



NSA Rail
Belgium

JAARVERSLAG

SPOORVEILIGHEID 2022

september 2023

Inhoudsopgave

01	Inleiding	4
02	English summary	6
03	Algemene veiligheidsprestaties en veiligheidsstrategie	8
	A Belangrijkste conclusies voor 2022	9
	B Nationale veiligheidsstrategieën, -programma's en -initiatieven	9
	C Beoordeling van 2022	10
	D Aandachtsgebieden voor 2023	12
04	Veiligheidsprestaties	14
	A Gedetailleerde analyse van de laatste vastgestelde trends	15
	B Resultaten van veiligheidsaanbevelingen	22
05	Certificatie en toelatingen	24
	A Oriëntatie	25
	B Contacten met andere nationale veiligheidsinstanties	26
	C Procedurele problemen	27
	D Reacties	27
06	Toezicht	28
	A Strategie en plan(nen)	29
	B Personeel	29
	C Competentie	29
	E Besluitvorming	30
	F Coördinatie en samenwerking	30
	G Vaststellingen en genomen maatregelen	31

07	Uitvoering van EU-projecten	32
A	Toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling	33
B	Toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor het veiligheidsbeheerssysteem	34
C	Toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor monitoring	34
D	Afwijkingen met betrekking tot het certificeringssysteem van de entiteiten belast met het onderhoud (EBO)	36
08	Wijzigingen in de wetgeving	37
A	Spoorwegveiligheidsrichtlijn	38
B	Belangrijke wijzigingen in wet- en regelgeving	38
09	Veiligheidscultuur	39
A	Veiligheidsoverleg	40
B	Werkgroepen	40
C	Sectoraal platform	40
	Bijlagen	41
	Bijlage 1: Thema's toezicht 2022	42
	Bijlage 2: Gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren (GVI)	44
	Bijlage 3: Certificatie en toelatingen	48
	Bijlage 4: Wijzigingen in de wetgeving	51
	Bijlage 5: Significante ongevallen	52
	Bijlage 6: Progress with Interoperability	54
	Afkortingen	55

01

Inleiding



Voor u ligt het Jaarverslag Spoorveiligheid 2022 van de Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS). DVIS is de Nationale Veiligheidsinstantie voor België. Sinds 2022 is DVIS ook bekend onder de meer internationaal herkenbare naam 'NSA Rail Belgium'. Dit verslag geeft een overzicht van de evolutie van de veiligheid op het spoor in 2022. Het geeft uitvoering aan de eisen van artikel 19 van richtlijn 2016/798 inzake veiligheid op het spoor, 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 veiligheids certificering 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 die actief is in België: spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerder, met onderhoud belaste entiteiten, de aangemelde en aangewezen instanties, passagiersverenigingen, enz.

Sinds 2021 bezorgen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen hun veiligheidsverslagen ten laatste op 31 mei aan DVIS. Deze verslagen vormen een belangrijke informatiebron voor het voorliggende verslag.

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

De COVID-19-pandemie had een grote impact op de maatschappij als geheel en op de spoorwereld in het bijzonder voor de periode 2019-2021. In 2022 was de sector nog steeds aan het herstellen. U dient dan ook de evoluties met de nodige voorzichtigheid te interpreteren.

Sinds 1 januari 2022 heeft DVIS ook een nieuwe directeur.

Ik wens u veel leesplezier,

Peter Geens
Directeur

*Dit verslag vindt u in het Nederlands en het Frans op de website van DVIS:
www.nsarail.fgov.be.*

02

English
summary



2022 was the second full year in which the fourth railway packet was applicable in Belgium. We can state that companies in the rail sector are quite familiar with the new regulatory framework and have adapted their safety management system to this new situation.

The COVID-19 pandemic had a severe impact on our daily lives and on rail transport. Both the sector and the NSAs had to drastically adapt their way of working. The number of passenger train-km did return to pre-pandemic levels. However, goods train kilometres dropped to the lowest level in 5 years. The number of significant accidents increased slightly, with accidents at level crossings still the largest category. The number of signal overruns also increased significantly, but the number where the danger point was effectively reached more than halved.

Overall, 2022 was another favourable year for rail safety.

Passenger trains were not involved in internal accidents (collisions and derailments). No passengers were hurt in the course of 2022. The conclusion is similar to previous years: rail is a very safe mode of transport for passengers.

Level crossings and trespassing remain the most important source of concern. Despite the efforts of the infrastructure manager in terms of awareness-raising and technical measures, they remain a predominant source of accidents and casualties, even during the pandemic. The numbers were similar to previous years.

The number of railway undertakings operating on the network was 13. The maturity of the undertakings and the safety culture are points for improvement, particular regarding subcontracting.

Cooperation with neighbouring countries and Switzerland regarding supervision is at different stages of maturity. It has been greatly impacted by the pandemic due to travel restrictions. 2022 was therefore marked by a renewed momentum in the collaborations.

The authorisations for rolling stock and infrastructure are largely related to the development of the CCS system. This is in line with the objective of using ETCS as unique system for train protection as of the end of 2025.

As in previous years, DVIS-SSICF has continued to focus on supervising risk management when working on and alongside the tracks. Unfortunately, we again have casualties to mourn in this context in 2022.

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

03

Algemene
veiligheidsprestaties
en veiligheidsstrategie



A **Belangrijkste conclusies voor 2022**

De COVID-19-pandemie had een zware impact op ons dagelijks leven en op de spoorsector. Zowel de sector als de NVI's moesten hun werkwijze drastisch aanpassen. Het aantal reizigerstreinkilometer steeg wel weer tot het niveau van voor de pandemie. Het aantal goederentreinkilometer is echter gezakt tot het laagste niveau in 5 jaar. Het aantal significante ongevallen steeg licht, waarbij ongevallen op overwegen nog steeds de grootste categorie zijn. Ook het aantal seinvoorbijrijdingen nam aanzienlijk toe, maar het aantal gevallen waarin het gevaarlijk punt effectief bereikt werd is meer dan gehalveerd.

In het algemeen was 2022 opnieuw een gunstig jaar voor de spoorwegveiligheid.

Passagierstreinen waren niet betrokken bij interne ongevallen (botsingen en ontsporingen). Geen enkele passagier raakte gewond in 2022. De conclusie is vergelijkbaar met die van de vorige jaren: het spoor is een zeer veilige vervoerswijze voor passagiers.

Spoorwegovergangen en onbevoegd betreden van spoorwegterreinen blijven de voornaamste bezorgdheid. Ondanks de inspanningen van de infrastructuurbeheerder op het gebied van bewustmaking en technische maatregelen blijven zij een overheersende bron van ongevallen en slachtoffers, ook tijdens de pandemie. De aantallen waren vergelijkbaar met de vorige jaren.

Het aantal spoorwegondernemingen dat actief is op het netwerk bedraagt 13. De maturiteit van de ondernemingen en de veiligheidscultuur zijn punten die voor verbetering vatbaar zijn, met name op het gebied van onderaanneming.

De samenwerking met de buurlanden en Zwitserland op het gebied van toezicht bevindt zich in verschillende stadia van volwassenheid. Door de pandemie werd de samenwerking sterk beïnvloed door de reisbeperkingen.

2022 werd dan ook gekenmerkt door een nieuwe impuls in de samenwerking.

De vergunningen voor rollend materieel en infrastructuur zijn grotendeels gekoppeld aan de ontwikkeling van het CCS-systeem. Dit is in overeenstemming met de doelstelling om ETCS vanaf eind 2025 als enig 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 en naast het spoor. Helaas vielen er in 2022 opnieuw slachtoffers te betreuren.

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

B **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 de federale regering twee hefbomen:

- › de bewustmaking en de ontwikkeling van een veiligheidscultuur onder alle spelers in de spoorwegsector;
- › de 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 de NMBS en de daaraan gekoppelde investeringsplannen. In het hoofdstuk veiligheid worden de doelstellingen opgelegd aan de twee grote spelers van de sector voor plannen en realisaties binnen een periode van 10 jaar.

C Beoordeling van 2022

COVID-19-pandemie

De maatregelen in het kader van de COVID-19-pandemie hadden ernstige gevolgen voor de spoorsector en ook voor de werking van DVIS zelf. Thuiswerken was verplicht, vergaderingen gebeurden virtueel. Bezoeken en controles ter plaatse gebeurden met strikte inachtneming van de maatregelen en er werd waar mogelijk gebruik gemaakt van virtueel contact en documentaire inspecties. 2022 werd dan ook gekenmerkt door een verhoogde fysieke aanwezigheid op het terrein en de werkvloer, waarbij oude en nieuwe methodologieën werden samengevoegd tot een nieuw geheel.

Vermindering van nationale voorschriften

Als onderdeel van de vermindering van nationale voorschriften (zie punt H.3) heeft DVIS de sector ondersteund zodat zij konden voldoen aan de nieuwe eisen. Een aspect daarbij was de compatibiliteit van doorgaande routes. De TSI OPE (aanhangsels D1 en D2) schrijft voor dat de spoorwegondernemingen de verenigbaarheid van voertuigen en treinen met de route moeten controleren en routebeschrijvingen moeten opstellen. Verschillende aanwezige betrokkenen trokken de uitvoering van deze voorschriften in twijfel. Een eerste sectoraal initiatief vond plaats in juni 2020 en toonde aan dat de spoorwegondernemingen inderdaad moeite hadden om te voldoen aan de

regelgevingseisen van de TSI OPE. Naar aanleiding van deze vaststelling werd het sectorale initiatief verlengd tot 2022.

Veiligheidscultuur: de vooruitgang aanhouden

De opmerkingen die DVIS sinds 2018 in zijn verslag heeft gemaakt, blijven geldig.

Ondanks veel interessante initiatieven op het gebied van veiligheidscultuur wordt er nog steeds te veel aandacht besteed aan specifieke aspecten van de veiligheidscultuur, zonder dat dit wordt beschouwd als een transversaal thema voor het gehele veiligheidsbeheerssysteem en de onderneming.

DVIS heeft zich daarom mee geëngageerd in de initiatieven van het Europese Agentschap om te werken aan een holistische “just culture”.

Risicobeheer tijdens de uitvoering van plaatselijke operationele activiteiten: voortgezette actie

De inspecties in dit kader hebben tot doel het risicobeheer in verband met een lokale operationele activiteit te beoordelen.

Uit de bevindingen van deze inspecties blijkt dat de risicobeheersprocessen niet altijd goed worden toegepast bij de uitvoering van deze activiteiten. Daarom zullen wij dit middel blijven gebruiken om toezicht te houden op spoorwegondernemingen met betrekking tot aangelegenheden die als zorgwekkend zijn aangemerkt uit het oogpunt van de operationele veiligheid.

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 specifieke beveiligingsmaatregelen die ervoor moeten zorgen dat het spoorverkeer veilig kan doorrijden langs werven in uitvoering, weliswaar tegen beperkte snelheid en met naleving van strikte procedures voor het gebruik van weg-spoorkranen.

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

In 2018 heeft DVIS naar aanleiding van het onderzoek van het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerder, voorafgaand aan de hernieuwing van zijn veiligheidsvergunningde 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. Nadien heeft Infrabel zijn procedures en de reglementering grondig herzien en zo de eerder opgelegde restricties opgeheven. Dankzij deze nieuwe procedures is 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 op de werven.

DVIS heeft in 2022 vastgesteld dat Infrabel de aangepaste procedures blijft toepassen. DVIS blijft haar controleactiviteiten uitvoeren, die gericht zijn op de doeltreffendheid van de implementatie van deze nieuwe procedures. Er wordt met name toegezien op de correcte toepassing van de risicoanalysematrix die wordt gebruikt om de keuze van de veiligheidsmethode te

bepalen. DVIS blijft ook toezicht houden op de naleving van de procedures door aannemers/onderaannemers en het beheer van inbreuken door de infrastructuurbeheerder.

Implementatie van nieuwe generaties van beveiligings-systemen: vooruitgang en uitdagingen

Het masterplan ETCS van Infrabel is niet gekoppeld aan de uitrol van deze systemen bij de operatoren. Hierdoor kan het zijn dat in de praktijk het gebruik van de beschermingsystemen 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 die zijn uitgerust met ETCS- en TBL1+-systemen. Daarnaast is er ook de wettelijke verplichting van de operatoren om tegen 14/12/2025 uitgerust te zijn met ETCS.

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 aanzienlijk hogere kostprijs van het ETCS-systeem, het gebrek aan stabiliteit in de versies die op de markt beschikbaar zijn, en de lange installatietijd, is deze inspanning niet vanzelfsprekend. Bovendien zijn de operatoren afhankelijk van hun leveranciers voor het ontwerp en de installatie. Bij de aanvraag tot 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 is DVIS verantwoordelijk voor de toepassing van alle Europese en Belgische regelgeving in volledige transparantie en op non-discriminatoire wijze.

De uitrol van ETCS-baanuitrusting en de boorduitrusting kampt al een tijdje met een vertraging. Ditis in grote mate toe te schrijven aan het feit dat de verschillende industriële leveranciers er blijkbaar niet in slagen om oplossingen aan te bieden voor functionaliteiten die toch essentieel zijn. Zo blijkt

het 10 jaar na de start en 2 jaar voor het voorziene einde bijvoorbeeld nog steeds niet mogelijk om een handover tussen twee RBC te realiseren bij ETCS level 2 in de standaardoplossing van de leverancier. Hierdoor moeten er bijkomende inspanningen worden geleverd voordat deze projecten in gebruik kunnen worden genomen.

In 2022 heeft DVIS verschillende toelatingen voor de indienststelling van het ETCS-systeem aan de infrastructuurbeheerder afgegeven. Daarmee is de uitrol van dit systeem op het terrein een feit. In dit verband kunnen een paar projecten worden benadrukt:

- › Spoorlijn 16 Vertakking Nazareth – Heist-op-den-Berg: Spoorvrijmeldingssysteem TCM100, geïntegreerd in inklinking SIMIS W.
- › Spoorlijn 59 Sint-Niklaas – Beveren: Spoorvrijmeldingssysteem TCM100, geïntegreerd in inklinking SIMIS W
- › Spoorlijn 12 Kapellen – Essen: ETCS Level 2 FS en laterale seinen
- › Spoorlijn 25N spoorbypass Mechelen: Herinrichting van station Mechelen, inrichting sporencomplex ten noorden van het station Mechelen-Nekkerspoel
- › Spoorlijn 96 Bergen – Quévy: ETCS Level 1 LS
- › Spoorlijn 0 Noord-Zuidverbinding: ETCS Level 1 FS en laterale signaaling

Naast deze toelatingen voor indienststelling blijft Infrabel projecten opleveren voor de implementatie van generieke oplossingen die reeds door DVIS zijn goedgekeurd en dit voor de drie technologieën: ETCS2 FS, ETCS1 FS en ETCS1 LS.

D Aandachtsgebieden voor 2023

Toezichtstrategie

Aangezien DVIS de nieuwe versie van zijn toezichtstrategie begin 2022 heeft afgerond en gepubliceerd, is een herziening gepland voor 2023 op basis van de ervaring die is opgedaan tijdens de uitvoering ervan gedurende een jaar en op basis van verdere ontwikkelingen op bepaalde gebieden in het bijzonder, waaronder de risicogebaseerde aanpak.

DVIS heeft een model ontwikkeld dat lijkt op het model dat wordt gebruikt in het raam van het toezicht op de spoorwegondernemingen om een maturiteitssysteemaudit van een opleidingscentrum en de infrastructuurbeheerder te kunnen uitvoeren. De eerste van die audits hebben in 2022 plaatsgevonden.

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

RID-wagens

Gelet op de onbevredigende resultaten van de Merl In-controles werd in 2021 een Merl In-taskforce opgericht om de algemene werking van het systeem voor het lokaliseren van wagons voor gevaarlijke goederen in stations (Merl In) opnieuw te onderzoeken ter verbetering van de betrouwbaarheid van het systeem. Deze taskforce werd in 2022 voortgezet. De sector wordt nu aangemoedigd om de aanbevelingen van deze taskforce uit te voeren.

Afstemming met buitenlandse veiligheidsinstanties en met het Bureau

Voor de certificatie van spoorwegondernemingen is een constructieve samenwerking met het Bureau ontstaan. Hoewel de aanpak voor wat betreft het aantonen van de naleving van de voorschriften niet volledig geharmoniseerd is, groeit het wederzijds begrip en worden de verschillende interpretaties tijdens overlegmomenten besproken om tot een definitief standpunt te komen.

De samenwerking op het vlak van toezicht met Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland wordt voortgezet in een context van wederzijds vertrouwen. In 2022 zijn de gesprekken begonnen om de bestaande samenwerkingsovereenkomst met Frankrijk en Luxemburg bij te werken en ze meer in lijn te brengen met het vierde spoorwegpakket. In 2023 zal deze samenwerkingsovereenkomst, die momenteel bestaat tussen 3 partijen, vervangen worden door bilaterale samenwerkingsovereenkomsten. Dit zal echter geen invloed hebben op de gemeenschappelijke coördinatievergaderingen. Daarnaast willen we ook een samenwerkingsovereenkomst afsluiten met Duitsland.

Route compatibiliteit

In het kader van de sectorale initiatieven die in 2020 en 2021 werden genomen en op basis van het daaruit voortvloeiende verslag na bilateraal overleg met de spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerder en het Bureau werden in 2022 verschillende initiatieven genomen:

- › Binnen DVIS werd een werkgroep ingesteld die de verschillende acties moet opvolgen.
- › Op IB-niveau is een verbeteringsplan opgesteld. DVIS houdt toezicht via bilaterale bijeenkomsten.
- › Op het niveau van het Agentschap vonden verschillende gesprekken plaats om de moeilijkheden waarmee de sector te kampen heeft onder de aandacht te brengen.

Evolutie van het voertuigregister: van nationaal naar Europees

In 2022 heeft DVIS verder de nodige stappen ondernomen zodat de gegevens uit het nationaal voertuigregister (NVR) worden overgedragen naar het Europees voertuigregister (EVR) en dit conform het uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614 van de commissie. De data werden op 23 december 2023 bevroren om de data finaal te transfereren, waarna we op 10 januari 2023 overgeschakeld zijn op het EVR.

04

Veiligheidsprestaties



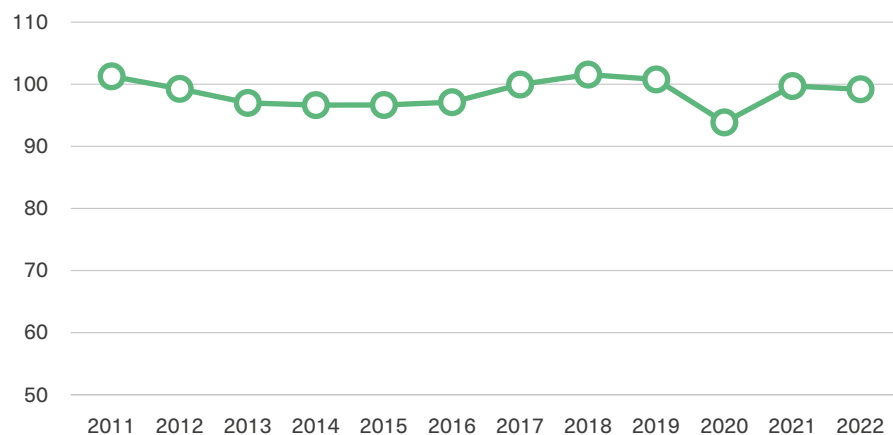
A Gedetailleerde analyse van de laatste vastgestelde trends

Het aantal treinkm nadert het niveau van 2019 (voor de COVID-crisis)

In 2022 werden op het Belgische net 99,19 miljoen treinkm afgelegd, waarvan 11,07 miljoen voor goederen, 87,14 miljoen voor reizigers en 0,98 miljoen voor andere doelen.

Het totale aantal treinkm daalde licht ten opzichte van het voorgaande jaar, van 99,7 miljoen naar 99,19 miljoen treinkm. Het aantal goederentreinkilometers daalde met 8,5% (van 12,1 naar 11,07 miljoen treinkm), terwijl het aantal passagierstreinkilometers licht steeg (+0,97%, van 86,3 naar 87,14 miljoen treinkm).

Figuur 1: Evolutie van het aantal treinkm (in miljoen treinkm)



Definities

Dit verslag analyseert de Gemeenschappelijke Veiligheidsindicatoren (GVI), waaronder de indicatoren over de significante ongevallen. Deze indicatoren 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 die worden 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.

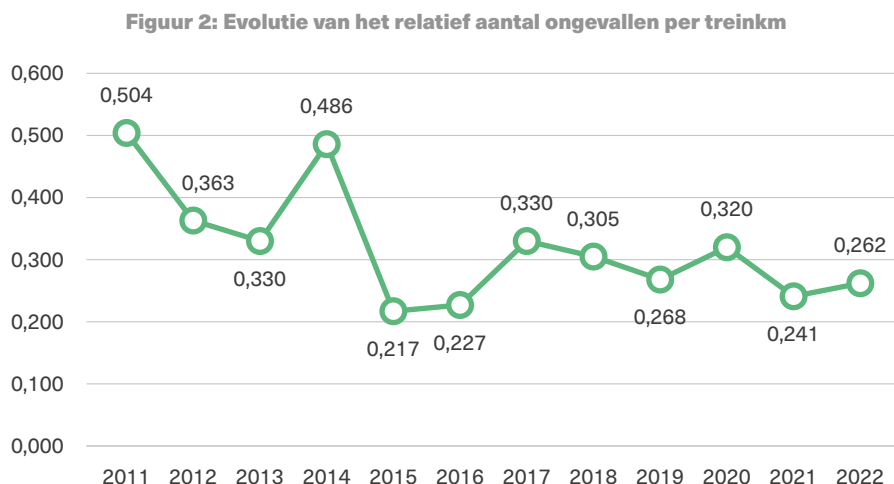
...”

Dit betekent dat er 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 totale aantal significante ongevallen is ten opzichte van 2021 gestegen van 24 naar 26 maar blijft lager dan in de voorgaande jaren. In 2018, 2019 en 2020 bedroeg het aantal significante ongevallen respectievelijk 31, 27 en 30.

Het relatieve aantal significante ongevallen per treinkm steeg ten opzichte van vorig jaar, maar bleef lager dan in de voorgaande jaren.



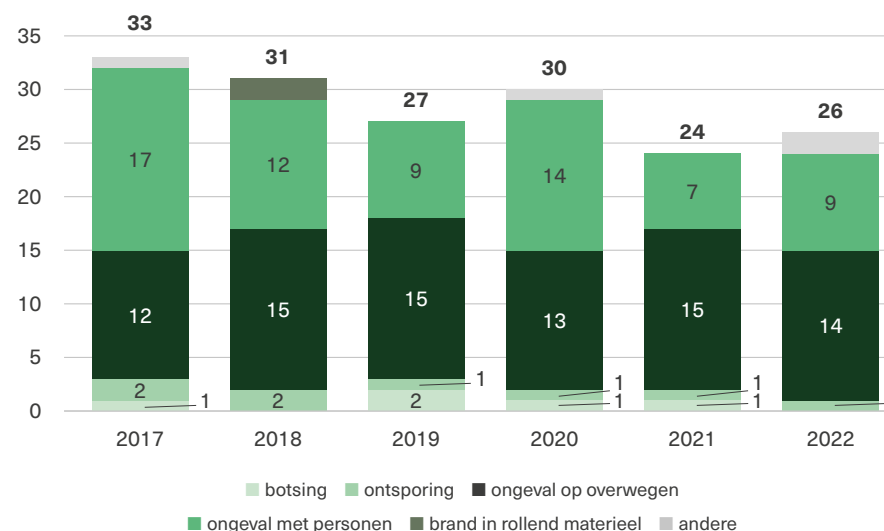
Deze 26 significante ongevallen vallen in de volgende categorieën:

- › 1 ontsparing met als gevolg schade aan de infrastructuur van meer dan € 150.000, waarvoor een onderzoek werd ingesteld;
- › 14 ongevallen op overwegen;
- › 9 persoonsongevallen met rollend materieel in beweging, waaronder 1 botsing met 2 personeelsleden door een passagierstrein, waarvoor een onderzoek werd ingesteld;
- › 2 andere ongevallen met werkmaterieel op sporen die buiten dienst waren.

Er waren geen treinbotsingen of branden in het rollend materieel.

De lijst van significante ongevallen is opgenomen in Bijlage 5.

Figuur 3: Evolutie van het aantal en de aard van de significante ongevallen



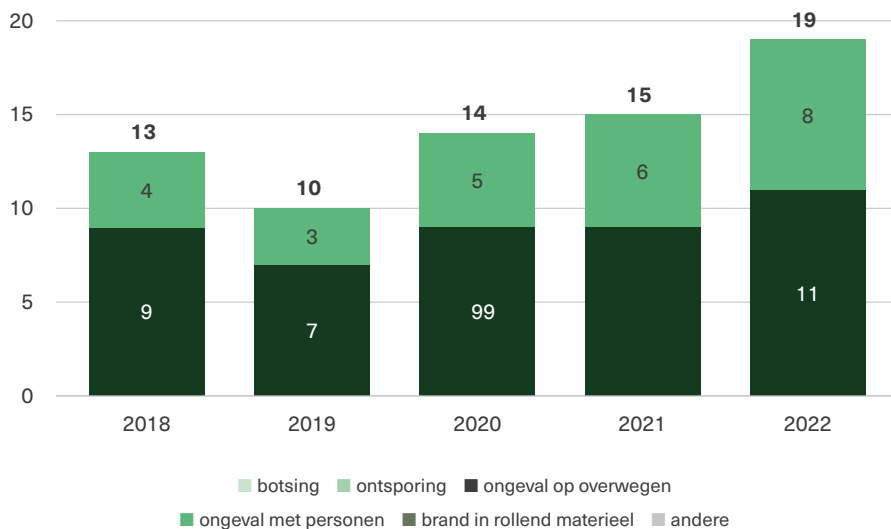
Net als in voorgaande jaren doet het merendeel van de significante ongevallen (88%) zich voor op het raakvlak tussen de spoorweg en de externe omgeving en werden deze ongevallen meestal veroorzaakt door gevaarlijk gedrag van personen buiten het spoorwegsysteem.

Dodelijke en ernstig gewonde slachtoffers

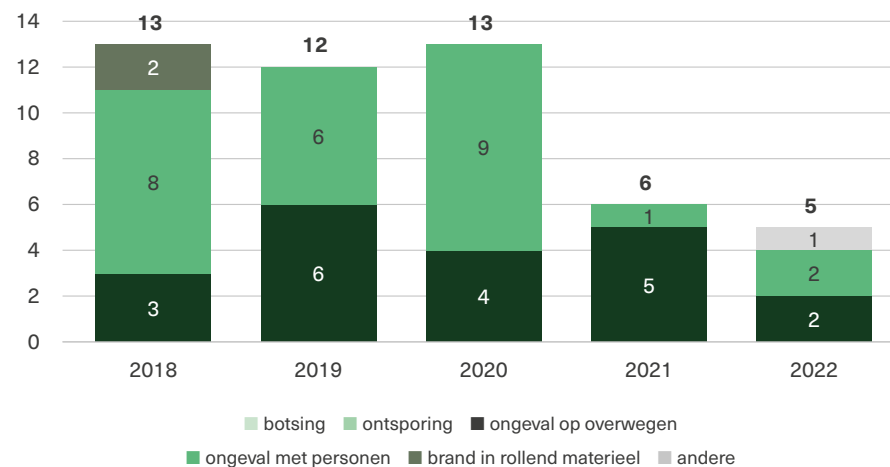
In 2022 betreuden we 19 overlijdens en 5 ernstig gewonden:

- › Bij de 14 ongevallen op overwegen vielen er 11 doden en 2 ernstig gewonden.
- › Bij de 9 persoonsongevallen vielen er 8 doden (6 onbevoegde personen, 1 werknemer en een andere persoon op het perron) en 2 zwaargewonden (1 werknemer en een onbevoegde persoon). De 2 ongevallen die plaatsvonden tijdens werkzaamheden op buitendienstgestelde sporen resulteerden in 1 ernstig gewonde in de categorie “werknemer”.

Figuur 4: Evolutie van het aantal dodelijke slachtoffers per type ongeval

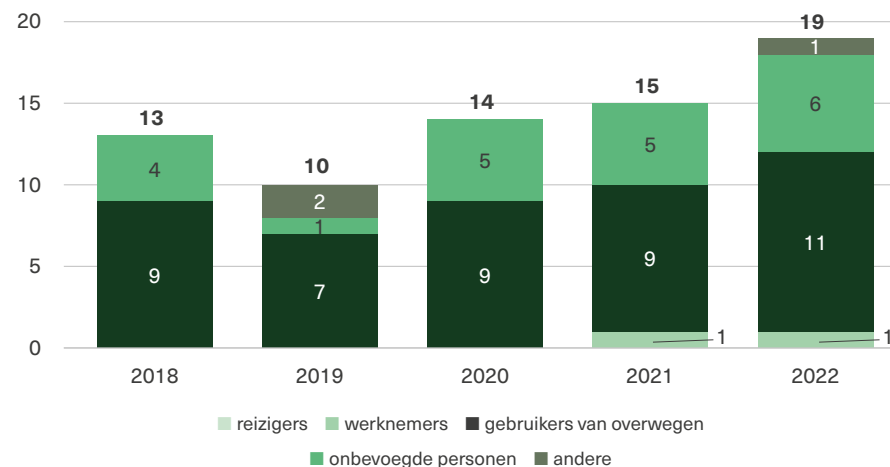


Figuur 5: Evolutie van het aantal ernstig gewonden per type ongeval

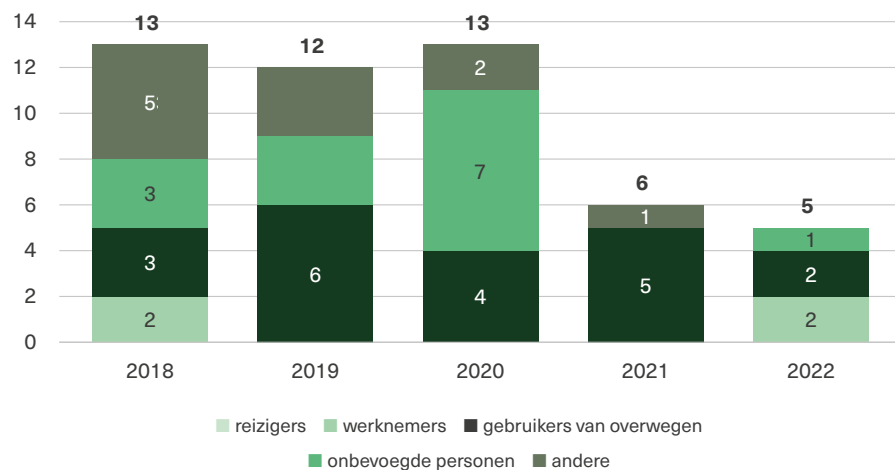


Het aantal dodelijke slachtoffers is gestegen ten opzichte van de voorgaande 4 jaar, zowel bij ongevallen met personen als bij ongevallen op spoorwegovergangen. Het aantal zwaargewonden is afgenomen.

Figuur 6: Evolutie van het aantal dodelijke slachtoffers per categorie van betrokken personen



Figuur 7: Evolutie van het aantal ernstig gewonden per categorie van betrokken personen



Ongevallen met derden zijn zeer moeilijk te voorspellen en te voorkomen. De geplande investeringen in technische systemen zoals ETCS zullen daar geen invloed op hebben.

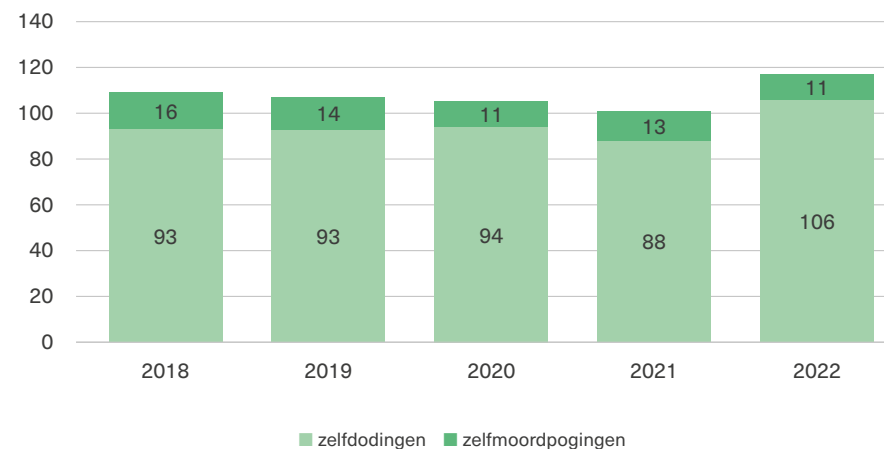
De actieplannen “Veiligheid aan overwegen”¹ en “Preventie van onbevoegden op het spoor”² lopen nog bij Infrabel en worden prioritair opgevolgd.

Zelfdodingen en zelfmoordpogingen

In 2022 waren er op het Belgische spoorwegnet 106 zelfdodingen en 11 zelfmoordpogingen met ernstig gewonden. Dit aantal (zelfdodingen + zelfmoordpogingen) komt neer op een stijging van 15,8% ten opzichte van 2021 en is het hoogste aantal sinds 2017.

Het actieplan “Preventie zelfdodingen”³ is ook een prioritair actieplan voor Infrabel.

Figuur 8: Evolutie van het aantal zelfdodingen en zelfmoordpogingen



1 Zie Jaarlijks veiligheidsverslag Infrabel 2022, punt 5.1, blz. 40.

2 Zie Jaarlijks veiligheidsverslag Infrabel 2022, punt 5.1, blz. 45.

3 Zie Jaarlijks veiligheidsverslag Infrabel 2022, punt 5.1, blz. 48.

Gevaarlijke goederen (RID)

Volgens Richtlijn 2014/88/EU van de GVI “Ongeval met het vervoer van gevaarlijke goederen” moet elk ongeval of incident worden gemeld in overeenstemming met 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 voordoet⁴, aan DVIS moet worden gemeld.

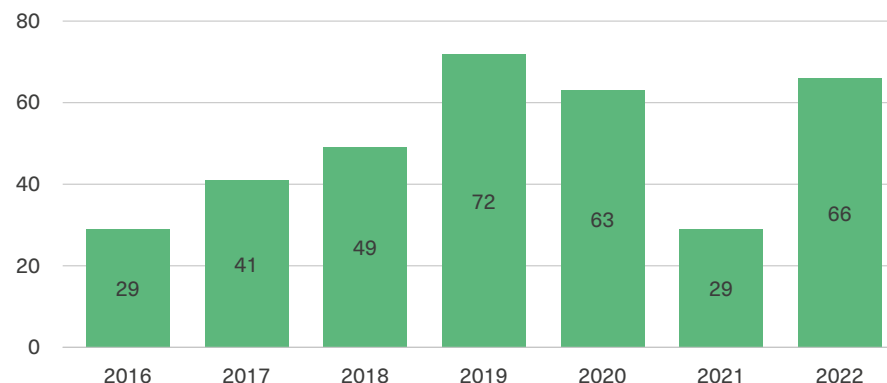
In 2022 werden, net als in 2021, geen voorvallen gemeld volgens de criteria van punt 1.8.5 van het RID.

Toch werden er in 2022 66 kleine lekken van gevaarlijke goederen gemeld, wat een verslechtering van de resultaten betekent ten opzichte van 2021. We keren terug naar de resultaten van 2019 en 2020, die als zeer slecht worden beschouwd. Acties worden gezamenlijk uitgevoerd door Lineas en Essenscia.

Er loopt ook een onderzoek naar de incidenten op de rangeerheugel Antwerpen-Noord, waaronder lekken van gevaarlijke goederen na een rangeerincident.

DVIS volgt de evolutie van dit type incidenten maandelijks op.

Figuur 9: Evolutie van het aantal lekken van gevaarlijke goederen



4 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 rapport 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 ziekenhuisopname van het slachtoffer gedurende minstens 1 dag of een arbeidsongeschiktheid 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.

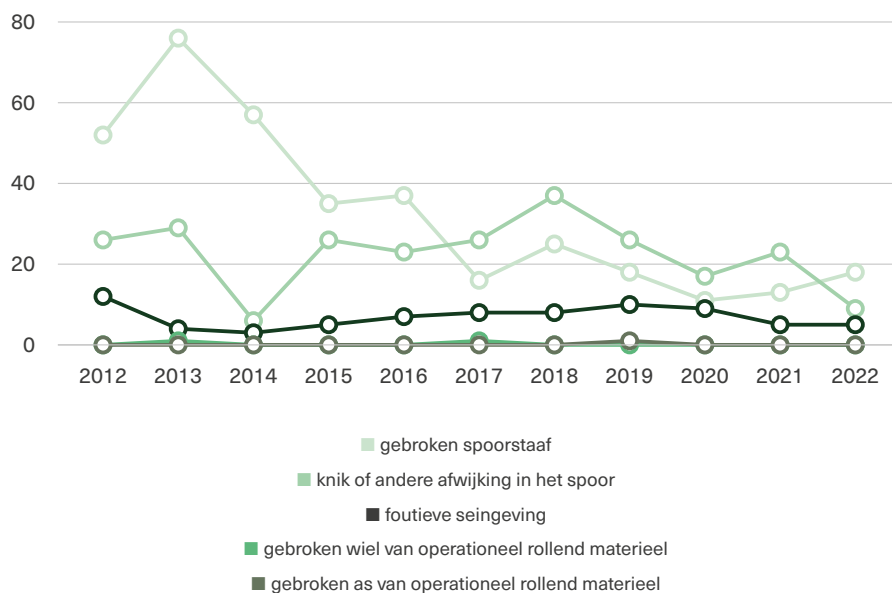
Voorlopers van ongevallen

In 2022 tellen we:

- > 18 spoorstaafbreuken
- > 9 knikken in het spoor
- > 5 foutieve seingevingen
- > 87 ongeoorloofde seinvoorbijrijdingen (SPAD's)

Er werd geen wiel- of asbreuk van rollend materieel in dienst vastgesteld.

Figuur 10: Evolutie van het aantal voorlopers van ongevallen (zonder SPAD's)

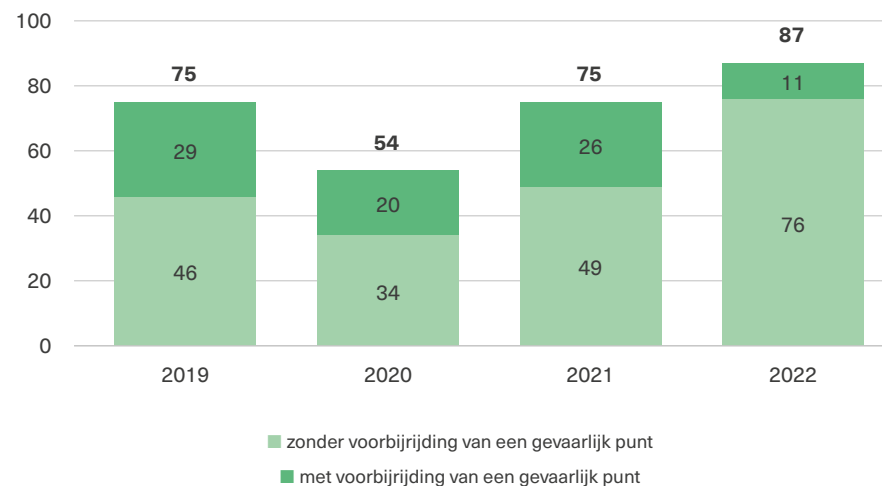


Het totale aantal voorlopers van ongevallen nam toe en bereikte opnieuw het niveau van 2019, zowel in absolute aantallen als in relatieve aantallen per treinkm. De stijging is voornamelijk te wijten aan spoorstaafbreuken en SPAD's. Daarentegen is het aantal knikken in het spoor gedaald en is het aantal foutieve seingevingen stabiel gebleven.

Hoewel het aantal spoorstaafbreuken (18) is toegenomen ten opzichte van 2020 (11) en 2021 (13), is er een positieve trend ten opzichte van 2013 tot 2018.

Het aantal SPAD's (ongeorloofde seinvoorbijrijdingen) is toegenomen. Slechts 12,6% van de SPAD's bereikte echter het gevaarlijke punt; het aantal SPAD's waarbij het gevaarlijke punt werd overschreden, daalde dus aanzienlijk in vergelijking met voorgaande jaren.

Figuur 11: Evolutie van het aantal SPAD's



De oorzaak van de toename van het aantal SPAD's op het hoofdspoor werd geïdentificeerd en de betrokken operator heeft in samenwerking met Infrabel de nodige maatregelen genomen.⁵ DVIS zal in 2023 bijzonder alert zijn op de evolutie van deze indicator.

Het actieplan 'preventie seinvoorbijrijdingen' is een prioritair plan voor Infrabel.⁶

Kosten van significante ongevallen

De kosten waarmee rekening moet worden gehouden zijn de impact van slachtoffers (doden en ernstig gewonden), de kosten van vertragingen en de kosten in verband met materiële schade (infrastructuur en rollend materieel) en het milieu.

De belangrijkste kostenfactor is de impact van slachtoffers, die in 2022 97,5% van de totale kosten bedraagt. In 2022 bedragen de totale kosten van de significante ongevallen immers 77.284.284 euro waarvan 75.409.334 euro is toe te schrijven aan slachtoffers (op basis van de preventiewaarde van één dode en één ernstig gewonde zoals verstrekt door het ERA).

De kosten van schade aan de infrastructuur en het rollend materieel bij significante ongevallen variëren sterk naargelang het type ongeval en het type voertuig dat erbij betrokken is. In 2022 bedragen de kosten van materiële schade als gevolg van significante ongevallen 523.964 euro.

De kosten van vertragingen op basis van de door het ERA gehanteerde monetaire waarde bedragen 1.350.964 euro.

Technische veiligheid van de installaties en het gebruik daarvan, veiligheidsbeheer

Infrabel beheert 3.617 km spoorlijnen, of in totaal 6.555 km sporen. Dankzij de investeringen in de automatische treinbeveiligingssystemen (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.

De investeringen in TBL1+ zijn eind 2016 afgerond. Eind 2016 was 74% van het spoorwegnet met het automatische stopstelsel TBL1+ uitgerust, tegenover 62% twee jaar eerder. Het systeem is momenteel in dienst op alle voornaamste knooppunten in het net.

In 2022 ging Infrabel verder met de uitrol van het ETCS-systeem op het conventionele net, waarbij in één jaar tijd iets meer dan 700 km spoor werd uitgerust. Eind 2022 was iets meer dan 50% van het spoorwegnet uitgerust met ETCS (ETCS1 LS, ETCS1 FS of ETCS2 FS), een stijging van ongeveer 10% ten opzichte van het jaar ervoor. De installatie van ETCS wordt de komende jaren voortgezet, vooral op lijnen die al zijn uitgerust met het systeem TBL1+. Bijgevolg zal het totale aantal beveiligde spoorkm niet meer aanzienlijk stijgen, maar de beveiligingsgraad zal wel substantieel verbeteren.

Overwegen

In 2022 is het totale aantal overwegen met 20 eenheden gedaald tot 1.630, waarvan 1.426 actief zijn.

5 Zie Jaarlijks veiligheidsverslag Infrabel 2022, punt 3.4, blz. 30.

6 Zie Jaarlijks veiligheidsverslag Infrabel 2021, punt 5.1, blz. 40.

B Resultaten van veiligheidsaanbevelingen

In 2022 heeft het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor 3 onderzoeken opgestart, namelijk:

- › Bressoux – 29/08/2022
Ontsporing van een wagon van een goederentrein
Classificatieniveau 'Significant ongeval/incident';
- › Wetteren – 15/06/2022
Aanrijding van personeel door een reizigerstrein
Classificatieniveau 'Ernstig ongeval';
- › Antwerpen-Noord – 30/04/2022
Incidenten en ongevallen bij rangeeroperaties in de bundel van Antwerpen-Noord tijdens de eerste maanden van 2022
Classificatieniveau 'Ander ongeval/incident'

In 2022 werden volgende onderzoeken afgesloten:

- › Gerموir/Mouterij – 04/03/2021 – afgesloten 03/2022
Op donderdag 4 maart 2021 om 18.35 uur ontspoorde reizigerstrein E3289 met 1 as bij aankomst op station Mouterij ingevolge een botsing met een metalen voorwerp in het spoor. Er vielen geen slachtoffers en de reizigers konden gemakkelijk uit de trein stappen via het perron van het station Mouterij. Het metalen voorwerp kwam op het spoor terecht nadat per ongeluk een hulpkoppeling-koffer werd opengesloten. Het onderzoeksorgaan is van oordeel dat de spoorwegonderneming wel degelijk een procedure heeft ingesteld voor de uitwerking en implementatie van maatregelen ter beheersing van het risico van het per ongeluk openschieten van de hulpkoppeling-koffer, waarbij met name wordt vermeld welke partijen ervoor moeten zorgen dat deze maatregelen worden uitgevoerd. Daarom heeft het OO geen aanbeveling uitgebracht.

- › Ruisbroek – 27/02/2021 – afgesloten 05/2022

Op zaterdag 27 februari 2021 omstreeks 6.00 uur werd een persoon aangereden door een trein (Schaarbeek - Braine-le-Comte) tijdens het uitvoeren van seininrichting- en kabelwerken in Ruisbroek). De persoon overleefde het ongeval niet. Elk van de drie betrokken partijen heeft maatregelen genomen die moeten helpen voorkomen dat het ongeval zich opnieuw voordoet. Het onderzoeksorgaan deed geen aanbevelingen gezien de reeds genomen maatregelen.

- › Weerde – 28/01/2021 – afgesloten 03/2022

Op donderdag 28 januari 2021 ontspoorde de reizigerstrein (Charleroi - Antwerpen-Centraal) te Weerde, afwaarts de stopplaats Weerde, op spoor A van Lijn 27 richting Antwerpen. Er zaten 15 reizigers in de trein: geen van hen raakte gewond. Ter hoogte van de ontsparing werden tijdens een aantal opeenvolgende nachten spoorstaafvernieuwingswerken uitgevoerd. In de nacht van 27 op 28 januari worden opruimingswerken verricht: de oude spoorstaven worden in het tussenspoor geknipt zodat ze later kunnen opgeladen en weggevoerd worden. Een onderdeel van een asbus van de eerste trein die 's ochtends ter hoogte van deze werkzaamheden passeert komt in aanrijding met een geknipte spoorstaaf die in het tussenspoor ligt. Hierdoor wordt de eerste wielas van de passerende trein opgedrukt en wordt deze uit de sporen geduwd. Naast een tekort in de operationele planning en beheersing signaleert het onderzoeksorgaan nog diverse systeemfactoren die hebben bijgedragen aan dit voorval. Het onderzoeksorgaan formuleerde vijf aanbevelingen.

DVIS houdt toezicht op de maatregelen die de spoorwegactoren nemen naar aanleiding van de aanbevelingen van het Onderzoeksorgaan. Deze maatregelen hebben tot doel het veiligheidsniveau te verhogen. Met het opvolgen van een aanbeveling bij de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder wil DVIS ervoor zorgen dat de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder doeltreffende maatregelen implementeert, die zullen bijdragen aan het voorkomen van een herhaling van het onderzochte incident of ongeval. Een aanbeveling waarvoor doeltreffende maatregelen

geïmplementeerd zijn, wordt als afgesloten beschouwd en de opvolging van deze aanbeveling door DVIS stopt bij deze partij.

De aanbevelingen en de opvolging ervan zijn geregistreerd in een speciaal daarvoor ontwikkelde database in samenwerking met het onderzoeksorgaan. Nadat het onderzoeksorgaan een korte beschrijving van het voorval en de bijhorende aanbevelingen heeft aangemaakt in de database vult DVIS de opvolging ervan toe. Voor de inhoud van de opvolging baseerde DVIS zich in het verleden op de ontvangen informatie van en het overleg errond met de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder. In 2022 heeft DVIS de opvolging verder gedigitaliseerd. Aan de database is een webservice voor de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder toegevoegd. Dankzij deze webservice kunnen deze betrokkenen rechtstreeks zelf informatie over de opvolging van de aanbevelingen toevoegen in de database. Het biedt hun ook de mogelijkheid om permanent de uitgewisselde informatie over de openstaande aanbevelingen op te volgen.

05

Certificatie en toelatingen



A Oriëntatie

Spoorwegondernemingen

Begin 2022 hadden 12 spoorwegondernemingen toelating om het Belgische netwerk te gebruiken. In mei en oktober werd aan een nieuwe onderneming een uniek veiligheidscertificaat uitgereikt. Daarnaast werden er ook twee veiligheidscertificaten vernieuwd. Nog twee spoorwegondernemingen hebben een aanvraag ingediend voor een uniek veiligheidscertificaat waarvan het onderzoek eind 2022 nog niet voltooid was. Een overzicht van de veiligheidscertificaten in 2022 voor België is opgenomen in bijlage 3.

Opleidings- en Psycho-medische centra

In 2022 was de toestand als volgt:

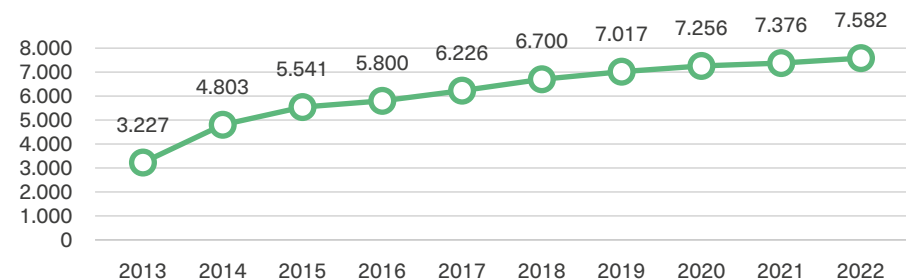
- › In het begin van het jaar beschikten 5 opleidingscentra over een erkenning overeenkomstig het koninklijk besluit van 12 september 2011 betreffende het opleidingsaanbod aan treinbestuurders en de erkenning van opleidingscentra. In september werd aan een nieuwe onderneming ook een erkenning uitgereikt waardoor het totaal aantal opleidingscentra op 6 komt. Daarnaast was er eind 2022 nog een aanvraag van een 7e onderneming in onderzoek;
- › 2 psycho-medische centra beschikten over een erkenning overeenkomstig het koninklijk besluit van 30 juli 2018 tot bepaling van de regels met betrekking tot medische onderzoeken en bedrijfspsychologische onderzoeken voor treinbestuurders en van de criteria voor erkenning van centra die verantwoordelijk zijn voor deze onderzoeken;
- › 64 examinatoren beschikten over een erkenning overeenkomstig artikel 149 van de Wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

Europese vergunning van treinbestuurder / Nationaal register der vergunningen

In 2022 werden er door DVIS 207 nieuwe vergunningen en 87 duplicaten afgeleverd. 328 vergunningen werden gewijzigd. Het aantal nieuwe vergunningen daalde met 67% in vergelijking met 2021. DVIS heeft sinds 2011 in totaal 7.582 Europese vergunningen afgegeven.

Sinds 2021 is een nieuwe applicatie voor het beheer van vergunningen in gebruik genomen: de applicatie 'Traindrivers'. Iedere onderneming die dat wenst kan bij DVIS toegang tot deze applicatie aanvragen om namens en voor rekening van de treinbestuurder op te treden. Met deze applicatie kunnen ondernemingen zelf online een aanvraag doen voor een nieuwe vergunning of een verlenging van een vergunning. Met de applicatie is het ook mogelijk om een duplicaat aan te vragen of om bepaalde gegevens met betrekking tot de Europese vergunning te wijzigen of bij te werken. DVIS houdt via de applicatie een register bij van alle afgegeven, bijgewerkte, vernieuwde, verlengde, gewijzigde, vervallen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven vergunningen van treinbestuurder. In 2022 heeft een nieuwe spoorwegonderneming de overeenkomst met DVIS getekend om deze applicatie te gebruiken waardoor het totaal aantal afgesloten overeenkomsten oploopt tot 10 ondernemingen.

Figuur 12: Evolutie van het aantal door DVIS afgegeven Europese vergunningen



Rollend materieel

In 2022 speelde DVIS een actieve rol in 13 pre-engagementdossiers en toelatingen voor rollend materieel waarvan het gebruiksgebied ook België omvat. DVIS heeft 1 nieuwe typetoelating en 5 pre-engagementreferentie-documenten afgegeven in zijn hoedanigheid van vergunningverlenende instantie, evenals 5 adviezen voor het Belgische deel van dossiers die door het ERA moeten worden behandeld. DVIS werd ook door het ERA gevraagd advies uit te brengen over de toepassing van nationale technische voorschriften in 2 gevallen van kennisgeving van de classificatie van een wijziging aan voertuigen. Bijlage 3 geeft een overzicht van de geregistreerde aanvraagdossiers voor typetoelatingen en hun conclusies, een overzicht van de “typeconformiteit” toelatingen en eveneens een overzicht van het aantal spoorvoertuigen dat per 01 januari 2023 als actief geregistreerd staat in het Belgisch Nationaal Voertuigregister.

DVIS deelt regelmatig zijn ervaringen met procedures inzake de toelating van voertuigen met de andere nationale veiligheidsinstanties en het ERA, en overlegt ook met hen om deze verbeteringen door te voeren.

Het Nationaal Voertuigregister bevat het EVN (Europees Voertuignummer) en de administratieve gegevens van elk voertuig dat in België geregistreerd (en dus goedgekeurd) is. Na de toepassing van Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614 van de Commissie is het Nationaal Voertuigregister buiten gebruik gesteld ten gunste van het Europees Voertuigregister (EVR). De inhoud van het NVR wordt gearhiveerd en het e-mailadres voor nieuwe aanvragen wordt gedeactiveerd.

Begin februari 2023 waren 65% van de in België geregistreerde krachtvoertuigen - of stuurpostrijtuigen - uitgerust met ETCS aan boord. Voor TBL1+ was dit percentage 98% (OTM's worden niet meegerekend).

Infrastructuurbeheerder

De invoering van ETCS1 LS Limited Supervision werd voortgezet met vooral de grensoverschrijdende lijn L40 tussen Luik, Wezet en de Belgisch-Nederlandse grens.

ETCS2 FS is toegelaten op de L12 tussen Antwerpen Essen en de Belgisch-Nederlandse grens.

Ook werden het nieuwe digitaal vergrendelingssysteem (SIMIS-W) en treindetectiesysteem (TCM 100) ingevoerd. Deze systemen ondersteunen in het bijzonder de verdere uitrol van het ETCS2 FS-systeem op het gehele netwerk. DVIS volgt verder de indienststelling van dit laatste project via gefaseerde toelatingen. De verdere uitrol van ETCS 2 FS na 2023 zal gepaard gaan met een nieuwe versie van de RBC die de vlotte overgang tussen de verschillende zones ETCS2 moet mogelijk maken.

Met de indienststelling van ETCS1 FS in de Brusselse Noord-Zuid verbinding gaat de uitrol van ETCS 1 de laatste fase in.

B Contacten met andere nationale veiligheidsinstanties

Spoorwegondernemingen

Met de inwerkingtreding van het 4e spoorwegpakket en de rol van het Bureau als certificeringsinstantie zijn er vooral contacten met andere NVI's in het raam van de door het Bureau georganiseerde vergaderingen. In dit stadium worden, wat de certificatie betreft, geen structurele overeenkomsten met andere NVI's overwogen.

Opleidingsinstellingen

De contactpersoon voor de opleidingsinstellingen binnen DVIS heeft deelgenomen aan de samenwerkingsvergadering voor supervisie met ILT. Op deze manier kon relevante informatie uitgewisseld worden die betrekking had op de opleidingscentra die verbonden zijn aan een spoorwegonderneming.

Rollend materieel

In het kader van de aflevering van toelatingen voor het in dienst stellen van voertuigen wordt samengewerkt met het Bureau en andere betrokken veiligheidsinstanties voor projecten waarbij de aanvrager het Bureau als vergunningverlenende instantie heeft gekozen.

Hiermee wordt de samenwerking zoals voorzien in het vierde spoorwegpakket reeds in de praktijk gebracht.

DVIS deelt regelmatig haar ervaring met vergunningsprocedures voor voertuigen (type en conformiteit) met de andere nationale veiligheidsinstanties en het Bureau, en bespreekt ook met hen om verbeteringen aan te brengen. Er is een werkgroep opgericht die regelmatig bijeenkomt.

DVIS deelt regelmatig haar ervaringen met de procedures voor de toelating van voertuigen (type en conformiteit) met de andere nationale veiligheidsinstanties en het Bureau en overlegt ook met hen om verbeteringen door te voeren.

C Procedurele problemen

Nihil.

D Reacties

Nihil.

06

Toezicht



A Strategie en plan(nen)

Jaarlijks bepaalt DVIS de prioritaire thema's en het beleid inzake het toezicht voor het volgende 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 indienstelling van 'Infrastructuur';
- › een dossier voor de indienstelling van 'Rollend Materieel';

en daarnaast:

- › aandachtspunten 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 Onderzoeksorgaan;
- › uitgevoerde toezichthoudende activiteiten.

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

Zoals reeds aangegeven heeft DVIS in 2021 haar toezichtstrategie tegen het licht gehouden, ten einde deze te optimaliseren en te harmoniseren en duidelijker te maken voor de verschillende betrokkenen. Daarbij werd ook rekening gehouden met het groter belang van internationale samenwerking.

7 In wat volgt vertegenwoordigt de mannelijke benaming alle genders.

B Personeel

DVIS heeft 5,7 VTE ingezet voor de toezichthoudende activiteiten op een personeelsbestand van 35,9 VTE. Deze VTE worden berekend op basis van de uitgevoerde opdrachten en de gemiddelde werklust per opdracht. Het was de bedoeling om 6,1 VTE in te zetten.

Vrijwel alle vooropgestelde toezichthoudende activiteiten konden doorgaan zoals voorzien. Slechts een deel van de geplande toezichthoudende activiteiten werd geannuleerd. De beschikbare capaciteit voor toezichthoudende taken is beperkt en hangt nauw samen met het aantal aanvragen voor het verkrijgen van een uniek veiligheidscertificaat of een erkenning. De meeste medewerkers van DVIS voeren immers zowel certificeringsactiviteiten uit als toezichtactiviteiten.

C Competentie

Competentiebeheer

Elke medewerker⁷ 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 spookennis 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 om diepgaand inzicht te krijgen in de werking van de dienst, de betrokkenen in de spoorwereld en zijn eigen taken. Hij wordt ondersteund door zijn mentor of stagebegeleider. Bij indiensttreding ontvangt hij een competentieprofiel dat hoort bij de functie die hij zal uitoefenen. Voor alle medewerkers wordt het competentieprofiel als basis gebruikt voor de ontwikkeling. In het jaarlijks planningsgesprek 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, risicoanalyse, budget, enz.), generieke opleidingen bij BOSA (taal, communicatie, enz.) en spoor specifieke opleidingen bij de spoorsector (introductie in de spoorwegexploitatie bij Infrabel, workshops bij het Bureau, enz.).

Prestatiemanagement

Functionerings- en evaluatiegesprekken zijn essentieel voor het opvolgen van de evolutie van de prestatie- en ontwikkeldoelstellingen. Het persoonlijk ontwikkelplan (POP) wordt daarom jaar na jaar opgevolgd in de applicatie Crescendo.

Toekomst

In 2023 gaan we samenwerken met de FOD BOSA om hun opleidingsbeheersysteem aan te passen aan onze behoeften. Deze tool moet ons helpen om een beter overzicht te krijgen op wie welke opleidingen heeft gevolgd en welke competenties nog beter ontwikkeld moeten worden. Tegelijk zouden we op die manier ook een opleidingscatalogoog voor de dienst kunnen ontwikkelen. Bij de jaarlijkse audit van onze dienst zal ook aandacht worden

besteed aan personeelsontwikkeling. We zullen de auditor vragen om de sterke en zwakke punten van het huidige systeem in kaart te brengen en aanbevelingen te formuleren voor het verder optimaliseren van de personeelsontwikkeling binnen DVIS.

D Besluitvorming

De besluitvormingscriteria zijn gebaseerd op de beginselen van Gedelegeerde Verordening (EU) 2018/761 van de Commissie van 16 februari 2018, alsmede op de voorschriften die van toepassing zijn op de vastgestelde gebreken, de interne procedures en de toezichtstrategie die op de website van DVIS zijn gepubliceerd.

Beslissingen over eventuele sancties worden besproken in het besluitvormingscomité dat binnen DVIS is opgericht en waarin de verschillende operationele en juridische diensten zijn vertegenwoordigd.

E Coördinatie en samenwerking

De uitwisselingen in het kader van de samenwerking tussen DVIS en de nationale veiligheidsinstanties

- › van Luxemburg, de Administration des Chemins de Fer (ACF),
- › van Frankrijk, het Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) en
- › het Zwitserse Office Fédéral des Transports (OFT)

zijn gedeeltelijk fysiek dan wel via videogesprekken doorgedaan.

De samenwerkingsovereenkomsten met het ACF en het EPSF worden herzien om ze in overeenstemming te brengen met het 4e spoorwegpakket.

Tijdens deze vergaderingen bespraken we de stand van zaken over de gemeenschappelijke spoorwegondernemingen, goede praktijken en actualiteiten. Uiteraard kwam ook de samenwerking voor toezichtactiviteiten aan bod.

Naar een optimale verwerking van de resultaten van controles op goederentreinen

Naar aanleiding van de invoering in 2022 van een webplatform voor het verzamelen van de resultaten van controles die door de verschillende betrokkenen op goederentreinen worden uitgevoerd, zet DVIS haar inspanningen voort om de verwerking van deze resultaten te optimaliseren met het oog op de verbetering van de veiligheid op het spoor.

In deze context:

1. meet DVIS de algemene kwaliteit van goederentreinen en gebruikt een speciaal instrument om de statistieken en trends van de inspectieresultaten te analyseren;
2. organiseert DVIS twee keer per jaar een overleg 'uitwisselingsplatform Monitoring' met de sector. Het doel van dit overleg is:
 - > de resultaten mee te delen;
 - > goede praktijken te delen en te benutten;
 - > verbeteringsmaatregelen te identificeren en te ondersteunen.

Op deze manier wil DVIS een actieve bijdrage leveren aan de verbetering van de spoorwegveiligheid.

F Vaststellingen en genomen maatregelen

Risicobeheersing, het beheer van de interfaces en de integratie van onderaannemers in het VBS van de organisaties in de sector zijn belangrijke thema's die aandacht verdienen. Hoewel wij op dit gebied vooruitgang hebben gezien, bevestigen onze activiteiten dat de sector op deze gebieden moet verbeteren.

In 2022 is er geen enkele intrekings- of opschortingsmaatregel genomen.

Indien bij een inspectie of controle tekortkomingen worden vastgesteld, wordt de onderneming daarvan op de hoogte gebracht met een verslag, waardoor de onderneming de nodige corrigerende maatregelen kan nemen.

Als onderdeel van de audits die tot doel hebben het maturiteitsniveau van het veiligheidsbeheerssysteem te bepalen, doet DVIS aanbevelingen aan ondernemingen. Deze aanbevelingen worden opgevolgd in de bilaterale bijeenkomsten die wij met de sector hebben.

07

Uitvoering van
EU-projecten



A Toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling

Spoorwegondernemingen

DVIS besteedt aandacht aan het beheer van de risico's door de spoorwegondernemingen, zowel tijdens een maturiteitsaudit als tijdens inspecties. Voor elke component van ons model voor het uitvoeren van een maturiteitsaudit berekent DVIS een gemiddelde maturiteitscore. Eind 2022 bereikten de Belgische spoorwegondernemingen een gemiddelde maturiteitscore van 1,4 voor risicobeheer en 1,8 voor wijzigingenbeheer. Daarbij moet opgemerkt worden dat België een eigen maturiteitsmodel heeft ontwikkeld zodat een vergelijking van maturiteitscores met het door ERA ontwikkelde maturiteitsmodel mank loopt.

De vrij lage scores hebben meerdere oorzaken. Enerzijds zijn de beschrijvingen van het risicobeheer of het wijzigingenbeheer in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegondernemingen niet steeds even kwalitatief. Anderzijds wordt te vaak vastgesteld dat de beschreven regelingen niet of slechts onvolledig worden toegepast. Een van de belangrijkste oorzaken ligt in het feit dat medewerkers (inclusief deze binnen de hiërarchische lijn) die niet behoren tot de veiligheidsafdeling te weinig betrokken zijn bij het beheer van risico's of wijzigingen of soms zelfs niet eens op de hoogte zijn van het bestaan van een proces hiervoor.

Tijdens de inspecties over risicobeheer richt DVIS zich op een vooraf gekozen lokale operationele activiteit van de onderneming en onderzoekt het beheer van de risico's voor die activiteit. Hoewel we vaststellen dat de betrokken medewerkers meestal bevoegd zijn voor het uitvoeren van hun taken komt het vaak voor dat een goede borging van het operationele veiligheidsniveau ontbreekt. De opleidingen zijn dan bijvoorbeeld gebaseerd op persoonlijke ervaringen uit het verleden van de opleiders zonder dat er een verband gelegd wordt met geïdentificeerde gevaren die aan de betrok-

ken activiteit verbonden zijn. Een andere regelmatige vaststelling betreft het ontbreken van een strategie die ervoor zorgt dat via de monitoring data beschikbaar is om het beheer van de risico's naar een hoger niveau te tillen.

Belgische spoorsector

Alle ondernemingen (spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder) hebben de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling opgenomen in hun veiligheidsbeheersysteem. In hun jaarverslagen maken noch grotere noch kleinere ondernemingen melding van een veelvuldige toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode. En indien ze wijzigingen melden dan blijkt dat een indeling van de wijziging als een belangrijke wijziging zelden is. Het ontbreken van een Belgische regel over wijzigingen die als significant moeten beschouwd worden heeft hier ongetwijfeld een impact op. Dit biedt aan de onderneming immers de mogelijkheid om op basis van de reglementaire criteria van artikel 4 van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode een eigen interpretatie te geven bij de toepassing ervan. Een geharmoniseerd overzicht op Europees niveau van de wijzigingen die als belangrijk moeten beschouwd worden zou zorgen voor meer gelijkheid tussen de ondernemingen bij het behandelen van deze wijzigingen.

Voor operationele wijzigingen op initiatief van een infrastructuurbeheerder werkt de Belgische regelgever nog steeds aan richtlijnen in verband met het belang van de wijziging, rekening houdend met de impact van de wijziging voor de infrastructuurgebruiker.

De operationele wijzigingen op initiatief van de infrastructuurbeheerder hebben meestal een impact op alle infrastructuurgebruikers. Het bepalen van het belang van de operationele wijziging dient rekening te houden met het spoorstelsel en dus met alle gebruikers. In praktijk blijkt dat in deze gevallen de evaluatie volgens de criteria artikel 4 CSM niet altijd coherent wordt toegepast.

DVIS is van oordeel dat het nationaal wetgevend kader elementen zou moeten voorzien om deze evaluatie door de infrastructuurbeheerder beter te laten verlopen.

Structurele subsystemen

In het kader van een aanvraag tot toelating per voertuigtype vereist de Europese regelgeving dat de aanvrager een proces voor het verzamelen van vereisten uitvoert om ervoor te zorgen dat alle noodzakelijke ontwerpisen van het voertuig gedurende de hele levenscyclus correct zijn bepaald, aan functies of subsystemen zijn toegewezen of worden aangepakt door middel van gebruiksvoorwaarden of andere beperkingen, die zijn geïmplementeerd en gevalideerd. De aanvrager kan kiezen voor de toepassing van het risico-beheerproces van Bijlage I bij Verordening (EU) nr. 402/2013 of voor een andere methode.

Bij toelating tot indienststelling van vaste installaties vraagt DVIS altijd de toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling (GVM) als bewijs van de veilige integratie van het subsysteem in het spoorwegsysteem. DVIS vereist dit in het bijzonder als deze integratie onvoldoende wordt gewaarborgd door de TSI en nationale voorschriften, zoals vaak het geval bij het subsysteem CCS.

Bij wijzigingen door Infrabel aan de exploitatieregels is de GVM ook van toepassing. Wanneer deze wijzigingen verband houden met een toelating van het subsysteem CCS zal DVIS de veilige integratie van de exploitatieregels nagaan bij de evaluatie van het toelatingsdossier. 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 beknopt overzicht van de wijzigingen waarbij de GVM werd toegepast.

B Toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor het veiligheidsbeheerssysteem

In 2022 kon België meer ervaring opdoen met de gemeenschappelijke methode voor het veiligheidsbeheerssysteem. Meerdere aanvragen voor het verkrijgen van een uniek veiligheidscertificaat omvatten België in hun exploitatiegebied. Bij de beoordeling van deze aanvragen heeft België niet alleen het nationale gedeelte onderzocht maar heeft ook enkele keren meegewerkt aan het onderzoek van het (gemeenschappelijk) veiligheidsbeheerssysteem van de onderneming. Voor het nationale gedeelte van de aanvraag stellen we vast dat de ontvangen documentatie bij enkele spoorwegondernemingen inhoudelijk soms zeer vergelijkbaar is.

De documentatie van het veiligheidsbeheerssysteem van de spoorwegondernemingen is mee geëvolueerd met de regelgeving. De documentatie is nu aangepast aan de nieuwe gemeenschappelijke veiligheidsmethode (nu CSM 762/2018, voorheen CSM 1158/2010) maar we stellen te vaak vast dat de documentatie onvoldoende is. Te vaak is het 'wat' wel behoorlijk beschreven in de documentatie maar niet het 'hoe'.

C Toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor monitoring

In 2022 zijn geen specifieke toezichtactiviteiten uitgevoerd die een gedetailleerd beeld geven van de toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor monitoring. Via de maturiteitsaudits die DVIS uitvoert verkrijgen we reeds veel gedetailleerde informatie die ons een dergelijk beeld geeft. Aangezien de uitvoering van een maturiteitsaudit veel werk kost (de minimale doorlooptijd bedraagt enkele maanden) is het aantal van

dergelijke activiteiten per jaar beperkt. In 2022 werd 1 volledige maturiteitsaudit afgerond bij een spoorwegonderneming. De tweede maturiteitsaudit onderzocht de maturiteit van het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerder. De uitvoering ervan loopt door tot in 2023. Daarom zijn de hieronder beschreven resultaten geen weergave van de vaststellingen van 1 jaar maar een weergave van de vaststellingen over verschillende jaren heen.

In iedere maturiteitsaudit onderzoekt DVIS de maturiteit van de 'Evaluatie van de prestaties' door de onderneming. Binnen dit onderwerp zijn er 3 componenten bepaald die een overzicht geven van de maturiteit binnen dit domein: monitoring, interne audit en directiebeoordeling. Eind 2022 bereikte de Belgische spoorsector een globale maturiteitsscore van 1,9 voor het domein 'Evaluatie van de prestaties'. De maturiteit werd opgesplitst over de componenten en bedroeg 1,7 voor monitoring, 2,3 voor interne audit en 1,8 voor directiebeoordeling. Daarbij moet opgemerkt worden dat België een eigen maturiteitsmodel⁸ heeft ontwikkeld zodat een vergelijking van maturiteitscores met het door ERA ontwikkelde maturiteitsmodel mank loopt.

Een monitoringstrategie in lijn met de gemeenschappelijke veiligheidsmethode waarbij de resultaten van risicobeheer als input zijn aangewend voor de bepaling van de prioriteiten is een vaak voorkomend gebrek. Er worden wel veel toezichtactiviteiten uitgevoerd, ad hoc of volgens een opgestelde planning, veelal met het oog op het controleren van de conformiteit van een interne procedure of instructie. Er bestaan geen activiteiten die tot doel hebben de interne processen, procedures of instructies te onderzoeken met het oog om deze te verbeteren.

Daarbij stelt DVIS vast dat niet alle toezichtsactiviteiten de ondernemingen een volledig overzicht geven van de werking van hun veiligheidsbeheersysteem. Hoewel de ondernemingen naast de gemeenschappelijke vei-

ligheidsindicatoren ook bedrijfseigen indicatoren opvolgen, blijkt dat een systematiek voor het opstellen van kwantitatieve en / of kwalitatieve indicatoren inzake (exploitatie)veiligheid ontbreekt. De gehanteerde indicatoren zijn waardevol voor de onderneming omdat ze gebaseerd zijn op ervaringen. Daarbij moet opgemerkt worden dat deze indicatoren veelal reactief van aard zijn (lagging) en daardoor inzicht geven in de huidige veiligheidsprestaties. Proactieve indicatoren (leading) zijn schaars waardoor er onvoldoende beeld is van de onderliggende oorzaken die wijzen op mogelijke toekomstige veiligheidsincidenten of -ongevallen.

Hoewel de medewerkers die betrokken zijn bij het uitvoeren van audits een (interne) opleiding hebben gevolgd of auditervaring hebben, blijkt toch dat er regelingen ontbreken die ervoor zorgen dat de auditor over passende kennis en vaardigheden beschikt in functie van de audit die moet worden uitgevoerd. Door een gebrekkig competentiebeheer, waardoor het toewijzen van een auditor of het samenstellen van een auditteam niet steeds afgestemd is op de te auditeren onderwerpen, lopen de diepgang en de kwaliteit van de auditverslagen uiteen, niet alleen tussen de ondernemingen onderling maar soms ook binnen één onderneming.

De ondernemingen beschikken over regelingen die het (top)management in staat moeten stellen de bedrijfsvoering (met betrekking tot veiligheid) te beoordelen en waar nodig bij te sturen. Maar de documentatie over de genomen beslissingen, de gepaste acties die hiermee verband houden en hun prioriteiten om het veiligheidsniveau te verbeteren ontbreekt of is gebrekkig.

Voor de infrastructuurbeheerder ging de eerste maturiteitsaudit in april 2022 van start. Deze werd in april 2023 afgerond. De conclusies worden in het jaarverslag van 2023 gedeeld.

8 Het door DVIS ontwikkelde model voor de maturiteitsbeoordeling faciliteert de maturiteitsbeoordeling voor elke component in het veiligheidsbeheersysteem. Er bestaan vijf niveaus van maturiteit, gegroepeerd onder drie praktijken: basis-, gebruikelijke en geavanceerde praktijken. Deze vijf maturiteitsniveaus zijn gebaseerd op de schaal van Hudson (pathologisch, reactief, berekend, proactief en generatief). De 'basispraktijken' leveren een maturiteitsniveau tussen 0 en 2 op, de 'gebruikelijke praktijken' leveren een maturiteitsniveau tussen 2 en 4 op en de 'geavanceerde praktijken' leveren een maturiteitsniveau tussen 4 en 5 op.

D Afwijkingen met betrekking tot het certificeringssysteem van de entiteiten belast met het onderhoud (EBO)

Niet van toepassing voor DVIS.

In België is de certificering van de entiteiten die belast zijn 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.

08

Wijzigingen in
de wetgeving



A 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).

B Belangrijke wijzigingen in wet- en regelgeving

Zie Bijlage 5.



09

Veiligheidscultuur

A Veiligheidsoverleg

Het ongeval in Buizingen in 2010 lag aan de basis van de lancering van het 'Veiligheidsoverleg', waarin de hele sector betrokken wordt. DVIS organiseert deze overlegmomenten. Ongeveer 70 werknemers uit de spoorsector en de transportsector nemen deel aan deze overlegmomenten. Het belangrijkste doel is om informatie te verspreiden en discussie te stimuleren over veiligheidsproblemen die voor de hele sector belangrijk is. 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 hebben ze toelichting gegeven over 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 2022 vond het veiligheidsoverleg plaats op 28 april en 18 november, respectievelijk het 23^{ste} en 24^{ste} Veiligheidsoverleg.

De thema's hadden vooral te maken met de overgang naar het vierde spoorwegpakket, de vermindering van nationale voorschriften en de verdeling van de spoor specifieke rollen bij technische problemen en ongevallen.

B Werkgroepen

In 2022 werden geen vergaderingen georganiseerd in het kader van een werkgroep. Toch werden de leden van de werkgroep eindseinen geraadpleegd om informatie aan te leveren voor het opstellen van de vooruitgangsverslagen over de invoering van reflecterende platen op het Belgische spoorwegnetwerk. Dankzij hun input kon de evolutie opgevolgd worden over de aanpassing van de koplampen. Hoewel er wel vooruitgang geboekt wordt blijft de uitdaging groot. Een groot deel van het voertuigenpark beschikt immers nog niet over koplampen met voldoende lichtsterkte (dwzconform met de TSI Loc&Pas) om de treinbestuurder in staat te stellen om de reflecterende platen op voldoende afstand met zekerheid te kunnen waarnemen.

C Sectoraal platform

In de conclusies van de opdracht ter ondersteuning van de sector, die werd ingesteld naar aanleiding van het plan ter vermindering van de nationale voorschriften, werd gewezen op de noodzaak van een sectoraal uitwisselingsproces, dat momenteel op nationaal niveau niet bestaat.

De denkoefening die in 2020 en 2021 van start is gegaan, moest in 2022 worden voortgezet, maar de daarvoor benodigde financiële middelen werden niet ter beschikking van DVIS gesteld. In 2022 werd geen vooruitgang geboekt.

Bijlagen



Bijlage 1: Thema's toezicht 2022

SPOORWEGONDERNEMINGEN	
Aandachtsgebieden	<p>Overzicht van de algemene thema's:</p> <ul style="list-style-type: none"> › de vroegere, gedane vaststellingen; › bepaalde elementen afkomstig van het onderzoeksorgaan; › de terugkerende incidenten die we als potentieel gevaarlijk hebben geïdentificeerd en gecatalogeerd; › de toepassing van de nieuwe wetgeving.
Audit	<p>Audit van de beheerspraktijken met 21 componenten die uitgevoerd wordt op basis van cyclische planning (1 audit per geldigheidsperiode van het certificaat). De SO wordt hierover geïnformeerd via het supervisieplan dat haar wordt gecommuniceerd.</p>
Inspecties	<p>Migratie van VVESI naar RDEI. Controle implementatie van het gewijzigde regelgevende kader.</p> <p>Trein in nood. Verificatie van de uitvoering van de nieuwe bepalingen voorgeschreven door de infrastructuurbeheerder.</p> <p>Risicobeheer tijdens de uitvoering van lokale operationele activiteiten in het kader van de toepassing van de procedure VRG. Bij deze verificatie wordt rekening gehouden met:</p> <ul style="list-style-type: none"> › De naleving ten opzichte van de relevante processen en procedures van de geïnspecteerde entiteit; › De toepassing van de risicobeheersmaatregelen die door de entiteit werden goedgekeurd; › De kwaliteit van de risicoanalyse. <p>Opvolging van gemaakte voorbehouden tijdens certificeringsactiviteiten. Deze inspecties hebben tot doel om te beoordelen of de spoorwegonderneming wel degelijk de acties heeft uitgevoerd die haar gevraagd werden, binnen de gestelde termijnen. Het volume aan activiteiten en de verdeling per SO zullen jaarlijks bepaald worden tijdens de voorbereiding van het supervisieplan voor het volgende jaar. De SO wordt hierover geïnformeerd via het supervisieplan dat haar wordt gecommuniceerd.</p> <p>Nagaan of de acties, die opgenomen zijn in de tabel met correctieve acties naar aanleiding van een inspectie, uitgevoerd/geïmplementeerd werden en of ze doeltreffend zijn. De inspectie wordt uitgevoerd op basis van een cyclische planning (minstens 1 inspectie per periode van 3 jaar). De SO wordt hierover geïnformeerd via het supervisieplan dat haar wordt gecommuniceerd.</p>

Controles

Het volume aan activiteiten en de verdeling van de activiteiten per SO, met betrekking tot de cataloguscontroles (zie publicatie op onze website) zullen jaarlijks bepaald worden tijdens de voorbereiding van het supervisieplan van het volgende jaar. Een periodieke herziening is voorzien om:

- › de verdeling van de activiteiten per SO voor de cataloguscontroles aan te passen, indien nodig;
- › een prioriteitsbepaling in te voeren op het vlak van de te controleren catalogi, indien nodig;
- › de behoeften vast te stellen en controles uit te voeren in het kader van specifieke opdrachten.

Bepaalde terugkerende gevallen van niet-naleving maken de invoering van structurele maatregelen door de SO noodzakelijk. Inspecties zullen worden georganiseerd om de uitvoering/implementatie en de doeltreffendheid na te gaan van de correctieve acties die door de SO gecommuniceerd werden. De SO zal hierover geïnformeerd worden bij de kennisgeving van de inspectie.

Controle van de vereisten van het CCR-register en toezicht op de naleving van de met de spoorwegondernemingen gesloten overeenkomst in het kader van de applicatie 'Train Driver' (3-jaarlijkse cyclus, ± 5 SO's per jaar).

ROLLEND MATERIEEL EN GEVAARLIJKE GOEDEREN

Controles

Gebruik van FILL-IN en MERLIN (verderzetting van de in 2021 ondernomen actie).

Toepassing van de beschermingsniveaus (in het bijzonder in verband met de rangeeretiketten die gedefinieerd zijn in punt 5.4.3.2 van het RID).

INFRASTRUCTUURBEHEERDER

Aandachtsgebieden	Follow-up van de aanbevelingen onderzoeksorgaan
	Beveiliging van werven
	Toezicht op onderaannemers
	Veiligheidsprocedure in seinposten
	Interface infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen: infrastructuurregister (RINF)
	Interface infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen: beheer van noodsituaties en aarding van de bovenleiding bij incidenten en ongevallen
Audit	Maturiteitsaudit (systeemaudit veiligheidsbeheersysteem)
Inspecties	Personeelsmachtiging (veiligheidskritieke taken)
	Bescherming van werven/noodprocedures
	RBC (IC)
	Rangeringen
Controles	Werven: beschermingsmethoden
	Seinposten: veiligheidsprocedures
	Zichtbaarheid seinen
	Veiligheidskritieke taken (VKT)

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 trein-km
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
2020	1	1	13	14	0	1	30	93,9
2021	1	1	15	7	0	0	24	99,7
2022	0	1	14	9	0	2	26	99,2
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	
2020	0,011	0,011	0,139	0,149	0,000	0,011	0,320	
2021	0,010	0,010	0,150	0,070	0,000	0,000	0,241	
2022	0,000	0,010	0,141	0,091	0,000	0,020	0,262	

DODELIJKE SLACHTOFFERS VOLGENS CATEGORIE VAN BETROKKEN PERSONEN							
jaar	reizigers	werknemers of onderaannemer	gebruikers van overwegen	onbevoegde personen	anderen	totaal	1.000.000 trein-km
absoluut aantal							
2012	0	1	13	3	1	18	99,3
2013	0	0	6	9	0	15	97,0
2014	0	1	11	9	1	22	96,6
2015	0	0	11	2	1	14	96,7
2016	2	1	4	4	3	14	97,1
2017	1	3	9	7	0	20	100,0
2018	0	0	9	4	0	13	101,6
2019	0	0	7	1	2	10	100,8
2020	0	0	9	5	0	14	93,9
2021	0	1	9	5	0	15	99,7
2022	0	1	11	6	1	19	99,2
relatief ten opzichte van miljoen treinkm							
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	
2020	0,000	0,000	0,096	0,053	0,000	0,149	
2021	0,000	0,010	0,090	0,050	0,000	0,150	
2022	0,000	0,010	0,111	0,060	0,010	0,192	

ERNSTIG GEWONDE SLACHTOFFERS VOLGENS CATEGORIE VAN BETROKKEN PERSONEN							
jaar	reizigers	werknemers of onderaannemer	gebruikers van overwegen	onbevoegde personen	anderen	totaal	1.000.000 trein-km
absoluut aantal							
2012	1	3	5	5	0	14	99,3
2013	0	0	6	4	1	11	97,0
2014	1	5	11	7	3	27	96,6
2015	0	0	2	2	1	5	96,7
2016	9	1	8	1	0	19	97,1
2017	3	6	3	4	3	19	100,0
2018	0	2	3	3	5	13	101,6
2019	0	0	6	3	3	12	100,8
2020	0	0	4	7	2	13	93,9
2021	0	0	5	0	1	6	99,7
2022	0	2	2	1	0	5	99,2
relatief ten opzichte van miljoen treinkm							
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	0,000	0,020	0,030	0,030	0,049	0,128	
2019	0,000	0,000	0,060	0,030	0,030	0,119	
2020	0,000	0,000	0,043	0,075	0,022	0,139	
2021	0,000	0,000	0,050	0,000	0,000	0,060	
2022	0,000	0,020	0,020	0,010	0,000	0,050	

GEVAARLIJKE GOEDEREN EN ZELFDODING					
jaar	ongevallen met minstens één wagen met gevaarlijke goederen	dergelijke ongevallen met vrijkomen van gevaarlijke goederen	zelfdoding	poging tot zelfdoding	1.000.000 trein-km
absoluut aantal					
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
2020	3	0	94	11	93,9
2021	0	0	88	13	99,7
2022	0	0	106	11	99,2
relatief ten opzichte van miljoen treinkm					
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	
2020	0,032	0,000	1,002	0,117	
2021	0,000	0,000	0,883	0,130	
2022	0,000	0,000	1,069	0,111	

VOORLOPERS VAN ONGEVALLEN

jaar	gebroken spoorstaaf	knik of andere afwijking in het spoor	foutieve seingeving	ongeoorloofd voorbijrijden van stoptonend sein	voorbij stoptonend sein, gevaarlijk punt bereikt	voorbij stoptonend sein, gevaarlijk punt niet bereikt	gebroken wiel van operationeel rollend materieel	gebroken as van operationeel rollend materieel	totaal	1.000.000 trein-km
absoluut aantal										
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
2020	11	17	9	54	20	34	0	0	91	93,9
2021	13	23	5	75	26	49	0	0	116	99,7
2022	18	9	5	87	11	76	0	0	119	99,2
relatief ten opzichte van miljoen treinkm										
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	
2020	0,117	0,181	0,096	0,575	0,213	0,362	0,000	0,000	0,907	
2021	0,130	0,231	0,050	0,752	0,261	0,491	0,000	0,000	1,163	
2022	0,181	0,091	0,050	0,877	0,111	0,766	0,000	0,000	1,200	

KOST VAN SIGNIFICANTE ONGEVALLEN

jaar	doden ⁹	ernstig gewonden ¹⁰	kost van materiële schade aan rollend materieel en infrastructuur	kosten van vertraging als gevolg van ongevallen	totale kost	1.000.000 trein-km
absoluut aantal						
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
2020	51,496	7,341	1,296	0,52	60,653	93,9
2021	61,970	3,805	0,714	0,968	67,457	99,7
2022	72,481	2,928	0,523	1,350	77,284	99,2
relatief ten opzichte van miljoen treinkm						
2012		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	
2020	0,548	0,078	0,014	0,006	0,646	
2021	0,622	0,038	0,007	0,009	0,676	
2022	0,731	0,030	0,005	0,014	0,779	

9 vanaf 2020 zijn de door het ERA verstrekte preventiewaarden van een dode en zwaargewonde gebruikt

10 vanaf 2021 werd de geldwaarde voor vertragingen van het ERA gebruikt

TECHNISCHE VEILIGHEID - AUTOMATISCHE TREINBEVEILIGING ATB							
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 trein-km
automatische treinbeveiliging ATP							
2009	7%	11%	17%	6.426			
2010	7%	18%	24%	6.344			100,7
2011	7%	26%	33%	6.344			101,3
2012	9%	34%	43%	6.446			99,3
2013	13%	51%	54%	6.472			97,0
2014	15%	62%	65%	6.522			96,6
2015	23%	74%	80%	6.514	12%	88%	96,7
2016	24%	74%	80%	6.511	18%	87%	97,1
2017	25%	74%	80%	6.515	18%	91%	100,0
2018	26%	74%	80%	6.515	19%	91%	101,6
2019	27%	74%	80%	6.534	19%	93%	100,8
2020	31%	74%	80%	6.542	16%	93%	93,9
2021	40%	74%	80%	6.535	22,5%	93%	99,7
2022	50%	74%	80%	6.555	37,8%	93%	99,2

TECHNISCHE VEILIGHEID - OVERWEGEN					
jaar	aantal overwegen	overwegen met beveiliging	percentage overwegen met auto-matische of handbediende	km spoor	aantal overwegen per km spoor
overwegen					
2007	1.957	1.581	81%	6.212	0,315
2008	1.929	1.562	81%	6.282	0,307
2009	1.913	1.569	82%	6.426	0,298
2010	1.902	1.560	82%	6.344	0,300
2011	1.879	1.595	85%	6.344	0,296
2012	1.857	1.590	86%	6.446	0,288
2013	1.848	1.581	86%	6.472	0,286
2014	1.818	1.554	85%	6.522	0,279
2015	1.773	1.530	86%	6.514	0,272
2016	1.751	1.514	86%	6.511	0,269
2017	1.737	1.503	87%	6.515	0,267
2018	1.713	1.488	87%	6.515	0,263
2019	1.700	1.476	87%	6.534	0,260
2020	1.662	1.452	87%	6.542	0,254
2021	1.650	1.443	87%	6.535	0,252
2022	1.630	1.426	87%	6.555	0,249

Bijlage 3: Certificatie en toelatingen

OVERZICHT VAN DE SPOORWEGONDERNEMINGEN				
naam	type	certificaat in België	certificaat in België	uniek certificaat met exploitatiegebied België
CFL Cargo	Goederen			Vanaf 29/10/2021
Crossrail Benelux	Goederen	Beëindigd	Beëindigd	Vanaf 19/10/2022
Certus Rail Solutions	Goederen			Vanaf 24/10/2022
DB Cargo BE	Goederen	A	B	NVT
Europorte France	Goederen			Vanaf 01/10/2021
Eurostar France	Reizigers		B	NVT
FRET SNCF	Goederen		B	NVT
HSL Polska	Goederen		B	NVT
Lineas	Goederen	A	B	NVT
Railtraxx	Goederen	A	B	NVT
RTB Cargo Belgium	Goederen			Vanaf 10/11/2021
NMBS - SNCB	Reizigers	A	B	NVT
Medway Italia	Goederen			Vanaf 10/05/2022
THI-Factory	Reizigers	Beëindigd	Beëindigd	Vanaf 10/11/2022

MEDISCHE INSTELLINGEN		
naam	medisch	psychologisch
IDEWE	X	X
HR-Rail Certirail		X

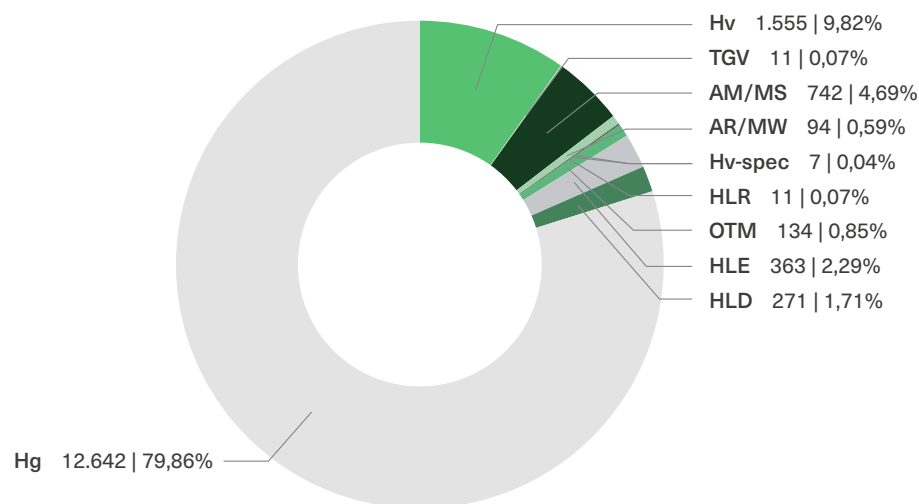
OPLEIDINGSINSTELLINGEN VOOR TREINBESTUURDERS					
naam	basis opleiding	opleiding Infra	opleiding materieel	taalopleiding	opmerkingen
NMBS	X	X	X	X	
LINEAS Academy	X	X	X	X	
Train@Rail				X	
Medway Training Belgium		X	X	X	
Crossrail Benelux NV – Railway Training	X	X	X	X	
Eurostar France		X			Opleidingscentrum beperkt tot intern personeel

OVERZICHT VAN NIEUWE EN AANGEPASTE VOERTUIGEN		
naam van het voertuigtype	nr. toelating	categorie toelating
ICR-Europe	Vooroverleg – Dossier ingetrokken door aanvrager	Extension
TGV Thalys PBKA Ruby	Dossier ingetrokken door aanvrager	New
18F-INFRA-WAG_GR (157)	Vooroverleg	First
19F-INFRA-WAGON_BENNES_2	Vooroverleg	First + C2T
19F-INFRA-WAGON_BENNE	Vooroverleg	First + C2T
20F-ENGE_R-ENR (176)	Vooroverleg	First
18F-INFRA-UCR	Vooroverleg	First + C2T
HLD77-MESA 26	EU8020220143	New
E300 ETCS	Vooroverleg	New
CFL 4000 GSM-R voice cab radio MESA 26	EU8020220134	New
EM200 - ETCS BSL3	BE8020220135, BE8120221095	New
Trainsets Thalys PBA and PBKA equipped with Bi-standard ERTMS/ TVM in version 9.3B (Baseline 3 MR1)	Vooroverleg	New
G2000	Vooroverleg	New

C2T TOELATINGEN	
aantal behandelde toelatingsaanvragen conformiteit (C2T) aan het type (nieuwe voertuigen en aangepaste voertuigen): 102	
aantal voertuigen / weigeringen	
Hv (rijtuigen)	60
Hvx (stuurrijtuigen)	21
Hvmx (gemotoriseerde stuurrijtuigen)	22
Loc E (elektrische locomotieven)	0
Loc D (diesel locomotieven)	12
OTM (infrastructuurvoertuigen))	0
DMU (motorrijtuigen)	4
EMU (motorstellen)	93
Reject (geweigerde aanvragen)	0
Totaal aantal voertuigen*	212

*Een voertuig kan uit meerdere containers bestaan

Inschrijving van spoorwegvoertuigen met actieve status in het Belgische voertuigenregister op 01/01/2023



projectnaam	betrokken lijn	Type sub-systeem	nr. vergunning	beschrijving wijziging(en)
P025-04 Sint-Niklaas - Beveren	L59	CCS	BE_63_2022_0001	Spoorvrijmeldingssysteem TCM100, geïntegreerd in inklinking SIMIS W
P010-01 Vertakking Nazareth – Heist-op-den-Berg	L16	CCS	BE_63_2022_0002	Spoorvrijmeldingssysteem TCM100, geïntegreerd in inklinking SIMIS W
P017 Kapellen - Essen	L12	CCS	BE_63_2022_0003	ETCS level 2 Full Supervision en laterale seinen
P108 Spoorbypass Mechelen	L25N	INF, ENE en CCS	BE_61_2022_0001 BE_62_2022_0001 BE_63_2022_0004	Herinrichting van station Mechelen en inrichting sporencomplex ten noorden van het station Mechelen-Nekkerspoel
ETCS_L1_LS Mons - Quévy	L96	CCS	BE_63_2022_0006	ETCS Level 1 Limited Supervision en laterale seinen
ETCS_L1_FS Noord-Zuidverbinding	L0	CCS	BE_63_2022_0007	ETCS Level 1 Full Supervision en laterale seinen

Bijlage 4: Wijzigingen in de wetgeving

BELANGRIJKE WIJZIGINGEN				
wet- en regelgeving	rechtsgrondslag	datum van inwerkingtreding	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.	/	/	/	/
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 23 oktober 2022 tot wijziging van het koninklijk besluit van 6 december 2020 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van rijpaden.	10/12/2022	Uitstel van de uitdienstneming van het nationale systeem TBL1 voor het gehele Belgische netwerk van 11 december 2022 tot 10 december 2023.	De infrastructuurbeheerder heeft een bijkomend jaar nodig voor de voltooiing van de installatie van het veiligheidssysteem ETCS, voorwaarde voor de uitdienstneming van TBL1, op een aantal baanvakken.

Bijlage 5: Significante ongevallen

OVERZICHT VAN DE SPOORWEGONDERNEMINGEN				
datum	plaats	beschrijving	criteria CSI	treinsoort
ongevallen met personen (9)				
02/03/2022	Sint-Genesius-Rode	Een passagierstrein raakt een persoon in het spoor aan het einde van het perron	1 dode (onbevoegde)	Reizigers
02/06/2022	Wasmuel	Een lege trein raakt een persoon	1 dode (onbevoegde)	Leeg treinstel
15/06/2022	Wetteren	Een trein raakt 2 onderaannemers van Infrabel op het spoor (net voordat het spoor buiten dienst wordt gesteld)	1 dode en 1 gewonde (werknemers)	Reizigers
14/07/2022	Sint-Gillis	Een reizigerstrein raakt een persoon op het spoor	1 gewonde (onbevoegde)	Reizigers
31/08/2022	Schaerbeek	Een persoon valt van het perron en komt onder de trein terecht	1 dode (andere)	Reizigers
07/09/2022	Charleroi	Een passagierstrein raakt een persoon op het spoor	1 dode (andere)	Reizigers
08/09/2022	Scلاigneaux	Een menselijk lichaam wordt ontdekt in het spoor	1 dode (onbevoegde)	Niet bepaald
18/09/2022	Tubize	Een passagierstrein raakt een persoon op het spoor	1 dode (onbevoegde)	Reizigers
14/11/2022	Herent	Een goederentrein raakt een persoon op het spoor	1 dode (onbevoegde)	Goederen
ontsporingen (1)				
29/08/2022	Bressoux	De 7e wagen van een goederentrein ontspoorde in het ingangstrooster van Bressoux. Volgens de eerste berichten was de wagon al ontspoord in de Froidmont tunnel.	Kost > 150.000 euro	Goederen

OVERZICHT VAN DE SPOORWEGONDERNEMINGEN				
ongevallen op overwegen (14)				
01/02/2022	Loppem	Een passagierstrein raakt een persoon op het spoor bij de overweg	1 dode	Reizigers
09/02/2022	Gent	Een locomotief raakt een persoon bij de overweg	1 dode	Locomotief
16/02/2022	Verrebroek	Een locomotief raakt een busje op het spoor ter hoogte van de overweg	1 dode	Locomotief
17/02/2022	Lillois	Een passagierstrein raakt een persoon op het spoor bij de overweg	1 dode	Reizigers
09/03/2022	Seilles	Een passagierstrein raakt een wegvoertuig op het spoor	1 dode	Reizigers
20/03/2022	Tiegem	Een passagierstrein raakt een auto op de overweg	1 zwaargewonde	Reizigers
03/04/2022	Estaimbourg	Een passagierstrein raakt een auto op de overweg	1 dode	Reizigers
16/06/2022	Schendelbeke	Een passagierstrein raakt een persoon op de overweg	1 dode	Reizigers
03/07/2022	Varsenare	Een passagierstrein raakt een voertuig met 1 inzittende bij de overweg	1 dode	Reizigers
12/07/2022	Ganshoren	Een passagierstrein raakt een voetganger die gesloten slagbomen negeert	1 dode	Reizigers
04/08/2022	Solre-Sur-Sambre	Een passagierstrein raakt een persoon die de sporen ter hoogte van de overweg oversteeft	1 dode	Reizigers
28/09/2022	Grez-Doiceau	Een passagierstrein raakt een auto bij de overweg	1 zwaargewonde	Reizigers
18/10/2022	Wandre	Een goederentrein raakt een persoon die het spoor oversteeft	1 dode	Goederen
20/12/2022	Ardooie	Een passagierstrein raakt een stilstaande vrachtwagen op de hoofdlijn. De eerste wagen van de trein ontspoord.	Onderbreking treinverkeer > 6h	Reizigers
andere ongevallen (2)				
13/01/2022	Manage	Tijdens een manoeuvre om een werktrein terug te duwen op een spoor dat niet meer in dienst was, raakte de trein de arm van de nivelleermachine in de werkpositie op het naastgelegen spoor. De tremelwagen aan het hoofd van het konvooi ontspoorde met één draaistel.	Onderbreking treinverkeer > 6h	Werktrein
17/08/2022	Courcelles	Tijdens bovenleidingvernieuwings-werkzaamheden botste een wegspookraan van een onderaannemer op een vorkheftruck met hoogwerker van een andere onderaannemer. De vorkheftruck stond stil en werd geraakt door de wegspookraan terwijl de kraanmachinist naar de bovenleidingpalen keek.	1 zwaargewonde (werknemer)	Werktrein

Bijlage 6: Progress with Interoperability

1.	Lines excluded from the scope of IOP/SAF Directive (end of year)	
1a	Length of lines excluded from the scope of application of the IOP Directive [km]	0
1b	Length of lines excluded from the scope of application of the SAF Directive [km]	0

Please provide the list of lines excluded:

2.	Length of new lines authorized by NSA (during the reporting year)	
2a	Total length of lines [km]	0
3.	PRM adapted stations (end of year)	
3a	PRM TSI compliant railway stations	?
3b	PRM TSI compliant railway stations - partial TSI compliance	?
3c	Accessible railway stations	?
3d	Other stations	?
4.	Train driver licenses (end of year)	
4a	Total number of valid European licenses issued in accordance with the Directive 2007/59/EC (as amended)	7.376
4b	Number of newly issued European licenses (first issuance)	120
5.	Number of vehicles authorized under the interoperability Directive (EU) 2016/797 (during the reporting year)	
5a	First authorisations (article 14(1)(a) Regulation (EU) 2018/545) - total	0
5aa	Freight wagons	0
5ab	Passenger coaches	0
5ac	Thermal or electric traction units	0
5ad	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5ae	Special vehicles/OTM	0
5b	Renewed vehicle type authorisations (article 14(1)(b) Regulation (EU) 2018/545) - total	0
5ba	Freight wagons	0
5bb	Passenger coaches	0
5bc	Thermal or electric traction units	0
5bd	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5be	Special vehicles/OTM	0

5c	Extended area of use authorisations (article 14(1)(c) Regulation (EU) 2018/545) - total	0
5ca	Freight wagons	0
5cb	Passenger coaches	0
5cc	Thermal or electric traction units	0
5cd	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5ce	Special vehicles/OTM	0
5d	New authorisations (article 14(1)(d) Regulation (EU) - total	1
5da	Freight wagons	0
5db	Passenger coaches	0
5dc	Thermal or electric traction units	0
5de	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5df	Special vehicles/OTM	1
6.	ERTMS equipped vehicles (end of year)	
6a	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS Level 1	1.081
6b	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS Level 2	776
6c.	Tractive vehicles including trainsets – no ERTMS installed	567
7.	Number of NSA staff (full time equivalent employees) by the end of year	
7a	FTE staff involved in safety certification	3,5
7b	FTE staff involved in vehicle authorization	3
7c	FTE staff involved in supervision	7
7d	FTE staff involved in other railway-related tasks	?

Not included: staff responsible for IM and safety personnel related matters.

Since personnel that does certification of railway undertakings is also involved in supervision, such as maturity audits, the numbers are estimates.

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 (GVI in het Nederlands)
› 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

Colofon



Titel	Jaarverslag Spoorveiligheid - 2022
Uitgave van	Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS), de Nationale Veiligheidsinstantie voor België
Datum	30 september 2023
Adres	Vooruitgangstraat 56, 1210 Brussel, België
Verspreiding	https://nsarail.fgov.be/nl
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 DVIS. Ze blijven ook de intellectuele eigenaars van deze foto's. Overnemen kan mits eenvoudige aanvraag en vermelding van de bron.



NSA Rail
Belgium