenwoordigd.

G.4 Afwijkingen met betrekking tot het certificeringssysteem van de EBO

Niet van toepassing voor DVIS.

In België is de certificering van de entiteiten belast met het onderhoud (EBO) toevertrouwd aan (door BELAC) geaccrediteerde instellingen voor productcertificering (volgens de norm EN ISO/CEI 17065).

Tot op heden is Belgorail de enige Belgische instelling die gemachtigd is om EBO's te certificeren.



WIJZIGINGEN IN DE WETGEVING

- H.1 Spoorwegveiligheidsrichtlijn 43
- H.2 Belangrijke wijzigingen in wet-
en regelgeving 43

H

H.1 Spoorwegveiligheidsrichtlijn

Geldende wetgeving tot omzetting van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn;

Status van de omzetting van de wijzigingen van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn aan het eind van het verslagjaar (Bijlage 5).

H.2 Belangrijke wijzigingen in wet- en regelgeving

Zie Bijlage 5.

I



I.1	Verklaring	45
I.2	Veiligheidsoverleg	45
I.3	Werkgroepen	46

VEILIGHEIDSCULTUUR

I.1 Verklaring

DVIS wenst de competenties van zijn medewerkers in verband met veiligheidscultuur en de menselijke en organisatorische factoren te verhogen. Om deze doelstelling te kunnen bereiken werden in 2019 enkele initiatieven genomen.

DVIS heeft enerzijds een openbare aanbesteding uitgeschreven voor de ontwikkeling van een opleiding over menselijke en organisatorische factoren op maat van zijn medewerkers. Via deze openbare aanbesteding is een geschikte kandidaat geselecteerd die de opleiding in 2020 zal ontwikkelen en aan de medewerkers van DVIS verstrekken.

Anderzijds wenst DVIS zijn medewerkers ook op te leiden over het Europees model betreffende veiligheidscultuur binnen de spoorwegsector ontwikkeld door het Bureau. Door het verwerven van kennis over dit model wenst DVIS bij te dragen aan een betere verspreiding en toepassing van dit model bij de Belgische spoorwegoperatoren. Met het oog hierop heeft DVIS aan het Bureau gevraagd om een opleiding te kunnen voorzien aan zijn medewerkers.

I.2 Veiligheidsoverleg

Het ongeval in Buizingen in 2010 vormde de aanleiding om te starten met het 'veiligheidsoverleg', waarin de hele sector betrokken wordt. DVIS organiseert deze overlegmomenten. Ze worden bijgewoond door circa 70 aanwezigen uit de spoorsector en de transportsector. Het belangrijkste doel is informatie verspreiden en discussie stimuleren over veiligheidsproblemen die de hele sector aanbelangen. De deelnemers worden aangemoedigd presentaties te geven als basis voor deze discussies. De FOD MV geeft toelichting bij de meest recente aanpassingen in de wetgeving. In 2017 werd gestart met het geven van toelichting betreffende het vierde spoorwegpakket, in samenwerking met het Bureau.

Eind 2017 heeft het Veiligheidsoverleg een wettelijke basis gekregen in artikel 77 van de Spoorcodex:

"[...] De veiligheidsinstantie organiseert minstens één keer per jaar een veiligheidsoverleg dat alle, bij spoorveiligheid, betrokken en belanghebbende partijen samenbrengt, en onder andere, de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders, de fabrikanten en het onderzoeksorgaan."

In 2019 had het veiligheidsoverleg plaats op 9 mei en 14 november, respectievelijk het 17de en 18de Veiligheidsoverleg.

I.3 Werkgroepen

Op vraag van de sector, faciliteert DVIS werkgroepen rond actuele thema's. Deze komen meestal voort uit discussies op het veiligheidsoverleg. Deze werkgroepen laten toe om op een open manier problemen te bespreken, buiten de context van toezicht of certificatie. De thema's die in deze werkgroepen behandeld worden hebben vaak een relatie met de menselijke factor en de veiligheidscultuur.

Werkgroepen die in 2019 actief waren:

- 1. De werkgroep eindseinen (lampen of plaatjes voor goederentreinen) werd opgestart midden 2017. In 2019 heeft een consultant een studie uitgevoerd over de veiligheidsaspecten gerelateerd aan de invoering van reflecterende platen als eindsein voor een goederentrein. Verschillende leden van de werkgroep hebben actief meegewerkt met de consultant. Het eindverslag van deze studie is voorgesteld tijdens een vergadering en verspreid aan de leden. Deze werkgroep zet zijn activiteiten voort in 2020 om bij te dragen aan het opstellen van een verslag over de invoering van reflecterende platen in België.
- 2. De werkgroep opgedrukte beweging ontstond uit de schijnbare tegenstelling tussen de wetgeving Welzijn op het werk en de spoorreglementering over het gebruik van voettreden. De werkgroep heeft de schijnbare tegenstelling uitgeklaard. De ondernemingen moeten, rekening houdend met een risicoanalyse, de veiligheid tijdens het opduwen van wagens kunnen garanderen en indien nodig de gepaste maatregelen hiertoe nemen. Een camerasysteem dat in ontwikkeling is heeft bijzondere belangstelling genoten. Dit camerasysteem biedt de treinbestuurder een zicht op wat zich aan het andere eind van de goederentrein afspeelt tijdens het opduwen.
- 3. De werkgroep SPAD werd opgestart op initiatief van DVIS na het Veiligheidsoverleg begin 2019. Het doel is het analyseren van de achterliggende oorzaken van SPAD's en het delen van de resultaten met de hele spoorsector. Op basis van deze analyse kunnen er vervolgens eenvormige en efficiënte, correctieve maatregelen getroffen worden binnen de spoorsector. Er zal ook verder onderzocht worden wat het effect is van een strakkere toepassing van de Europese definitie van deze indicator op de cijfers en op de effecten van de maatregelen. Tijdens een eerste meeting op 1 oktober 2019 werd de huidige stand van zaken besproken. Er werd ook een basis gelegd voor een gezamenlijk actieplan.

BIJLAGEN & AFKORTINGEN

J

J.1	Bijlage 1 Thema's toezicht 2020	48
J.2	Bijlage 2 Gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren (GVI)	49
J.3	Bijlage 3 Certificatie en toelatingen	53
J.4	Bijlage 4 Uitvoering van veiligheidsmaatregelen naar aanleiding van veiligheidsaanbevelingen	55
J.5	Bijlage 5 Wijzigingen in de wetgeving	56
J.6	Afkortingen	57



J.1 / Bijlage 1: Thema's toezicht 2020

SPOORWEGONDERNEMINGEN	
Systeemaudits	Evaluatie van de maturiteit van het veiligheidsbeheer-systeem aan de hand van audits op de beheerpraktijken
Inspecties	Verificatie van de doeltreffendheid van de ondernomen acties in het kader van een plan van aanpak Verificatie van de uitvoering van de corrigerende maatregelen na een inspectie en of zij doeltreffend zijn. Verificatie van het rekening houden met de specifieke kenmerken van de LL-remblokken Opvolging van bezwaren geuit tijdens certificeringsactiviteiten Risicobeheer tijdens de uitvoering van plaatselijke operationele activiteiten
'Verification of conformity'	Operationele controle op basis van door DVIS gepubliceerde catalogi van overtredingen Gemeenschappelijke controle met andere NSA's Verificatie van de naleving van de communicatie-procedures over veiligheid tussen de IB en de spoorwegondernemingen
ROLLEND MATERIEEL EN GEVAARLIJKE GOEDEREN	
Inspecties	Gebruik FILL-IN en MERLIN

INFRASTRUCTUURBEHEERDER	
Systeemaudits	Audit vorming en veiligheidsfuncties: opvolging aanbevelingen audit VBUW van 2019 in verband met KB veiligheidsfunctie (verantwoordelijke beambte uitvoering van de werken) Audit opleiding bedienden van seinposten
Inspecties	Veiligheidsprocedures voor de werken die zouden kunnen indringen op het vrijruimteprofiel van het type II Controles op de werven Communicatie van de veiligheidsinstructies binnen Infrabel Evaluatie van de toepassing van de « notice 22 » en andere procedures voor verificatie en validatie Opvolging van de toepassing van de normen EN 50128 en in het kader van de toelating tot indienststelling van het ETCS niveau 2 met het nieuwe beveiligingssysteem SIMISW (interlocking)
'Verification of conformity'	Zichtbaarheid van de seinen Installatie van de spoortoestellen en wisselbediening Treindetectiesystemen Controles op de werven

OPLEIDINGSINSTELLINGEN, OPLEIDINGSCENTRA EN MEDISCHE EN PSYCHOLOGISCHE CENTRA	
Opleidingsinstellingen, opleidingscentra	Leadership en organisatie: toepassing principe van voortdurende verbetering Conformiteit van de specifieke opleiding (aanvullend certificaat) met de vigerende wetten en regelgevingen Vrijstellingen: evaluatiecriteria, rapportage, traceerbaarheid
Medische en psychologische centra	Spoorwegkennis: verwerven en op peil houden Leadership en organisatie met inbegrip van managementsystemen Kalibratie van meetinstrumenten Steekproefneming en analyse van anonieme medische dossiers
CCR-registers	Verificatie conformiteit t.o.v. beslissing 2010/17/EG
Aanvraagdossiers voor een Europese vergunning via de e-toepassing	Verificatie volledigheid en conformiteit t.o.v. bepalingen van de overeenkomst tussen de DVIS en de spoorwegondernemingen.

J.2 / Bijlage 2: Gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren (GVI)

SIGNIFICANTE ONGEVALLLEN EN UITSPLITSING NAAR SOORT								
jaar	botsing	ontsporing	ongeval op overwegen	ongeval met personen door bewegend rollend materieel	brand in rollend materieel	andere	totaal	1 000 000 treinkm
absoluut aantal								
2011	0	3	16	32	0	0	51	101,3
2012	3	2	18	12	1	0	36	99,3
2013	1	4	13	14	0	0	32	97,0
2014	3	0	21	22	1	0	47	96,6
2015	0	1	14	6	0	0	21	96,7
2016	2	0	12	7	0	1	22	97,1
2017	1	2	12	17	0	1	33	100,0
2018	0	2	15	12	2	0	31	101,6
2019	2	1	15	9	0	0	27	100,8
relatief ten opzichte van miljoen treinkm								
2011	0,000	0,030	0,158	0,316	0,000	0,000	0,504	
2012	0,030	0,020	0,181	0,121	0,010	0,000	0,363	
2013	0,010	0,041	0,134	0,144	0,000	0,000	0,330	
2014	0,031	0,000	0,217	0,228	0,010	0,000	0,486	
2015	0,000	0,010	0,145	0,062	0,000	0,000	0,217	
2016	0,021	0,000	0,124	0,072	0,000	0,010	0,227	
2017	0,010	0,020	0,120	0,170	0,000	0,010	0,330	
2018	0,000	0,020	0,148	0,118	0,020	0,000	0,305	
2019	0,020	0,010	0,149	0,089	0,000	0,000	0,268	

DODELIJKE SLACHTOFFERS VOLGENS CATEGORIE VAN BETROKKEN PERSONEN										
jaar	reizigers	werknemers	gebruikers van overwegen	onbevoegde personen	anderen op het perron	anderen niet op het perron	totaal rubriek anderen	totaal	1 000 000 000 reizigers-km	1 000 000 treinkm
absoluut aantal										
2011	0	2	8	15			2	27	10,8	101,3
2012	0	1	13	3			1	18	10,9	99,3
2013	0	0	6	9			0	15	10,9	97,0
2014	0	1	11	9			1	22	11,0	96,6
2015	0	0	11	2			1	14	10,6	96,7
2016	2	1	4	4			3	14	10,5	97,1
2017	1	3	9	7			0	20	11,3	100,0
2018	0	0	9	4	0	0	0	13	10,8	101,6
2019	0	0	7	1	2	0	2	10	11,2	100,8
relatief ten opzichte van miljoen treinkm										
2011	0,000	0,020	0,079	0,148			0,020	0,267		
2012	0,000	0,010	0,131	0,030			0,010	0,181		
2013	0,000	0,000	0,062	0,093			0,000	0,155		
2014	0,000	0,010	0,114	0,093			0,010	0,228		
2015	0,000	0,000	0,114	0,021			0,010	0,145		
2016	0,021	0,010	0,041	0,041			0,031	0,144		
2017	0,010	0,030	0,090	0,070			0,000	0,200		
2018	0,000	0,000	0,089	0,039			0,000	0,128		
2019	0,000	0,000	0,069	0,010			0,020	0,099		
relatief ten opzichte van miljard reizigerskm										
2011	0,000	0,184	0,737	1,383			0,184	2,489		
2012	0,000	0,092	1,197	0,276			0,092	1,658		
2013	0,000	0,000	0,551	0,827			0,000	1,378		
2014	0,000	0,091	1,002	0,820			0,091	2,005		
2015	0,000	0,000	1,040	0,189			0,095	1,324		
2016	0,190	0,095	0,380	0,380			0,285	1,330		
2017	0,089	0,266	0,799	0,622			0,000	1,776		
2018	0,000	0,000	0,835	0,371			0,000	1,206		
2019	0,000	0,000	0,627	0,090			0,179	0,895		

**ERNSTIG GEWONDE SLACHTOFFERS
VOLGENS CATEGORIE VAN BETROKKEN PERSONEN**

jaar	reizigers	werknemers	gebruikers van overwegen	onbevoegde personen	anderen op het perron	anderen niet op het perron	totaal rubriek anderen	totaal	1 000 000 000 reizigers-km	1 000 000 treinkm
absoluut aantal										
2011	3	1	9	4			5	22	10,8	101,3
2012	1	3	5	5			0	14	10,9	99,3
2013	0	0	6	4			1	11	10,9	97,0
2014	1	5	11	7			3	27	11,0	96,6
2015	0	0	2	2			1	5	10,6	96,7
2016	9	1	8	1			0	19	10,5	97,1
2017	3	6	3	4			3	19	11,3	100,0
2018	0	2	3	3	4	1	5	13	10,8	101,6
2019	0	0	6	3	3	0	3	12	11,2	100,8
relatief ten opzichte van miljoen treinkm										
2011	0,030	0,010	0,089	0,039			0,049	0,217		
2012	0,010	0,030	0,050	0,050			0,000	0,141		
2013	0,000	0,000	0,062	0,041			0,010	0,113		
2014	0,010	0,052	0,114	0,072			0,031	0,279		
2015	0,000	0,000	0,021	0,021			0,010	0,052		
2016	0,093	0,010	0,082	0,010			0,000	0,196		
2017	0,030	0,060	0,030	0,040			0,030	0,190		
2018	0,010	0,020	0,030	0,030			0,000	0,128		
2019	0,000	0,000	0,060	0,030			0,030	0,119		
relatief ten opzichte van miljard reizigerskm										
2011	0,277	0,092	0,830	0,369			0,461	2,028		
2012	0,092	0,276	0,461	0,461			0,000	1,290		
2013	0,000	0,000	0,551	0,367			0,092	1,010		
2014	0,091	0,456	1,002	0,638			0,273	2,460		
2015	0,000	0,000	0,189	0,189			0,095	0,473		
2016	0,855	0,095	0,760	0,095			0,000	1,804		
2017	0,266	0,533	0,266	0,355			0,266	1,687		
2018	0,093	0,186	0,278	0,278			0,000	1,206		
2019	0,000	0,000	0,537	0,269			0,269	1,074		

GEVAARLIJKE GOEDEREN EN ZELFDODING

jaar	ongevallen met minsten één wagon met gevaarlijke goederen	dergelijke ongevallen met vrijkomen van gevaarlijke goederen	zelfdoding	poging tot zelfdoding	1 000 000 treinkm
absoluut aantal					
2011	0	0	101	0	101,3
2012	2	0	102	0	99,3
2013	1	1	94	0	97,0
2014	1	0	97	0	96,6
2015	0	0	92	18	96,7
2016	0	0	104	21	97,1
2017	0	0	88	14	100,0
2018	0	0	93	16	101,6
2019	1	0	93	14	100,8
relatief ten opzichte van miljoen treinkm					
2011	0,000	0,000	0,997	0,000	
2012	0,020	0,000	1,028	0,000	
2013	0,010	0,010	0,969	0,000	
2014	0,010	0,000	1,004	0,000	
2015	0,000	0,000	0,952	0,186	
2016	0,000	0,000	1,071	0,216	
2017	0,000	0,000	0,880	0,140	
2018	0,000	0,000	0,916	0,158	
2019	0,010	0,000	0,923	0,139	

VOORLOPERS VAN ONGEVALLEN

jaar	gebroken spoorstaaf	knik of andere afwijking in het spoor	foutieve seingeving	ongeoorloofd voorbij-rijden stop-tonend sein	voorbij stop-tonend sein, gevaarlijke punt bereikt	voorbij stop-tonend sein, gevaarlijke punt niet bereikt	gebroken wiel van operationeel rollend materieel	gebroken as van operationeel rollend materieel	totaal	1.000.000 treinkm
absoluut aantal										
2011	45	21	2	91	0	0	0	0	159	101,3
2012	52	26	12	75	0	0	0	0	165	99,3
2013	76	29	4	56	0	0	1	0	166	97,0
2014	57	6	3	66	0	0	0	0	132	96,6
2015	35	26	5	92	40	52	0	0	158	96,7
2016	37	23	7	91	42	49	0	0	158	97,1
2017	16	26	8	55	19	36	1	0	106	100,0
2018	25	37	8	75	25	50	0	0	145	101,6
2019	18	26	10	75	29	46	0	1	130	100,8
relatief ten opzichte van miljoen treinkm										
2011	0,444	0,207	0,020	0,899	0,000	0,000	0,000	0,000	1,570	
2012	0,524	0,262	0,121	0,756	0,000	0,000	0,000	0,000	1,662	
2013	0,784	0,299	0,041	0,577	0,000	0,000	0,010	0,000	1,711	
2014	0,590	0,062	0,031	0,683	0,000	0,000	0,000	0,000	1,366	
2015	0,362	0,269	0,052	0,952	0,414	0,538	0,000	0,000	1,635	
2016	0,381	0,237	0,072	0,937	0,433	0,505	0,000	0,000	1,627	
2017	0,160	0,260	0,080	0,550	0,190	0,360	0,010	0,000	1,061	
2018	0,246	0,364	0,079	0,739	0,246	0,492	0,000	0,000	1,428	
2019	0,179	0,258	0,099	0,744	0,288	0,456	0,000	0,010	1,290	

KOST VAN SIGNIFICANTE ONGEVALLEN

jaar	aantal doden	aantal ernstig gewonden	kost van materiële schade aan rollend materieel en infrastructuur	kosten van vertraging als gevolg van ongevallen	totale kost	1.000.000 treinkm
miljoen €						
2011	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	101,3
2012	29,502	3,486	1,271	0,441	34,700	99,3
2013	24,585	2,739	6,352	0,538	34,214	97,0
2014	36,058	6,723	0,070	0,296	43,147	96,6
2015	22,946	1,245	0,137	0,141	24,469	96,7
2016	22,946	4,731	0,168	0,132	27,677	97,1
2017	43,560	6,278	3,527	0,000	53,365	100,0
2018	28,314	4,295	1,008	0,000	33,617	101,6
2019	21,780	3,964	1,211	0,000	26,956	100,8
relatief ten opzichte van miljoen treinkm						
2011	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
2012	0,297	0,035	0,013	0,004	0,350	
2013	0,253	0,028	0,065	0,006	0,353	
2014	0,373	0,070	0,001	0,003	0,446	
2015	0,237	0,013	0,001	0,001	0,253	
2016	0,236	0,049	0,002	0,001	0,285	
2017	0,436	0,063	0,035	0,000	0,534	
2018	0,279	0,042	0,010	0,000	0,331	
2019	0,216	0,039	0,012	0,000	0,267	

TECHNISCHE VEILIGHEID							
jaar	ATB zonder TBL1+	TBL1+	ATB inclusief TBL1+	km spoor	percentage treinkm dat gebruik maakt van spoor met ATB zonder TBL1+	percentage treinkm dat gebruik maakt van spoor met ATB inclusief TBL1+	1 000 000 treinkm
automatische treinbeveiliging ATB							
2008	6%	0%	6%	6282			
2009	7%	11%	17%	6426			
2010	7%	18%	24%	6344			100,7
2011	7%	26%	33%	6344			101,3
2012	9%	34%	43%	6446			99,3
2013	13%	51%	54%	6472			97,0
2014	15%	62%	65%	6522			96,6
2015	23%	74%	80%	6514	12%	88%	96,7
2016	24%	74%	80%	6511	18%	87%	97,1
2017	25%	74%	80%	6515	18%	91%	100,0
2018	26%	74%	80%	6515	19%	91%	101,6
2019	27%	74%	80%	6534	19%	93%	100,8

TECHNISCHE VEILIGHEID					
jaar	aantal overwegen	overwegen met beveiliging	percentage overwegen met automatische of handbediende beveiliging	km spoor	aantal overwegen per km spoor
overwegen					
2006	2037	1613	79%	6212	0,328
2007	1957	1581	81%	6212	0,315
2008	1929	1562	81%	6282	0,307
2009	1913	1569	82%	6426	0,298
2010	1902	1560	82%	6344	0,300
2011	1879	1595	85%	6344	0,296
2012	1857	1590	86%	6446	0,288
2013	1848	1581	86%	6472	0,286
2014	1818	1554	85%	6522	0,279
2015	1773	1530	86%	6514	0,272
2016	1751	1514	86%	6511	0,269
2017	1737	1503	87%	6515	0,267
2018	1713	1488	87%	6515	0,263
2019	1700	1476	87%	6534	0,260

J.3 / Bijlage 3 : Certificatie en toelatingen

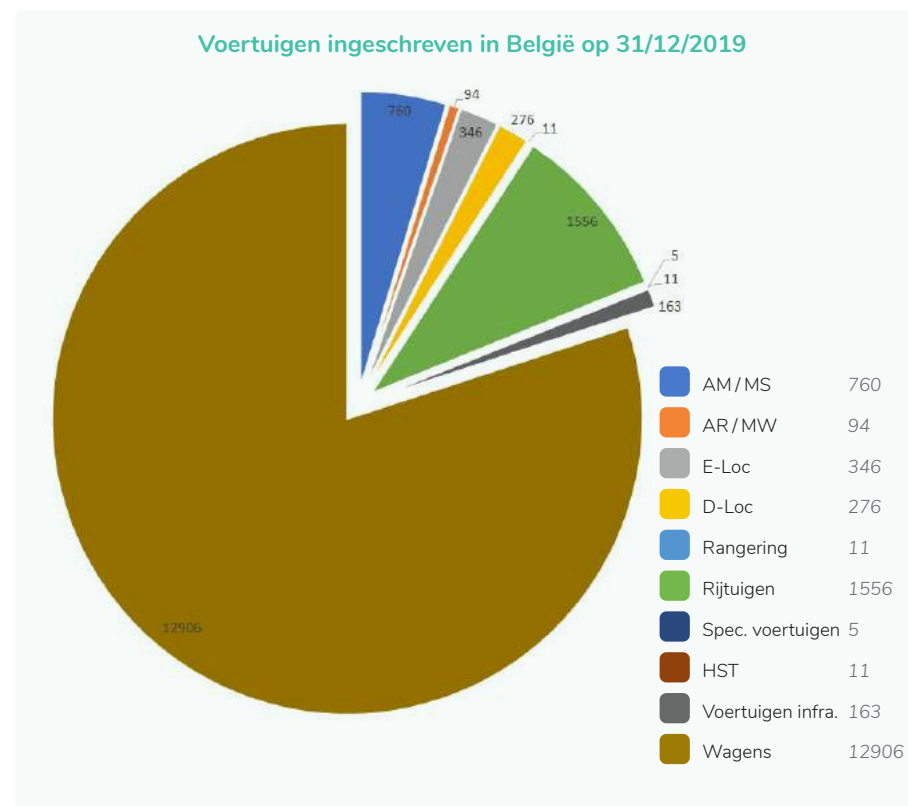
OVERZICHT VAN DE SPOORWEGONDERNEMINGEN				
Naam	Type	Certificaat in België	Certificaat in België	Uniek certificaat
Captrain (intrekking op 18/02/2019)	Goederen	A	B	NVT
CFL Cargo	Goederen		B	NVT
Crossrail	Goederen	A	B	NVT
DB Cargo NL	Goederen		B	NVT
ECR	Goederen		B	NVT
Europorte France	Goederen		B	NVT
Eurostar France	Reizigers		B	NVT
HSL Polska	Goederen		B	NVT
Lineas	Goederen	A	B	NVT
Railtraxx	Goederen	A	B	NVT
RRF (voerde in 2019 geen ritten uit)	Goederen		B	NVT
RTB Cargo	Goederen		B	NVT
NMBS - SNCB	Reizigers	A	B	NVT
FRET SNCF	Goederen		B	NVT
THI-Factory	Reizigers	A	B	NVT

MEDISCHE INSTELLINGEN		
Naam	Medische	Psychologische
IDEWE	X	X
CPS	X	
Cebir		X
Certirail		X
Spmt-Arista	X	X

OPLEIDINGSINSTELLINGEN VOOR TREINBESTUURDERS

Naam	Basis opl.	Opl Infra	Opl. Materieel	Taal opl.	Opmerkingen
NMBS	X	X	X	X	
LINEAS Academy	X	X	X	X	
Train@Rail				X	
Crossrail Benelux NV	X	X	X	X	
Eurostar Ltd. London		X			Opleidingscentrum beperkt tot intern personeel

Voertuigen ingeschreven in België op 31/12/2019



OVERZICHT VAN NIEUWE EN AANGEPASTE VOERTUIGEN

Naam van het voertuigtype	Voertuig-categorie	Nr. toelating	Categorie toelating	Beschrijving wijziging(en)
Motorstel reeks AM80-82-83	Treinstel	BE 51 2019 0001 ed.1	Verbetering	Modernisatie
TRAXX F140Ms, variant KF10 C25/C26	Locomotief	BE 51 2018 0007 ed.2	Verbetering	Verlenging
TRAXX F140Ms, variant KF10 C25/C26	Locomotief	BE 51 2018 0007 ed.3	Verbetering	Verlenging
TRAXX F140MS, variant KH10 C20	Locomotief	BE 51 2018 0002 ed.4	Verbetering	Verlenging
TRAXX F140MS, variant KH10 C20	Locomotief	BE 51 2018 0002 ed.5	Verbetering	Verlenging
TRAXX F140MS, variant KF4 C03/C06/C19	Locomotief	BE 51 2017 0013 ed.4	Verbetering	Verlenging
TRAXX F140MS, variant KF4 C03/C06/C19	Locomotief	BE 51 2017 0013 ed.5	Verbetering	Verlenging
TRAXX F140MS, variant KF3/KF4 C15/C22	Locomotief	BE 51 2017 0017 ed.4	Verbetering	Verlenging
TRAXX F140MS, variant KF3/KF4 C15/C22	Locomotief	BE 51 2017 0017 ed.5	Verbetering	Verlenging
TRAXX F140MS, variant KF4 C08/C17	Locomotief	BE 51 2019 0002 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+ VR09.4.2
Diesel-elektrische locomotief Euro4000	Locomotief	BE 51 2017 0006 ed.3	Bijkomende	Verlenging
Diesel-elektrische locomotief Euro4000	Locomotief	BE 51 2017 0006 ed.4	Bijkomende	Verlenging
Diesel-elektrische locomotief Euro4000	Locomotief	BE 51 2015 0005 ed.B	Verbetering	Uitbreiding lijst TBL1+
Diesel-elektrische locomotief EuroDual E25/1.5H D30	Locomotief	BE 51 2019 0004 ed.1	Bijkomende	Eerste toelating in België
ES64U4-H/H1 (HLE 18/19 NMBS)	Locomotief	BE 51 2019 0005 ed.1	Verbetering	ETCS versie F1.10.1 met nieuwe TRU en BSL 4.5.17
Motorstel serie AM08 tweespanning	Treinstel	BE 51 2019 0007 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+ NG V2.0.1
Motorstel serie AM08 enkele spanning	Treinstel	BE 51 2019 0008 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+ NG V2.0.1
Locomotief T13	Locomotief	BE 51 2019 0009 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+ BSL1.2.5
ES64U4-H/H1 (HLE 18/19 NMBS)	Locomotief	BE 51 2019 0010 ed.1	Verbetering	ETCS versie F2.4.1 en BSL 4.5.17 met SAFI
ES64U4-H/H1 (HLE 18/19 NMBS)	Locomotief	BE 51 2019 0011 ed.1	Verbetering	ETCS versie F2.4.1 en BSL 4.5.17 zonder SAFI
Motorstel serie AM96 enkele spanning	Treinstel	BE 51 2019 0012 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+ BSL2.3.6
Locomotief serie 3000	Locomotief	BE 51 2017 001 ed.3	Verbetering	ETCS en TBL1+ BSL 3.11.18
Hogesnelheidstrein ICE3	Treinstel	BE 59 2019 1001 ed.1	Verbetering	Nieuwe motorassen. Algemene configuratie 18.54 19.30 en 19.42
Diesellocomotief HLD62-63	Locomotief	BE 59 2019 1002 ed.1	Verbetering	Wijziging niet ETCS
Motorstel serie 2200 CFL	Treinstel	BE 59 2019 1003 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+ BSL 3.12.13
Stuurrijtuig M6Bx	Stuurrijtuig	BE 52 2019 0001 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+ BSL 4.4.16
Stuurrijtuig I11	Stuurrijtuig	BE 52 2019 0002 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+ BSL 1.4.8
Rijtuig M7 AB	Rijtuig	BE 52 2019 0003 ed.1	Eerste	Eerste toelating in België
Rijtuig M7 B	Rijtuig	BE 52 2019 0004 ed.1	Eerste	Eerste toelating in België
Dubbeldek stuurrijtuig DABpbdzfa (A14)	Stuurrijtuig	BE 59 2019 2001 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+
Autowagen – Laers	Wagen	BE 53 2019 0001 ed.1	Eerste	
Meetmotorwagen bovenleiding EM 201	Speciaal voertuig	BE 54 2019 0001 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+
Meetmotorwagen ETCS EM 202	Speciaal voertuig	BE 54 2019 0002 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+
Meetmotorwagen ETCS EM 203	Speciaal voertuig	BE 54 2019 0003 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+
Stuurpostradio Alstom/Funkwerk 3U/6U	Radio	BE 51 2019 0003 ed.1	Verbetering	
Stuurpostradio Alstom/Funkwerk 3U/6U	Radio	BE 51 2019 0004 ed.1	Verbetering	

J.4 / Bijlage 4 : Wijzigingen in de wetgeving

OMZETTING RICHTLIJN			
WIJZIGINGEN VAN DE SPOORWEGVEILIGHEIDSRICHTLIJN	Omgezet (I/N)	Wettelijke referentie	Datum van inwerkingtreding
Richtlijn 2016/798	N	Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor	15/06/2016 (datum van omzetting: 31/10/2020)

BELANGRIJKE WIJZIGINGEN				
WET- EN REGELGEVING	Rechtsgrondslag	Datum van inwerking-treding	Beschrijving van de wijziging	Redenen voor de wijziging
In verband met de Nationale Veiligheidsinstantie				
Wetgeving in verband met de NoBo, DeBo, Onderzoeksorgaan, en derde instellingen voor de registratie, de inspectie, enz.	Koninklijk besluit van 1 maart 2019 tot wijziging van het koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen en het koninklijk besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag	17/05/2019	Wijzigingen van: <ul style="list-style-type: none"> het koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen en het koninklijk besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag. 	Het verbeteren van sommige onnauwkeurigheden en tegenstrijdigheden en het in overeenstemming brengen van deze bepalingen met de richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei inzake veiligheid op het spoor om te zetten.
Met betrekking tot de SO/IB/EBO				
Implementatie van de overige eisen van de EU (indien ze betrekking hebben op de spoorwegveiligheid)	Koninklijk besluit van 7 april 2019 tot wijziging van bijlage 3 bij het koninklijk besluit van 2 november 2017 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen	10/06/2019	Wijziging van de bijlage 3 van het koninklijk besluit RID	De implementatie van de wijzigingen die zijn aangebracht door de rectificatie nr. 2 aan de gedrukte versie van het RID 2017 aangenomen door de permanente werkgroep van de Expertcommissie van het RID tijdens zijn 8 ^{ste} sessie (Utrecht, 20-24 november 2017)
	Koninklijk besluit van 23 mei 2019 tot bepaling van de procedure van toelating tot indienstelling van de subsystemen van structurele aard, van voertuigen en van voertuigtypes	04/07/2019	Vervanging van het Koninklijk besluit van 1 juli 2011 tot bepaling van de procedure en de modaliteiten voor indienen van de aanvraag en voor het verkrijgen van de toelating tot indienstelling van de subsystemen en de voertuigen	
	Koninklijk besluit van 12 juli 2019 tot opheffing van het koninklijk besluit van 18 januari 2008 betreffende de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel	31/07/2019		

J.5 / Bijlage 5 : Significante ongevallen

SIGNIFICANTE ONGEVALLEN							
Datum	Uur	Plaats	Hoofdspoor / Bijspoor	Treinsoort	RID	Dodelijke slachtoffers	Gewonde slachtoffers
Botsingen							
04/01	3:53	Monceau-sur-Sambre	Bijspoor	Goederen	X	0	0
14/04	0:28	Gent	Hoofdspoor	Goederen		0	0
Ontsporing							
09/05	8:43	Sinaai-Waas	Hoofdspoor	Goederen		0	0
Ongevallen op overwegen							
14/01	16:22	Montigny-le Tilleul	Hoofdspoor	Reizigers		1	0
14/02	7:18	Pont-à-Celles	Hoofdspoor	Goederen		1	0
19/03	12:39	Jambes	Hoofdspoor			1	0
22/03	5:16	Lichtaart	Hoofdspoor	Reizigers		0	0
04/05	9:12	Ligne	Hoofdspoor	Reizigers		1	0
20/06	22:24	Langdorp	Hoofdspoor	Goederen		1	0
10/07	6:44	Lokeren	Hoofdspoor	Reizigers		0	2
31/07	10:30	Antwerpen	Hoofdspoor	Goederen		0	1
29/08	15:56	Pont-à-Celles	Hoofdspoor	Reizigers		1	0
17/10	10:55	Cambron-Casteau	Hoofdspoor	Goederen		0	1
30/10	13:50	Antwerpen	Hoofdspoor	Goederen		0	1
20/11	11:29	Zeebrugge	Hoofdspoor			0	0
27/11	23:35	Mol	Hoofdspoor	Reizigers		0	0
18/12	21:30	Zedelgem	Hoofdspoor	Reizigers		1	0
27/12	7:14	Antwerpen	Bijspoor	Goederen		0	1
Ongevallen met personen							
12/04	20:39	Halle	Hoofdspoor	Reizigers		0	1
13/05	10:36	Lillois-Witterzée	Hoofdspoor	Reizigers		0	1
12/06	6:12	Archennes	Hoofdspoor	Goederen		1	0
25/08	6:11	Diest	Hoofdspoor			1	0
28/09	21:00	Marchienne-au-Pont	Hoofdspoor			0	1
29/10	13:02	Sint-Ginisijs-Rode	Hoofdspoor	Reizigers		0	1
30/10	20:20	Tilly	Hoofdspoor			0	1
21/11	18:05	Tienen	Hoofdspoor	Reizigers		0	1
24/12	16:02	Elsene	Hoofdspoor	Reizigers		1	0

J.6 / Afkortingen

ACF	Administration des Chemins de Fer (NVI LU)
ATB	Automatisch Treinbeveiligingssysteem
Bureau	European Railway Agency of Europees Spoorwegbureau (ERA)
CCS	Control command and signalling of Besturing en seingeving
CSI	Common safety indicator
CTSA	Channel Tunnel Safety Authority (NVI kanaaltunnel)
DB Netz	Duitse infrastructuurbeheerder
DeBo	Designated Body of Aangewezen instantie
DMU	Diesel Motor Unit
DVIS	Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (NVI BE)
FOD MV	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
EBA	Eisenbahn-Bundesamt (NVI DE)
EBO	Entiteit belast met het onderhoud (ECM in het Engels)
EMU	Electric Motor Unit
ERAIL	Informatiestroom over spoorwegongevallen in Europa (European Railway Accident Information Links)
EPSF	Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (NVI FR)
ERTMS	European Railway Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
GVI	Gemeenschappelijke veiligheidsindicator (CSI: Common Safety Indicator)
GVM	Gemeenschappelijke veiligheidsmethode
GVD	Gemeenschappelijke veiligheidsdoelstelling
IB	Infrastructuurbeheerder
IL&T	Inspectie Leefomgeving en Transport (NVI NL)
LS	Lidstaat
MoU	Memorandum of Understanding
NIB	National Investigation Body
NoBo	Notified Body of Aangemelde Instantie
NRW	Nationale referentiewaarde
NVI	Nationale Veiligheidsinstantie (in het Engels NSA – National Safety Authority)

NSR	National Safety Rule of Nationaal Veiligheidsvoorschrift
NVR	Nationaal Voertuigenregister
OOIS	Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor (NIB BE)
ORR	Office of Rail and Road (NVI UK)
OTM	On Track Machine
RFC	Rail Freight Corridor
SPAD	Signal Passed At Danger (Ongeoorloofde voorbijrijding van een sein dat een stilstand oplegt)
SO	Spoorwegonderneming
TSR	Temporary Speed Restriction (BTS Bericht Tijdelijke Snelheidsbeperking)
VBS	Veiligheidsbeheersysteem



DE NATIONALE
VEILIGHEIDSINSTANTIE
VOOR BELGIË

Dienst Veiligheid en
Interoperabiliteit van
de Spoorwegen



SEPTEMBER 2020