



Koninkrijk België
Nationale Veiligheidsinstantie

Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen



JAARVERSLAG SPOORVEILIGHEID 2020

SEPTEMBER 2021

COLOFON	
Titel	Jaarverslag Spoorveiligheid - 2020
Uitgave van	Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS), de Nationale Veiligheidsinstantie voor België
Datum	30 september 2021
Adres	Vooruitgangstraat 56, 1210 Brussel, België
Verspreiding	http://mobilit.belgium.be/nl/spoorwegverkeer/nationale_veiligheidsinstantie/jaarverslagen
Versies	Eveneens beschikbaar in het Frans.
Contact	info@nsarail.fgov.be
Bron	De foto's die in dit verslag zijn opgenomen zijn gemaakt door medewerkers van DVIS, die hier ook de intellectuele eigenaars van blijven. Overnemen kan mits eenvoudige aanvraag en vermelding van de bron.

Inhoudsopgave

A. INLEIDING	5
B. ENGLISH SUMMARY	7
C. ALGEMENE VEILIGHEIDSPRESTATIES EN VEILIGHEIDSSTRATEGIE	8
C.1 BELANGRIJKSTE CONCLUSIES VOOR 2020	8
C.2 NATIONALE VEILIGHEIDSSTRATEGIEËN, -PROGRAMMA'S EN -INITIATIEVEN.....	9
C.3 BEOORDELING VAN 2020	10
C.4 AANDACHTSGEBIEDEN VOOR 2021	13
D. VEILIGHEIDSPRESTATIES	15
D.1 GEDETAILLEERDE ANALYSE VAN DE LAATSTE VASTGESTELDE TRENDS	15
D.2 RESULTATEN VAN VEILIGHEIDSAANBEVELINGEN	28
E. CERTIFICATIE EN TOELATINGEN	29
E.1 ORIËNTATIE	29
E.2 CONTACTEN MET ANDERE NATIONALE VEILIGHEIDSINSTANTIES	31
E.3 PROCEDURELE PROBLEMEN	31
E.4 REACTIES	31
F. TOEZICHT.....	32
F.1 STRATEGIE EN PLAN(NEN)	32
F.2 PERSONEEL	32
F.3 COMPETENTIE.....	33
F.4 BESLUITVORMING.....	33
F.5 COÖRDINATIE EN SAMENWERKING	34
F.6 VASTSTELLINGEN EN GENOMEN MAATREGELEN	34
G. UITVOERING VAN EU-PROJECTEN	35
G.1 TOEPASSING VAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE VEILIGHEIDSMETHODE VOOR RISICO-EVALUATIE EN -BEOORDELING	35
G.2 TOEPASSING VAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE VEILIGHEIDSMETHODE VOOR HET VEILIGHEIDSBEHEERSSYSTEEM ..	37
G.3 TOEPASSING VAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE VEILIGHEIDSMETHODE VOOR MONITORING.....	37
G.4 AFWIJINGEN MET BETREKKING TOT HET CERTIFICERINGSYSTEEM VAN DE ENTITEITEN BELAST MET HET ONDERHOUD (EBO)	40
H. WIJZIGINGEN IN DE WETGEVING	41
H.1 SPOORWEGVEILIGHEIDSRICHTLIJN.....	41
H.2 BELANGRIJKE WIJZIGINGEN IN WET- EN REGELGEVING	41
H.3 VIERDE SPOORWEGPAKKET	41
H.4 PLAN TER VERMINDERING VAN DE NATIONALE VOORSCHRIFTEN	43

I. VEILIGHEIDSCULTUUR.....	44
I.1 VEILIGHEIDSOVERLEG.....	44
I.2 WERKGROEPEN	44
I.3. SECTORAAL PLATFORM.....	45
AFKORTINGEN.....	46
BIJLAGE 1: THEMA'S TOEZICHT 2021	47
BIJLAGE 2: GEMEENSCHAPPELIJKE VEILIGHEIDSINDICATOREN (GVI).....	50
BIJLAGE 3: CERTIFICATIE EN TOELATINGEN	57
BIJLAGE 4: WIJZIGINGEN IN DE WETGEVING	63
BIJLAGE 5: SIGNIFICANTE ONGEVALLen	70
BIJLAGE 6: PROGRESS WITH INTEROPERABILITY	73

A. Inleiding

Voor u ligt het Jaarverslag Spoorveiligheid 2020 van de Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS). DVIS is de Nationale Veiligheidsinstantie voor België. Dit verslag geeft een overzicht van de evolutie van de veiligheid op het spoor in 2020. 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 veiligheidscertificering en de veiligheidsvergunning;
- d) de resultaten van en ervaringen met het toezicht op infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen.

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

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

De infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen bezorgen sinds 2021 hun veiligheidsverslagen ten laatste op 31 mei aan DVIS. Deze verslagen vormen een belangrijke bron van informatie voor het voorliggende verslag.

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

De COVID-19-pandemie maakte van 2020 een bijzonder jaar. Ze had een grote impact op de maatschappij als geheel en op de spoorwereld in het bijzonder. U dient dan ook de evoluties met de nodige voorzichtigheid te interpreteren.

2020 was ook het jaar waarin in België de technische pijler van het vierde spoorwegpakket (hierna vierde spoorwegpakket) van toepassing werd. Daarover vindt u meer in het gedeelte wetgeving van dit verslag. Op 27 oktober 2021 werd de samenwerkingsovereenkomst getekend met het Bureau.

Het drama van Buizingen gebeurde 10 jaar geleden en werd herdacht. DVIS werd uitgenodigd in de commissie Mobiliteit van het federaal parlement en ook door diverse media om een toelichting te geven bij de evolutie sinds die dag.

DVIS paste haar organisatiestructuur aan op 1 juli 2020.

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

Ik wens u veel leesplezier,

Martine Serbruyns
Directeur

Dit verslag vindt u in het Nederlands en het Frans op de website van DVIS:

http://mobilit.belgium.be/nl/spoorwegverkeer/nationale_veiligheidsinstantie/jaarverslagen.

Reacties graag op info@nsarail.fgov.be.

B. English summary

2020 was the year in which the fourth railway packet was applicable in Belgium as of 31/10/2020. The reduction of national regulations and in particular the new principles on which the management of safety staff is based also represent a significant change for the sector. DVIS provided support by providing a consultant that helped the companies to develop their safety management system in coherence with this new situation.

The COVID-19 pandemic had a severe impact on our lives and on rail transport. Both the sector and the NSAs had to drastically adapt their way of working. The number of trainkm fell by 7% and the passengerkm by 30%. This did not result in a similar decrease in the number of accidents, although an important drop by one third in the number of signals passed at danger (SPAD) was observed.

Overall 2020 was another favorable year for rail safety.

Passenger trains were not involved in internal accidents (collisions and derailments) with the exception of a train that collided with a rock, without passengers getting hurt. There was a strange incident with a passenger that wanted to leave a train in motion by using the emergency exit and was severely injured as a consequence of this act. The conclusion is similar as in the 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, also during the pandemic. The numbers were similar to previous years.

The number of SPADs decreased by 30%. A hypothesis is that this is related to fewer trains and less passengers that could result in a network where trains run on time and thus red signals are less predominant. However, as mentioned in previous reports, the increase and decrease of SPADs remains a complex issue that requires a more in depth analysis. This could not be done in 2020 due to the pandemic and the lack of funding.

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

Cooperation with neighboring countries and Switzerland regarding supervision is at different stages of maturity. It has been largely impacted by the pandemic due to travel restrictions. With the fourth railway package, cooperation will take a step further and include other countries as well.

The authorizations for rolling stock and infrastructure are largely related to the development of the CCS system. This is in line with the objective 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. Since 2018 there were no victims reported related to this type of accidents, although there are some safety concerns when subcontractors are involved.

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 significant. An assessment by an independent body is therefore an exception.

C. Algemene veiligheidsprestaties en veiligheidsstrategie

C.1 Belangrijkste conclusies voor 2020

2020 was het jaar waarin het vierde spoorwegpakket in België van toepassing werd vanaf 30/10/2020. De vermindering van de nationale voorschriften en in het bijzonder de nieuwe principes waarop het beheer van het veiligheidspersoneel is gebaseerd, betekenden een grote verandering voor de sector. DVIS verleende ondersteuning door een consultant ter beschikking te stellen die de ondernemingen hielp om hun veiligheidsbeheersysteem uit te bouwen in samenhang met deze nieuwe situatie.

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 manier van werken drastisch aanpassen. Het aantal treinkilometer daalde met 7% en het aantal passagiers met 30%. Dit leidde niet tot een vergelijkbare daling van het aantal ongevallen, hoewel een belangrijke daling met een derde van het aantal seinvoorbijrijdingen (SPAD) werd vastgesteld.

In het algemeen was 2020 opnieuw een gunstig jaar voor de veiligheid op het spoor.

Passagierstreinen waren niet betrokken bij interne ongevallen (botsingen en ontsporingen), met uitzondering van een trein die tegen een rots botste, zonder dat passagiers gewond raakten. Er was een vreemd incident met een reiziger die een rijdende trein wilde verlaten door de nooduitgang te gebruiken en daarbij zwaargewond raakte. De conclusie is vergelijkbaar met die van de vorige jaren: het spoor blijft een zeer veilige vervoerswijze voor passagiers.

Spoorwegovergangen en onbevoegd betreden van spoorwegterreinen blijven de belangrijkste bron van 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 SPAD's is met 30% gedaald. Een hypothese is dat dit verband houdt met minder treinen en minder passagiers, wat zou kunnen resulteren in een netwerk waar treinen op tijd rijden en rode seinen dus minder overheersen. Maar zoals gezegd in vorige verslagen blijft de stijging en daling van het aantal SPAD's een complex vraagstuk dat een grondigere analyse vergt. Die kon in 2020 niet worden uitgevoerd wegens de pandemie en het gebrek aan financiële middelen.

Het aantal spoorwegondernemingen die actief zijn op het netwerk bedraagt 13. De maturiteit van de ondernemingen en de veiligheidscultuur zijn punten voor verbetering, onder andere voor wat betreft de onderaanneming.

De samenwerking met de buurlanden en Zwitserland op het gebied van toezicht bevindt zich in verschillende stadia van volwassenheid. Zij is door de pandemie sterk beïnvloed door de reisbeperkingen. Met het vierde spoorwegpakket zal de samenwerking een stap verder gaan en zullen ook andere landen bij de samenwerking worden betrokken.

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

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

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

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

Strategie en plannen

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

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

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

Het laatste beheerscontract, zowel voor Infrabel als voor NMBS, dateert van 2008-2012. Sindsdien is er niet opnieuw onderhandeld over deze contracten en werden enkel noodzakelijke wijzigingen aangebracht.

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

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

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

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

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

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

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

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

C.3 Beoordeling van 2020

COVID-19-pandemie

De maatregelen in het kader van de COVID-19-pandemie hadden ernstige gevolgen voor de spoorsector en ook voor het functioneren van DVIS zelf. Telewerk was verplicht, vergaderingen gebeurden virtueel. Plaatsbezoeken en controles gebeurden onder strikt respect van de maatregelen en er werd waar mogelijk gebruik gemaakt van virtueel contact en documentaire inspecties. Het effect op het aantal en de aard van de toezichtsactiviteiten was desalniettemin aanzienlijk. Sommige onderdelen van de wetgeving werden aangepast, bijvoorbeeld omdat examens niet konden afgenomen worden voor treinbestuurders.

Vierde spoorwegpakket

Het vierde spoorwegpakket zou in België vanaf 16 juni 2020 van toepassing zijn, maar als gevolg van de COVID-19-maatregelen is die datum verschoven naar 31 oktober 2020. Het samenwerkingsakkoord tussen het Bureau en DVIS, overeenkomstig artikel 76 van verordening (EU) 2016/796 betreffende het Spoorwegbureau, werd op 27 oktober ondertekend door de heer J. Doppelbauer en mevrouw M. Serbruyns. DVIS heeft ervoor gekozen om de type overeenkomst te gebruiken die het agentschap en de veiligheidsinstanties, waaronder DVIS, hadden voorbereid.

DVIS bood technische ondersteuning bij de omzetting van de nieuwe richtlijnen, die pas begin 2021 werden omgezet. Bovendien paste DVIS zijn interne procedures aan en stelt het de sector gidsen ter beschikking om de ondernemingen te helpen bij hun aanvragen (uniek veiligheidscertificaat en vergunning om een voertuig op de markt te brengen). Nieuw is ook de invoering van het één loket systeem (OSS), ter beschikking gesteld door het Bureau, voor alle aanvragen en de mogelijkheid voor experts van DVIS om het Bureau te ondersteunen (Pool of Experts). Er gebeurden heel wat aanvragen net voor het van kracht worden van het vierde spoorwegpakket, wat punctueel voor een grote werklast zorgde.

DVIS heeft in 2020 de eerste opleidingen van haar personeel voor het gebruik van de OSS en voor de Pool of Experts afgerond.

Vermindering van nationale voorschriften

In het kader 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 route compatibiliteit. 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 actoren vragen hebben gesteld bij de uitvoering van deze voorschriften. Een eerste sectoraal initiatief vond plaats in juni 2020 en wees uit dat de spoorwegondernemingen inderdaad moeilijkheden hadden om te voldoen aan de regelgevingseisen van de TSI OPE. Naar aanleiding van deze vaststelling werd het sectorale initiatief verlengd tot 2021.

Veiligheidscultuur: de vooruitgang aanhouden

De opmerkingen die DVIS in zijn verslag van 2018 en 2019 maakte, blijven geldig.

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

Risicobeheer tijdens de uitvoering van plaatselijke operationele activiteiten: voortgezette actie

Zoals in het verslag van vorig jaar is vermeld, hebben de inspecties in deze context 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 uit te oefenen 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 erg specifieke beveiligingsmaatregelen die ervoor moeten zorgen dat het spoorverkeer veilig kan doorrijden langsheen werven in uitvoering, weliswaar tegen beperkte snelheid en met naleving van strikte procedures voor het gebruik van weg-spoorkranen.

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

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

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

Implementatie van nieuwe generaties van beveiligingssystemen: vooruitgang en uitdagingen

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

Dit vergt uiteraard een inspanning van de operatoren, zowel financieel als organisatorisch, om hun tractievoertuigen (of stuurpostrijtuigen) uit te rusten met minstens één van beide systemen. Rekening houdend met de gevoelig hogere kostprijs van het ETCS-systeem, het gebrek aan stabiliteit in de versies die op de markt beschikbaar zijn, en de lange duurtijd om de installatie te realiseren, is deze inspanning niet vanzelfsprekend. Bovendien hangen de operatoren af van hun leveranciers voor het ontwerp en de installatie. Bij de aanvraag 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 zet DVIS zich in om alle Europese en Belgische regelgeving in volledige transparantie en op non-discriminatoire wijze toe te passen.

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

In oktober 2020 gaf DVIS de allereerste vergunning af voor de indienststelling van de uitrusting van lijnen van het conventionele net met ETCS1 "Limited Supervision" (ETCS1 LS): het betreft de lijnen 132 en 134 tussen Couvin en Ham-sur-Heure en de lijn 86 tussen Gavere en Oudenaarde. Het gaat om pilootlijnen die tot doel hebben een aantal technische keuzes te valideren in het ruimere kader van een generieke oplossing die als basis zal dienen voor de uitrol van het systeem op andere delen van het netwerk.

Externe communicatie

Het ongeval in Buizingen op 14 februari 2010 vormde een keerpunt in het Belgische spoorbeleid. Er werd beslist om ETCS te installeren en in afwachting TBL1+ uit te rollen, om bij seinvoorbijrijdingen en overdreven snelheid in te grijpen. Diensten als DVIS en het onderzoeksorgaan kregen meer onafhankelijkheid en een gegarandeerde financiering.

2020 was het moment om te kijken waar we nu staan.

DVIS werd uitgenodigd om toelichting te geven bij de stand van zaken in de Commissie Mobiliteit van het federale parlement op 6 juni 2020. Daarnaast kwamen er ook vragen van de media voor een toelichting. Dit was het geval voor een podcast van de VRT¹ en in 2019 ook al bij RTL. Daarnaast verdedigde DVIS ook het belang van een goede risicoanalyse bij werken naast spoor in dienst in het tijdschrift van Grond-Weg-Waterbouw² (GWW).

¹ <https://podcasts.apple.com/be/podcast/tien-jaar-na-het-dodelijke-treinongeval-in-buizingen/id1449276900?i=1000465344810>

² <https://www.gww-bouw.be/artikel/de-pen-martine-serbruyns-directeur-dienst-veiligheid-en-interoperabiliteit-van-de-spoorwegen-dvis/>

C.4 Aandachtsgebieden voor 2021

Interne procedures

Een aantal interne procedures, bijvoorbeeld over het nemen van beslissingen betreffende certificatie en toelatingen, zijn aangepast om te voldoen aan het nieuwe reglementaire kader en aan de opmerkingen die gemaakt zijn in de audit door het Bureau. Deze aanpassingen kunnen gevolgen hebben voor de afhandeling van de aanvragen, maar waarbij de wettelijke termijnen uiteraard gerespecteerd zullen worden.

Toezichtstrategie

DVIS zal in 2021 haar toezichtstrategie tegen het licht houden, ten einde deze te optimaliseren en te harmoniseren en voor de diverse actoren meer duidelijk te maken. Daarbij zal ook rekening gehouden worden met het groter belang van internationale samenwerking.

DVIS zal een model ontwikkelen dat lijkt op het model dat wordt gebruikt in het raam van het toezicht op de spoorwegondernemingen om een maturiteitssysteemaudit van een opleidingscentrum te kunnen uitvoeren.

Wij zullen ook toezien op de naleving van de overeenkomst die met de spoorwegondernemingen is gesloten in het kader van de nieuwe 'Train Driver'-toepassing, die begin 2021 in dienst kwam.

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

Betere benutting van controles van goederentreinen

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

DVIS is van plan een webgebaseerd platform te ontwikkelen om dit te vergemakkelijken.

RID-wagens

In 2021 wordt een MERLIN-taskforce opgericht om de algemene werking van het systeem voor het lokaliseren van wagons voor gevaarlijke goederen in stations (MERLIN) opnieuw te evalueren teneinde de betrouwbaarheid van het systeem te verbeteren.

Afstemming met buitenlandse veiligheidsinstanties en met het Bureau

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

De samenwerking met het Bureau voor de certificatie en toelatingen zal in 2021 ten volle van start gaan.

De samenwerking op het vlak van toezicht met Frankrijk en Luxemburg evenals die met Nederland en Zwitserland wordt voortgezet. In 2021 zullen verder stappen gezet worden voor samenwerking met Duitsland. De samenwerking betreffende toezicht in het kader van het vierde pakket met andere veiligheidsinstanties moet verder onderzocht worden, evenals de mogelijkheden betreffende toelatingen en certificaten tot het eerste station over de grens.

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

Vermindering van nationale voorschriften - Route compatibiliteit

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. Bij de opdracht ter ondersteuning van de sector, die werd uitgevoerd naar aanleiding van het plan ter vermindering van de nationale voorschriften (zie punt H.4 en I.3), hebben de verschillende aanwezige actoren vragen gesteld bij de uitvoering van deze voorschriften.

Een eerste sectoraal initiatief vond plaats in juni 2020 en wees uit dat de spoorwegondernemingen inderdaad moeilijkheden hadden om te voldoen aan de regelgevingseisen van de TSI OPE.

Naar aanleiding van deze vaststelling werd het sectorale initiatief verlengd tot 2021 om een verslag op te stellen op basis van bilateraal overleg met de spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerder en het Bureau, alsook op basis van een evaluatie van een aantal bestaande platforms en informatiebronnen. Dit verslag heeft tot doel de problemen die de verschillende actoren ondervonden, te identificeren en mogelijke pistes ter verbetering aan te geven. Het zal DVIS een kader bieden om zijn beleid ter zake te bepalen.

Evolutie voertuigregister: van nationaal naar Europees

In 2021 zal de DVIS de nodige stappen ondernemen zodat de gegevens uit het nationaal voertuigregister (NVR) worden overgedragen naar het Europees voertuigregister (EVR) dat beschikbaar zou zijn vanaf 16 juni 2021 en dit conform het uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614 van de commissie.

D. Veiligheidsprestaties

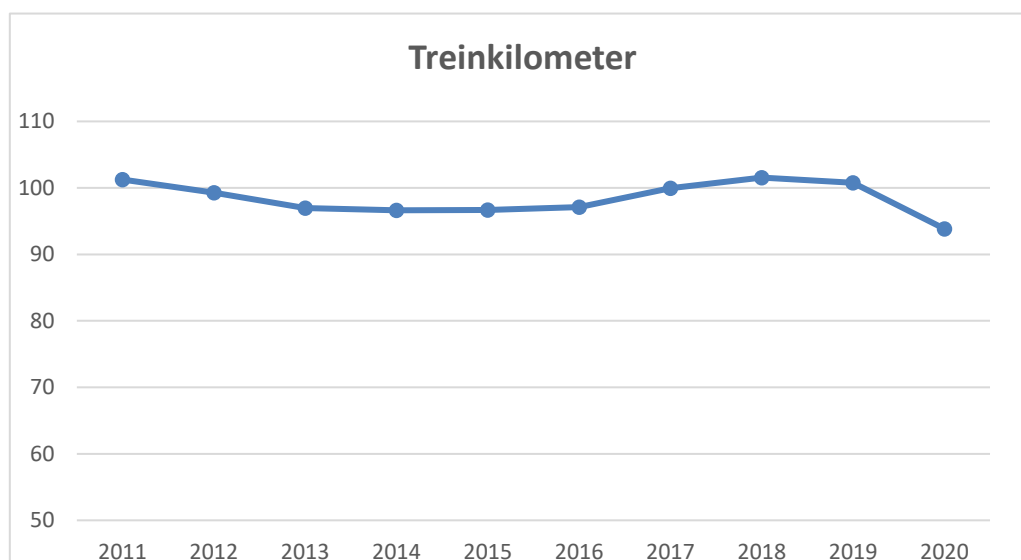
D.1 Gedetailleerde analyse van de laatste vastgestelde trends

Het aantal treinkm is verminderd, zowel voor reizigers- als vrachtkm

In 2020 werden 93,86 miljoen treinkm afgelegd op het Belgische net, waarvan 11,83 miljoen voor goederen, 80,82 miljoen voor reizigers en 1,20 miljoen voor andere doelen. De COVID-19-pandemie is hiervoor verantwoordelijk.

Dit betekent een daling met 6,9% ten opzichte van 2019. Deze daling betreft zowel het passagiersvervoer (-6,5%) als het vrachtkm (-9,5%). Alleen het vervoer voor andere doeleinden is toegenomen (+1,5%). Deze daling van het aantal afgelegde treinkilometers houdt direct verband met de COVID-19-pandemie, het is het laagste aantal afgelegde treinkilometers sinds 2011. Daarom moet het relatieve aantal ongevallen in aanmerking worden genomen bij het analyseren van trends ten opzichte van voorgaande jaren.

Ook het aantal reizigerskm daalde spectaculair met circa 30%. De maatregelen in verband met de COVID-19-pandemie zoals de lockdown en de reisbeperkingen en het sterk toegenomen telewerk speelden daarbij een rol.



Figuur D1.1: Evolutie van het aantal treinkm (in miljoen treinkm)

Definities

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

“ ...

1. Indicatoren met betrekking tot ongevallen

1.1. "Significant ongeval": ongeval met ten minste één bewegend spoorvoertuig waarbij ten minste één persoon om het leven is gekomen of zwaargewond is geraakt of dat schade van betekenis aan het materieel, de rails, andere installaties of het milieu dan wel een ernstige ontregeling van het verkeer heeft veroorzaakt met uitzondering van ongevallen in werkplaatsen, magazijnen en opslagruimtes.

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

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

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

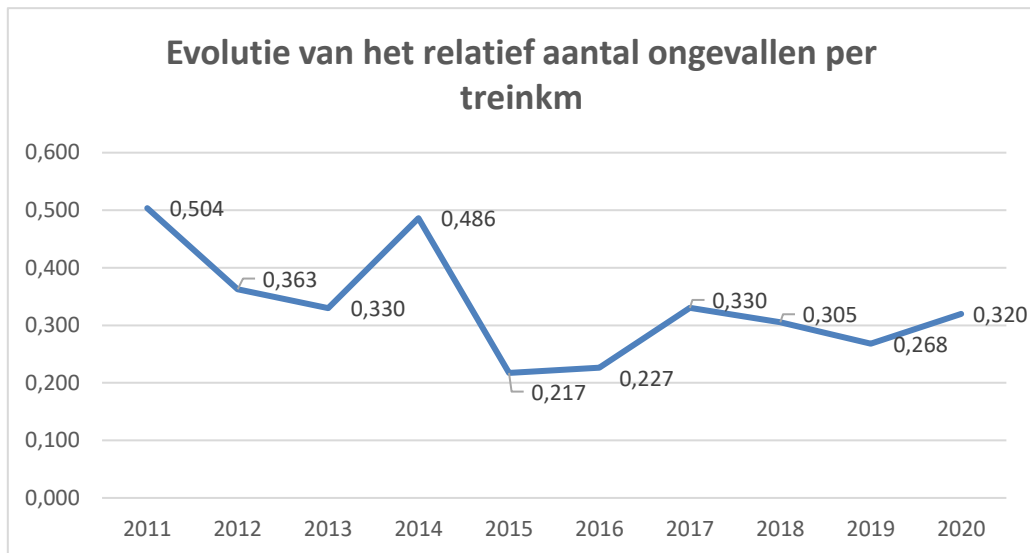
...”

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

Significante ongevallen

Ondanks de daling van het aantal afgelegde treinkilometer is het totale aantal significante ongevallen ten opzichte van 2019 gestegen, van 27 naar 30. In 2017 en 2018 bedroeg het aantal significante ongevallen respectievelijk 33 en 31.

Rekening houdend met het relatieve aantal significante ongevallen per treinkilometer, is er sprake van een opwaartse trend, waarbij de positieve curve die sinds 2017 is waargenomen, wordt omgekeerd zonder evenwel de in 2017 waargenomen waarde te overschrijden.



Figuur D1.2: Evolutie van het relatief aantal ongevallen per treinkm

Niettemin willen wij erop wijzen dat van deze 30 significante ongevallen er slechts één strikt verband hield met een exploitatiefout. Dit was de volgende ontsporing:

Op 06/02/2020 botste een trein tegen een goederentrein na het passeren van een gesloten sein op spoor B van lijn 10 in Antwerpen. Als gevolg van de botsing ontspoorde 6 lege, ongereinigde RID-tankwagons, waarvan er 3 kantelden. Dit ongeval wordt ook geregistreerd onder de indicator gevaarlijke goederen.

Alle andere belangrijke ongevallen waren te wijten aan externe oorzaken:

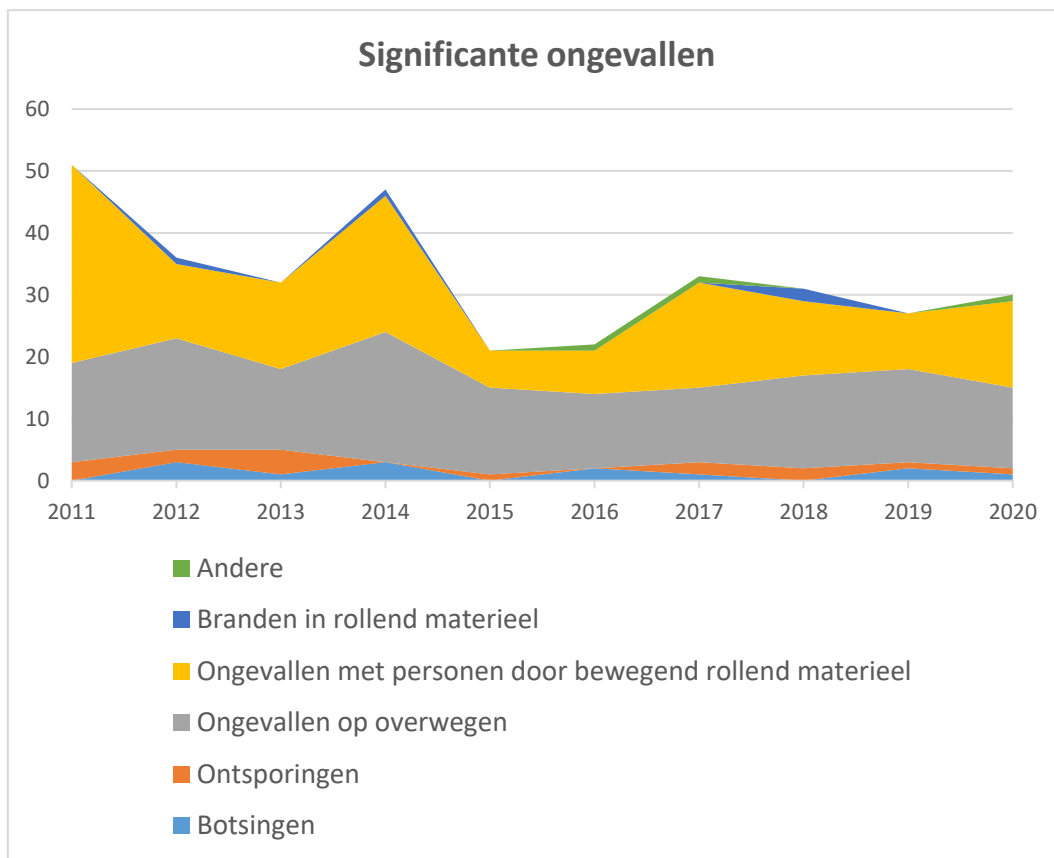
- 1 botsing met een obstakel:

Op 10/10 /2020 in Saint-Hubert, botst een passagierstrein op een rots. Geen gewonden in de trein. Het verkeer werd onderbroken op beide sporen tussen Grupont en Hatrival;

- 13 ongevallen op overwegen;
- 14 ongevallen waarbij personen met bewegend rollend materieel betrokken waren.
- 1 ontsporing van een OTM bij een wissel op een spoor dat in Tubize buiten dienst is gesteld. Dit ongeval werd geclassificeerd als "ander ongeval".

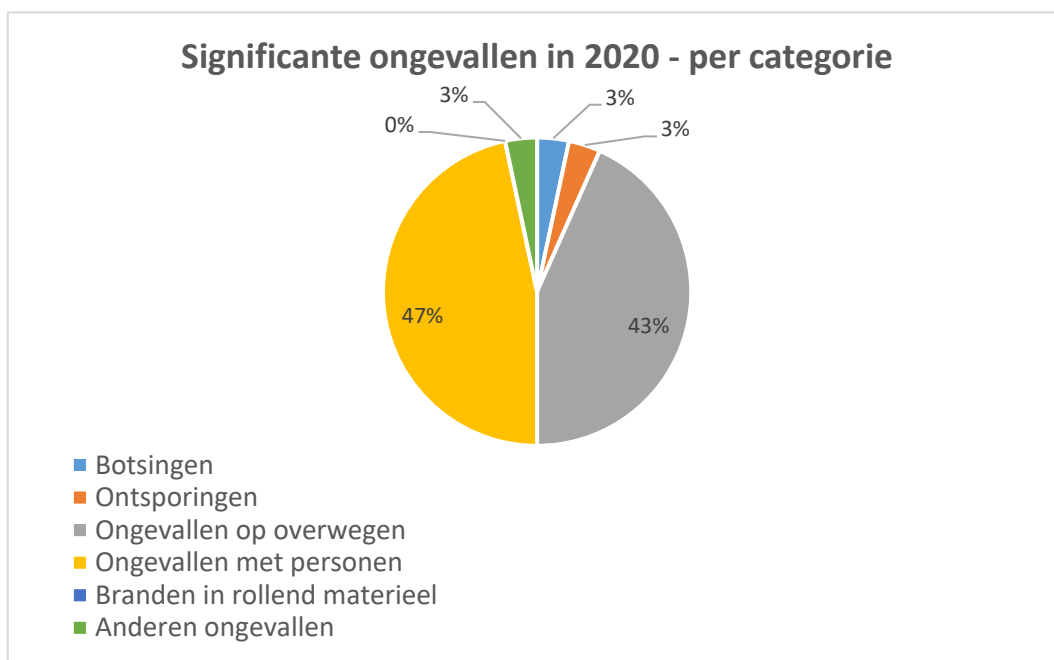
Er was geen brand in het rollend materieel, noch een significant ongeval veroorzaakt door een defect in de infrastructuur of het rollend materieel.

De lijst van significante ongevallen is opgenomen in Bijlage 5.



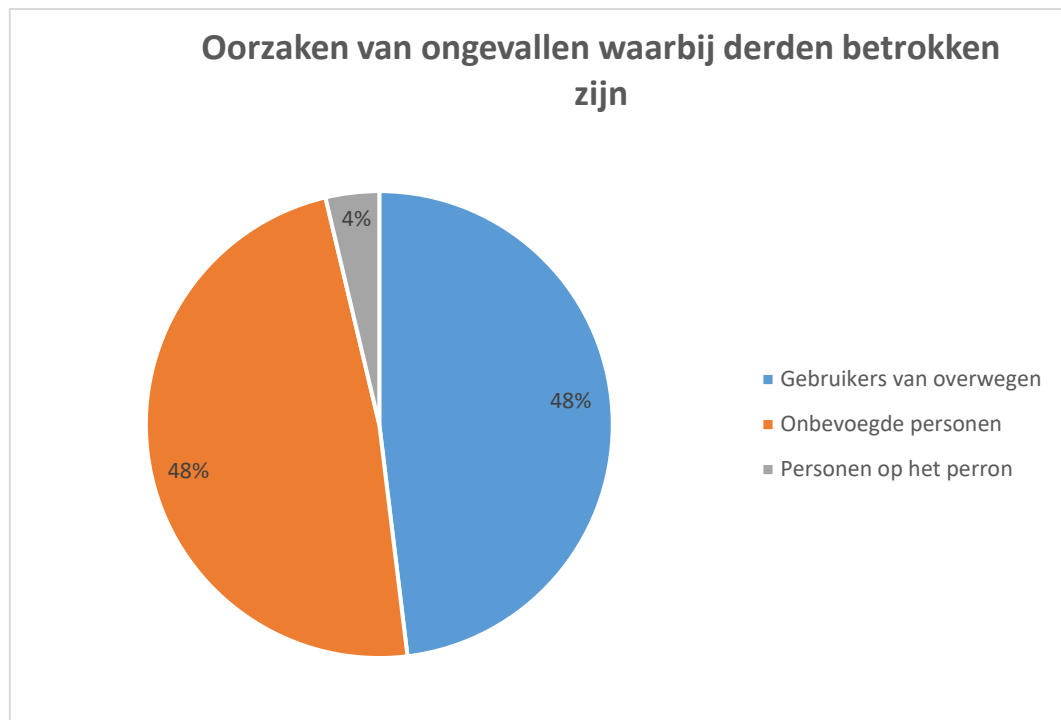
Figuur D1.3: Evolutie van het aantal en het type significante ongevallen

Het gros van de significante ongevallen zijn dus ongevallen op overwegen, 13 ongevallen in 2020 met 9 doden en 4 zwaargewonden, en ongevallen met personen, 14 ongevallen in 2020, met 5 doden en 9 zwaargewonden.



Figuur D1.4: Significante ongevallen in 2020 naargelang het type ongeval

Deze 27 ongevallen (aan overwegen en ongevallen met personen) doen zich voor op het raakvlak tussen de spoorweg en de externe omgeving en worden meestal veroorzaakt door gevaarlijk gedrag van personen buiten het spoorwegsysteem.

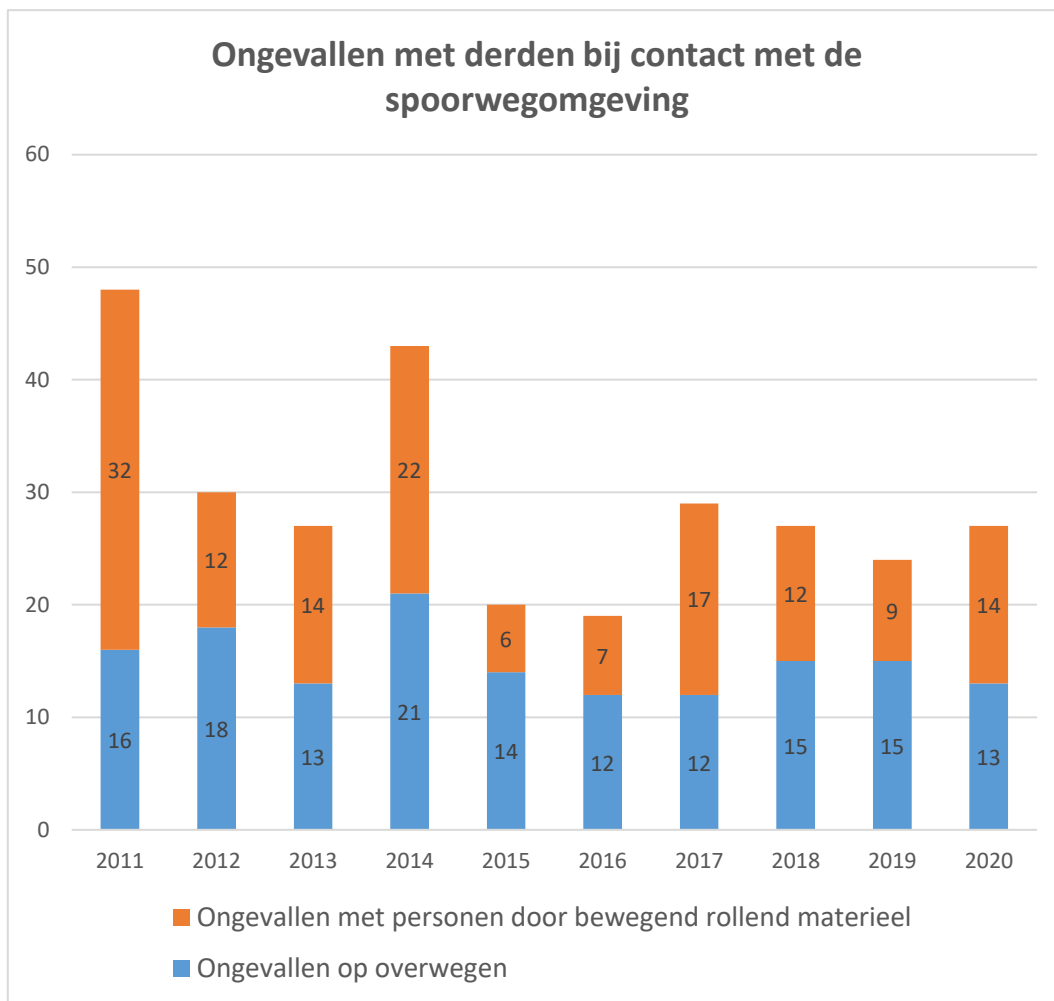


Figuur D1.5: Oorzaken van ongevallen waarbij derden betrokken zijn

Vergeleken met 2019 zien we dat :

- het aantal interne ongevallen in de spoorwegsector is gedaald van 3 in 2019 tot 1 in 2020;
- het aantal ongevallen op overwegen is gedaald van 15 in 2019 tot 13 in 2020;
- het aantal persoonsongevallen is gestegen van 9 in 2019 tot 14 in 2020.

Deze trends zijn dezelfde wanneer men het aantal ongevallen relatief ten opzichte van de afgelegde treinkilometer bekijkt.



Figuur D1.6: Evolutie van het aantal ongevallen met derden

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

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

De infrastructuurbeheerder nam in 2020 volgende initiatieven:

- Investering van 18,9 miljoen euro voor de afschaffing van 23 overwegen en 24,3 miljoen voor de beveiliging;
- Ontwikkeling van een 'warning box' die een geluidsalarm ter verwittiging in werking stelt wanneer bij een gesloten overweg een voetganger of fietser wordt gedetecteerd;
- de zichtbaarheid van overwegen via navigatietoepassingen zoals 'Waze', 'Flitsmeister' en 'Coyote' te vergroten;
- Een bewustmakingscampagne in de havengebieden.

Wat het probleem van de 'trespassing' betreft, heeft de infrastructuurbeheerder in 2020 voor de derde keer de evolutie van de hotspots op het netwerk geanalyseerd en is hij doorgegaan met verbeteringen zoals:

- het plaatsen van verbodsborden;
- het verhogen van de perrons;
- het gebruik van camera's met intrusiedetectie;
- de plaatsing van een omheining in het tussenspoor (eerste plaatsing in Londerzeel);
- de installatie van klassieke, stevige omheiningen (5 000 m omheining geïnstalleerd in 2020);
- installatie van struikelmatten (2 overwegen extra uitgerust in 2020);
- intelligente omheiningen.

Bewustmakingsactiviteiten, met name voor jongeren, blijven belangrijk.

Dodelijke en ernstig gewonde slachtoffers

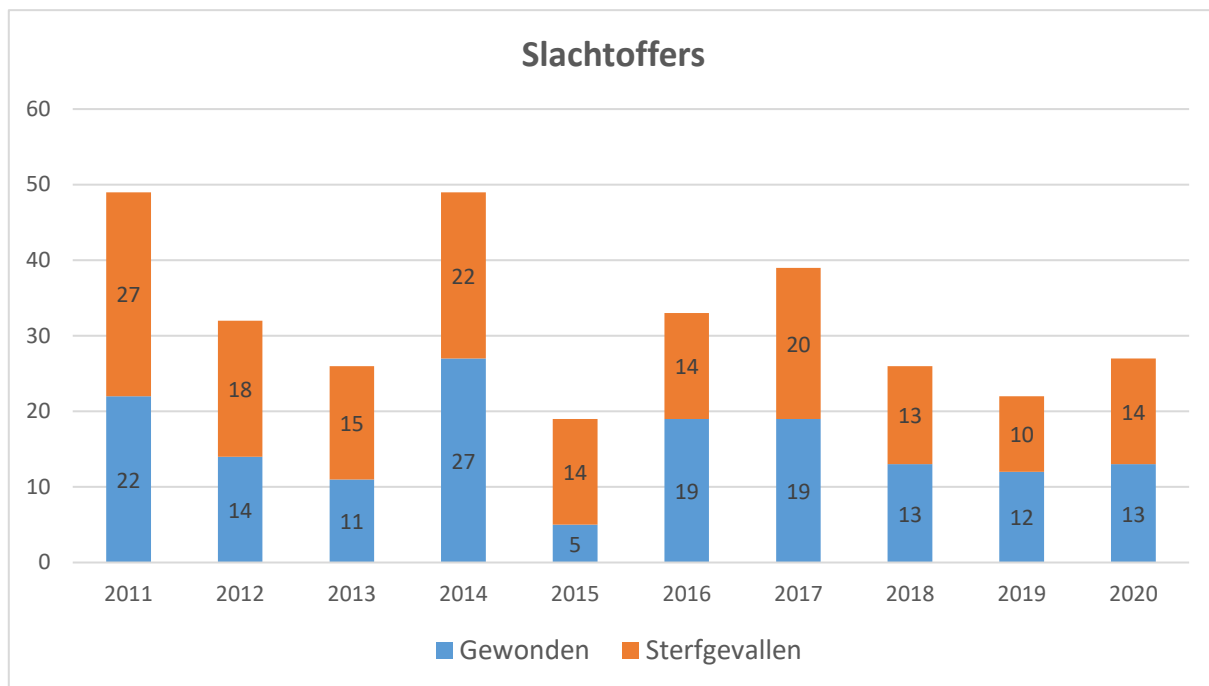
Op vlak van aantal slachtoffers betreurden we in 2020:

- 14 overlijdens (9 aan overwegen en 5 in persoonsongevallen) tegenover 10 in 2019 (7 aan overwegen en 3 in persoonsongevallen);
- 13 ernstig gewonden (4 aan overwegen en 9 in persoonsongevallen) tegenover 12 in 2019 (6 aan overwegen en 6 persoonsongevallen).

De volgende tabellen geven een overzicht van het aantal doden en zwaargewonden ten gevolge van een ongeval op het Belgische spoorweganet en volgens de categorieën waarin de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren voorzien. Er werd één reiziger zwaargewond nadat deze de trein wou verlaten tussen twee stations door de noodopening van de deuren te gebruiken. Opnieuw vielen er geen spoor gerelateerde slachtoffers te betreuren op werven.

Verband tussen slachtoffers en ongevallen in 2019 en 2020								
	Botsingen		Ontsporingen		Ongevallen aan overwegen		Persoonsongevallen	
Jaar	Zwaar-gewonden	Doden	Zwaar-gewonden	Doden	Zwaar-gewonden	Doden	Zwaar-gewonden	Doden
2019	0	0	0	0	6	7	6	3
2020	0	0	0	0	4	9	9	5

Figuur D1.6: Verband tussen slachtoffers en ongevallen



Figuur D1.8: Evolutie van het aantal slachtoffers

Dodelijke slachtoffers volgens categorie van betrokken personen						
Jaar	Reizigers	Werknemers	Gebruikers van overwegen	Onbevoegde personen	Anderen	Total
2011	0	2	8	15	2	27
2012	0	1	13	3	1	18
2013	0	0	6	9	0	15
2014	0	1	11	9	1	22
2015	0	0	11	2	1	14
2016	2	1	4	4	3	14
2017	1	3	9	7	0	20
2018	0	0	9	4	0	13
2019	0	0	7	1	2	10
2020	0	0	9	5	0	14

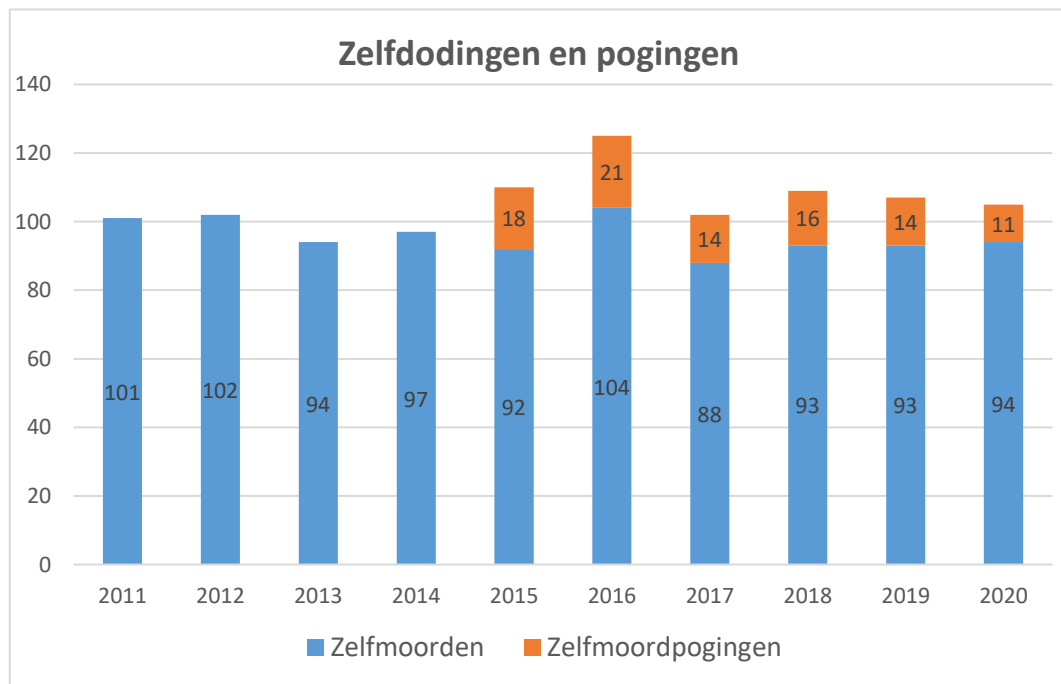
Figuur D1.9

Ernstig gewonde slachtoffers volgens categorie van betrokken personen						
Jaar	Reizigers	Werknemers	Gebruikers van overwegen	Onbevoegde personen	Anderen	Total
2011	3	1	9	4	5	22
2012	1	3	5	5	0	14
2013	0	0	6	4	1	11
2014	1	5	11	7	3	27
2015	0	0	2	2	1	5
2016	9	1	8	1	0	19
2017	3	6	3	4	3	19
2018	0	2	3	3	5	13
2019	0	0	6	3	3	12
2020	1	0	4	7	1	13

Figuur D1.10

Zelfmoorden

In 2020 hebben 94 personen een einde gemaakt aan hun leven en 11 personen hebben dit gepoogd. Ten opzichte van de voorgaande jaren, blijft het aantal pogingen - al dan niet geslaagd - opvallend gelijklopend, ondanks een piek in 2016.



Figuur D1.11: Evolutie van het aantal zelfmoorden en zelfmoordpogingen

Gevaarlijke goederen (RID)

Volgens Richtlijn 2014/88/EU betreft de GVI "Ongeval met het vervoer van gevaarlijke goederen" moet elk ongeval of incident worden gemeld conform sectie 1.8.5. van deel I van het RID. Deze verordening bepaalt immers dat elk voorval waarbij gevaarlijke goederen zijn betrokken en dat zich in bepaalde omstandigheden voordoet³, aan DVIS moet worden gemeld.

In 2020 werden 3 dergelijke voorvallen gemeld volgens de criteria van 1.8.5 van het RID:

Een wagon overladen met een gestabiliseerde oplossing met waterstofperoxide (UN2015) op 9 januari 2020 in Antwerpen-Noord (B2). Deze wagon had een klein lek en moest worden overgeladen met de hulp van de specialisten van de verlader (Arkema-Frankrijk) en onder toezicht van de brandweer.

Een voorbijrijden van een gesloten sein gevolgd door een ontsporing en een zijdelingse botsing op 6 februari 2020 in Walenhoek (Antwerpen). 6 RID-wagons (leeg, ongereinigd) ontspoorde, waaronder 1 wagon die kantelde en lekte. Dit ongeval werd geclassificeerd als een ernstig ongeval.

Een chloorsulfonzuurwagen (UN 1754) met een technisch mankement aan een afsluiter heeft op 17 februari 2020 in Gent-Dampoort een evacuatie van mensen en een onderbreking van het verkeer veroorzaakt.

Naast deze voorvallen, die voldoen aan de criteria van punt 1.8.5 van het RID, werden in 2020 ongeveer 40 kleine lekken vastgesteld bij het vullen en legen van tanks voor gevaarlijke goederen. DVIS zal bewustmakingsactiviteiten organiseren onder verzenders en expediteurs van gevaarlijke goederen.

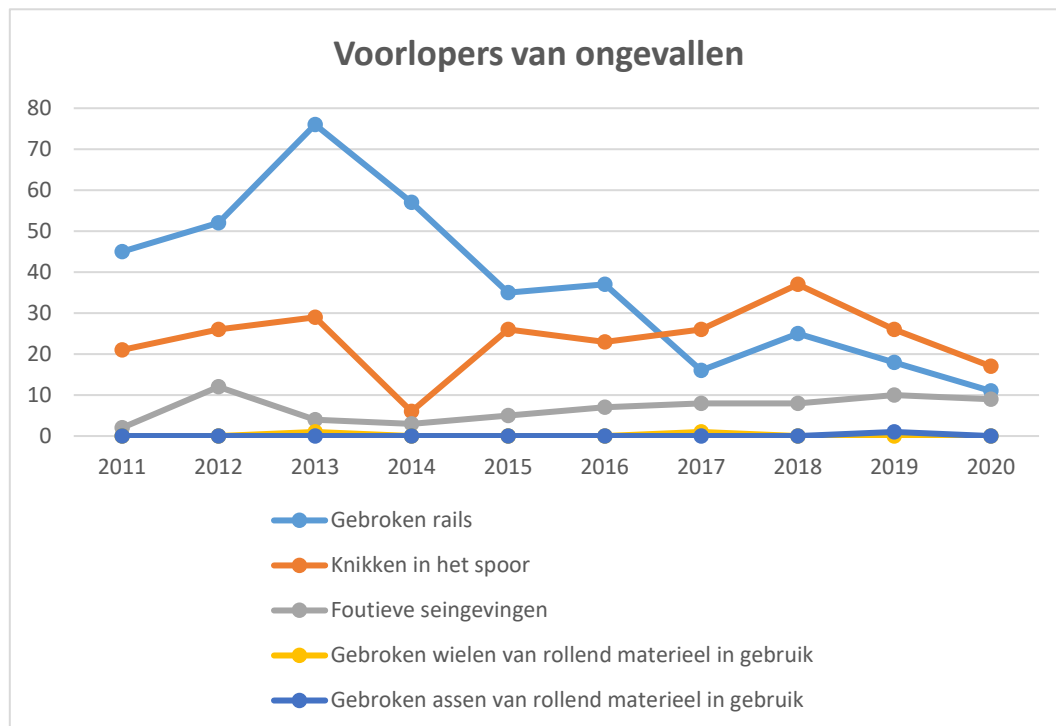
³ Volgens deel I van het RID, hoofdstuk 1.8.5 moet overigens elk voorval waarbij gevaarlijke goederen betrokken zijn en dat zich in bepaalde omstandigheden voordoet, aan de DVIS worden gemeld volgens een model van rapport vastgelegd in hoofdstuk 1.8.5.4 van het RID. Elk ongeval of ernstig incident dat 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 hospitalisatie van het slachtoffer gedurende minstens 1 dag of een werkonbekwaamheid van ten minste 3 opeenvolgende dagen vereisen;
- het bedrag van de schade aan het materieel of aan het milieu loopt op tot ten minste € 50.000;
- de interventie van de hulpdiensten voor de evacuatie van het gebied of de sluiting van openbare wegen voor het verkeer gedurende ten minste 3 uren.

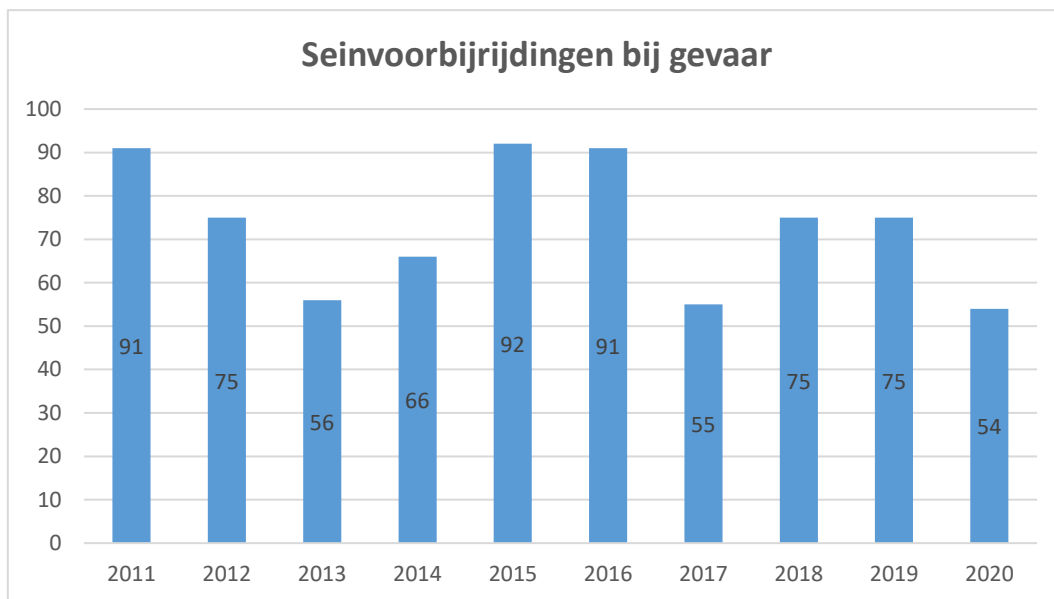
Voorlopers van ongevallen

2020 is het jaar met het laagste aantal ongevallenprecursoren sinds 2011, zowel in absolute aantallen als in relatieve aantallen per treinkm. Voor 2020 stellen we vast dat:

- Het aantal spoorstaafbreuken sterk gedaald is ten opzichte van voorgaande jaren (-7 stuks of -38% ten opzichte van 2019);
- Het aantal knikken in het spoor ook aanzienlijk is afgenomen (-9 eenheden, of -35%);
- Het aantal foutieve seingevingen (9) met 1 eenheid is gedaald ten opzichte van 2019 (10), maar dat het boven de jaren 2013 tot en met 2018 blijft;
- Het aantal ongeoorloofde seinvoorbijrijdingen aanzienlijk verminderd is van 74 naar 54, dus -28%;
- Er geen wielbreuk is geweest van rollend materieel in dienst;
- Er geen asbreuk is geweest van rollend materieel in dienst.



Figuur D.12: Evolutie van het aantal voorlopers van ongevallen



Figuur D1.13: Evolutie van het aantal SPAD's

* De in België gebruikte definitie voor een SPAD werd in 2018 in overeenstemming gebracht met deze van de GVI's.

Voor ongeoorloofde seinvoorbijrijdingen vergelijken we de cijfers sinds 2018, toen DVIS de definitie van seinvoorbijrijdingen afstemde op die van de GVI's, rekening houdend met de specifieke definitie van een trein.

Het aantal ongeoorloofde seinvoorbijrijdingen is fel gedaald van 75 naar 54, dus een daling met 28% ten opzichte van 2019 en 2018.

Door de wijziging in de toepassing van de definitie sinds 2018 is een meer diepgaande analyse voor dit jaar echter nog delicaat. Seinvoorbijrijdingen zijn een complex fenomeen met meervoudige oorzaken. Bovendien kan men vermoeden dat de COVID-19-pandemie een belangrijke impact kan gehad hebben. Aangezien er minder treinen reden en er minder passagiers waren, kan men veronderstellen dat treinen beter binnen de voorziene rijpaden konden rijden en ze dus minder rode seinen ontmoetten.

Van de 54 seinvoorbijrijdingen in 2020 werd bij 20, of 37 %, het eerste gevaarlijke punt bereikt. Dit aandeel ligt in dezelfde lijn als de vorige jaren.

Seinvoorbijrijdingen bij gevaar				
	Zonder voorbijrijding van een gevaarlijk punt		Met voorbijrijding van een gevaarlijk punt	
	Aantal SPAD's	Verhouding ten opzichte van het totale aantal SPAD's	Aantal SPAD's	Verhouding ten opzichte van het totale aantal SPAD's
2015	52	57%	40	43%
2016	49	54%	42	46%
2017	36	65%	19	35%
2018	50	67%	25	33%
2019	46	61%	29	39%
2020	34	63%	20	37%

Figuur D1.12: SPAD's met en zonder voorbijrijding van een gevaarlijk punt

* De in België gebruikte definitie voor een SPAD werd in 2018 in overeenstemming gebracht met deze van de GVI's.

Kosten van significante ongevallen

De belangrijkste factor in de totale kost is de waardering van de slachtoffers, de voorgaande jaren gemiddeld 95% van de kost. In 2020 bedroeg de totale kost 61 miljoen euro, waarvan 51 miljoen is toegewezen aan de dodelijke slachtoffers.

De kosten van schade aan infrastructuur en rollend materieel bij significante ongevallen variëren sterk naargelang het type ongeval: naargelang het soort betrokken voertuig kunnen de gevolgen van ongevallen op overwegen en botsingen economisch gezien immers min of meer belangrijk zijn. In 2020 was dit in totaal 1,3 euro.

De kost van de vertraging vormt de kleinste factor. In 2020 bedroegen de gemiddelde kosten van een significant ongeval 1,2 miljoen euro, zonder rekening te houden met de economische gevolgen door de vertraging van het spoorvervoer.

Technische veiligheid van de installaties en het gebruik daarvan, veiligheidsbeheer

Infrabel beheert 3.618 km spoorlijnen, goed voor 6.542 km sporen in totaal. Dankzij de investeringen in de automatische treinbeveiligingssytemen (ATB) en in de afschaffing van overwegen kan de technische veiligheid van de infrastructuur geleidelijk aan worden verbeterd.

ATB

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

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

Eind 2020 was 31% van het spoorwegnetwerk met een stuurpostsignalisatiesysteem (ETCS, TBL2 of TVM430) uitgerust. De installatie van ETCS wordt de komende jaren voortgezet en zal hoofdzakelijk op lijnen waar reeds TBL1+ aanwezig is, worden geïnstalleerd. Bijgevolg zal het totale aantal beveiligde spoorkm niet meer significant stijgen, de beveiligingsgraad zal wel verbeteren.

Overwegen

In 2020 daalde het totale aantal overwegen met 38 eenheden en bedroeg het 1 662. Dat is gemiddeld 1 overweg per 2,2 km spoorlijn.

De vermindering is een gevolg van het afschaffen van 23 overwegen, 3 nieuwe overwegen en het buiten dienst stellen van 18 sporen.

D.2 Resultaten van veiligheidsaanbevelingen

In 2020, heeft het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor drie onderzoeken opgestart, namelijk:

- Walenhoek – 06/02/2020
Ontsporing gevolgd door een zijdelingse aanrijding
Classificatie-niveau ‘Ernstig ongeval/incident’ – GVI significant ongeval – ontsporing;
- Moelingen – 03/03/2020
Incident met talrijke voertuigen op een overweg
Classificatieniveau ‘Ander ongeval/incident’ – GVI geen significant ongeval;
- Tubize – 14/04/2020
Ontsporing van een werktrein (ballastploeg) van de infrastructuur-beheerder
Classificatieniveau ‘Significant ongeval/incident’ – GVI significant ongeval - ander ongeval.

In 2020 werden volgende onderzoeken afgesloten:

- Melsele – 15/10/2016 – afgesloten 04/2020
Botsing van een NMBS-reizigerstrein met een weg-spoorkraan.
Onderzoeksverslag met diverse aanbevelingen voor de infrastructuurbeheerder betreffende de veiligheid van werven, op te volgen door DVIS.
- Comblain-la-Tour – 6/9/2018 – afgesloten 04/2020
Seinincident met een minder beperkend seinbeeld dan verwacht.
Onderzoeksverslag met diverse aanbevelingen voor de infrastructuurbeheerder, op te volgen door DVIS.
- Noorderkempem – 11/02/2019 – afgesloten 09/2020
Openrijden van een wissel.
Onderzoeksverslag met diverse aanbevelingen voor opvolging door DVIS betreffende de infrastructuurbeheerder, de spoorwegondernemingen en DVIS zelf.
- Belsele-Sinaai – 09/05/2019 – afgesloten 03/2020
Ontsporing van een wagon van een goederentrein.
Veiligheidskennisgeving zonder aanbevelingen voor opvolging door DVIS.
- Tubize – 14/04/2020 – afgesloten 12/2020
Ontsporing van een werktrein (ballastploeg) van de infrastructuurbeheerder.
Veiligheidskennisgeving zonder aanbevelingen⁴.

DVIS houdt toezicht op de maatregelen die de spoorwegactoren nemen naar aanleiding van de aanbevelingen van het Onderzoeksorgaan. Deze maatregelen hebben als doel het veiligheidsniveau te verhogen. Met het opvolgen van een aanbeveling bij de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder beoogt de DVIS te bereiken dat de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder doeltreffende maatregelen implementeert, die bijdragen aan het verhinderen van een herhaling van het onderzochte incident of ongeval. Een aanbeveling waarvoor doeltreffende maatregelen geïmplementeerd zijn, worden als afgesloten beschouwd en de opvolging van deze aanbeveling door de DVIS bij deze partij stopt.

⁴ <https://www.rail-investigation.be/wp-content/uploads/2020/05/veiligheidskennisgeving-tubize.pdf>

DVIS organiseert deze opvolging op een gestructureerde manier. De spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder worden uitgenodigd op een periodieke bilaterale vergadering. In de loop van deze vergadering lichten de actoren de maatregelen toe die werden genomen naar aanleiding van de aanbevelingen van het Onderzoeksgaan.

E. Certificatie en toelatingen

E.1 Oriëntatie

Spoorwegondernemingen

Begin 2020 hadden twaalf spoorwegondernemingen toelating om het Belgische netwerk te gebruiken, waarvan 5 Belgische ondernemingen met de delen A en B uitgereikt door DVIS en 7 buitenlandse ondernemingen met enkel deel B uitgereikt door DVIS (zie Bijlage 3). In januari werd aan een nieuwe onderneming zowel een veiligheidscertificaat deel A als een deel B uitgereikt. Eind 2020 heeft één onderneming zijn veiligheidscertificaat teruggeven omdat er geen gebruik meer van werd gemaakt.

Een door DVIS uitgereikt veiligheidscertificaat had tot 2020 volgens de wet houdende de Spoorcodex een geldigheidsduur van 3 jaar. De wet van 7 mei 2020 om maatregelen te nemen in de strijd tegen de verspreiding van het coronavirus SARS-CoV-2 inzake spoorvervoer bood de spoorwegondernemingen de mogelijkheid om een verlenging van de geldigheidsperiode van hun geldige veiligheidscertificaten aan te vragen tot 5 jaar. Alle spoorwegondernemingen hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt.

Opleidings- en Psycho-medische centra

Begin 2020 zijn de volgende centra door DVIS erkend:

- 5 opleidingscentra, overeenkomstig het koninklijk besluit van 12 september 2011 betreffende de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en de erkenning van opleidingscentra;
- 2 psycho-medische centra, 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 belast met deze onderzoeken;
- 58 examinatoren overeenkomstig artikel 149 van de Wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

De situatie is in het algemeen stabiel ten opzichte van voorgaande jaren.

Europese vergunning van treinbestuurder / Nationaal register der vergunningen

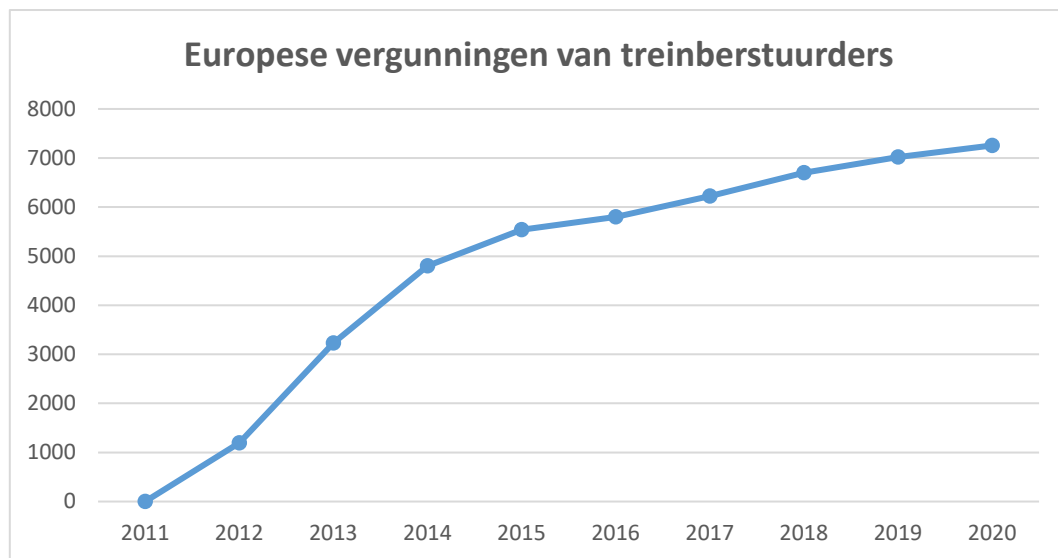
In 2020 werden er door DVIS 239 nieuwe vergunningen en 59 duplicaten afgeleverd, 184 vergunningen werden gewijzigd. Het aantal nieuwe vergunningen is gedaald met 25% in vergelijking met 2019.

In totaal heeft DVIS sinds 2011 7 256 Europese vergunningen afgegeven.

Om het afleveren van vergunningen van treinbestuurder te optimaliseren, werd in 2020 ingezet op de ontwikkeling van een nieuwe applicatie. 'Traindrivers' is de naam van deze nieuwe applicatie voor het beheer van deze vergunningen. De applicatie maakt het voor de ondernemingen mogelijk om zelf online een aanvraag te doen voor een nieuwe Europese vergunning, een gewijzigde Europese vergunning of een duplicaat. Ook voor het bijwerken van een Europese vergunning kunnen de ondernemingen de nodige gegevens doorgeven via de applicatie. Verder biedt de applicatie de

ondernemingen de mogelijkheid om in bepaalde gevallen tegemoet te komen aan hun wettelijke verplichtingen ten aanzien van DVIS, bijvoorbeeld voor het melden van de medische ongeschiktheid van een treinbestuurder. De nieuwe applicatie beschikt over een uitgebreide zoekfunctie en laat daarnaast toe om een beter overzicht te bewaren over de vergunningen van de treinbestuurders, zowel voor DVIS als voor de ondernemingen.

De applicatie is intuïtief in haar gebruik en daardoor ook gebruiksvriendelijker dan voorheen. De applicatie zal beschikbaar zijn voor alle ondernemingen die het beheer van de Europese vergunning van hun treinbestuurders wensen op te nemen, een mogelijkheid die voorheen niet bestond. Bovendien laat de gebruikte technologie toe om eenvoudiger bijkomende functionaliteiten, zowel voor DVIS als voor de ondernemingen, te ontwikkelen en implementeren. Het zal bijvoorbeeld eenvoudiger zijn om bijkomende gegevens weer te geven op het scherm of om extra gegevens te exporteren naar andere computerprogramma's voor verdere gegevensverwerking.



Figuur E1: Evolutie van het aantal door DVIS afgegeven Europese vergunningen

Rollend materieel

In de periode tot 29 oktober 2020 (einde 3RP) werden 49 typetoelatingen voor indienststelling van rollend materieel afgeleverd of vernieuwd als gevolg van een wijziging. In Bijlage 3 is een overzicht van de toelatingen voor indienststelling opgenomen en eveneens een overzicht van het aantal spoorvoertuigen die als actief geregistreerd staan in het Belgisch Nationaal Voertuigenregister op 31 december 2020.

Vanaf 30 november 2020 worden (type)toelatingen voor het op de markt brengen afgeleverd door het ERA of een nationale veiligheidsinstantie. De keuze van vergunningverlenende instantie ligt bij de aanvrager. Wanneer het gebruiksgebied meer dan één lidstaat omvat, dan is de aanvrager verplicht om het ERA te kiezen als vergunningverlenende instantie.

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

Eind 2020 waren ongeveer 53% van de krachtvoertuigen en stuurpostrijtuigen die in België mogen rijden, uitgerust met ETCS. Voor TBL1+ was dit percentage 89%. Indien we enkel kijken naar de in België ingeschreven krachtvoertuigen en stuurpostrijtuigen zijn de cijfers iets verschillend, namelijk 47% met ETCS en 98% met TBL1+. Dit verschil is toe te schrijven aan de vloot van NMBS die volledig met TBL1+

uitgerust werd en een groot aandeel heeft in het totaal. De installatie van ETCS op het materieel van NMBS werd opgestart en zal de komende jaren verder uitgerold worden.

Infrastructuurbeheerder

In oktober 2020 heeft DVIS toestemming gegeven voor de indienststelling van ETCS1 LS Limited Supervision (Baseline 3.4.0) op de lijnen 132/134 (Cour-sur-Heure - Couvin) en 86 (Gavere - Oudenaarde).

Zoals de eerste invoering van ETCS2 Full Supervision op het baanvak van de L73 tussen Diksmuide en De Panne, zijn dit twee proeflijnen die tot doel hebben een technisch systeem te valideren alvorens het op het net uit te rollen.

E.2 Contacten met andere nationale veiligheidsinstanties

Spoorwegondernemingen

Hoewel de DVIS een aantal ad-hoc contacten heeft gehad met andere instanties die veiligheidscertificaten afgeven, bestaat er geen structurele overeenkomst ter zake. Deze situatie zal in de nabije toekomst niet veranderen.

Anderzijds deelt DVIS bij de behandeling van een veiligheidscertificaat, informatie met het Bureau met inachtneming van de bepalingen die in het kader van het vierde spoorwegpakket zijn bepaald.

Opleidingsinstellingen

Nihil.

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.

E.3 Procedurele problemen

Nihil.

E.4 Reacties

Nihil.

F. Toezicht

F.1 Strategie en plan(nen)

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

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

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

en daarnaast:

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

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

Zoals reeds aangegeven zal DVIS in 2021 haar toezichtstrategie tegen het licht houden, ten einde deze te optimaliseren en te harmoniseren en voor de diverse actoren meer duidelijk te maken. Daarbij zal ook rekening gehouden worden met het groter belang van internationale samenwerking.

F.2 Personeel

DVIS heeft 2,83 VTE ingezet voor de toezichthoudende activiteiten op een personeelsbestand van 35,7 VTE. Deze VTE worden berekend op basis van de uitgevoerde opdrachten en de gemiddelde werklast per opdracht. Er was voorzien om 5,46 VTE in te zetten, maar:

- De maatregelen voor de COVID-19-pandemie hebben de planning ernstig verstoord. Verschillende activiteiten waarvoor beeldbellen geen alternatief vormde, zijn noodgedwongen geannuleerd.
- Een deel van andere geplande toezichthoudende activiteiten is uitgesteld naar 2021, omdat het personeel is ingezet bij het onderzoek van de bijgewerkte veiligheidsbeheersystemen vanwege een ingrijpende wijziging in het nationaal regelgevend kader.
- Midden 2020 vond een interne reorganisatie plaats waarna DVIS één operationele afdeling minder telde, nl. de afdeling Veiligheidspersoneel. Daarbij zijn de toezichthoudende activiteiten van deze afdeling geïntegreerd in de activiteiten van de afdeling Spoorwegondernemingen.

F.3 Competentie

Competentiebeheer

Elke medewerker⁵ 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 spoorkennis en kennis in verband met risicoanalyses en audits vormen de belangrijkste pijlers voor het ontwikkelen van de competentie.

Opleidingsbeleid

Een nieuwe medewerker bij DVIS doorloopt een integratietraject van één jaar zodat hij de werking van de dienst, de actoren in de spoorwereld en zijn eigen taken grondig leert kennen. Hij wordt hierin bijgestaan door zijn mentor of stagebegeleider. Hij ontvangt bij indiensttreding een competentieplan die hoort bij de functie die hij zal uitoefenen. Voor alle medewerkers wordt het competentieplan 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 OFO (taal, communicatie, enz.) en spoor specifieke opleidingen bij de spoorsector (introductie in de spoorwegexploitatie bij Infrabel, workshops bij het Bureau, enz.).

Ook hier had de pandemie een grote invloed. Opleidingen werden afgeschaft of hadden op afstand plaats.

Prestatiemanagement

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

Toekomst

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

F.4 Besluitvorming

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

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

⁵ In wat volgt vertegenwoordigt de mannelijke benaming alle genders.

F.5 Coördinatie en samenwerking

De uitwisselingen in het kader van de samenwerking tussen de 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)

werden door de COVID-19-pandemie belemmerd.

Wij hebben enkele vergaderingen op afstand kunnen organiseren, maar zijn er niet in geslaagd het kwaliteitsniveau te handhaven dat onze eerdere uitwisselingen kenmerkte.

In dezelfde geest is de mogelijkheid om deel te nemen aan door andere nationale autoriteiten georganiseerde activiteiten geschrapt, gelet op de in het kader van deze pandemie ingestelde reisbeperkingen.

Met de Nederlandse collega's van IL&T zijn enkele vergaderingen via beeldbellen kunnen doorgaan. Op dezelfde wijze heeft IL&T als observator kunnen deelnemen aan enkele interviews van een audit uitgevoerd door DVIS bij een spoorwegonderneming. Daarnaast is er nog een gemeenschappelijke toezichtactiviteit doorgegaan vóór de doorbraak van de COVID-19-pandemie in onze contreien.

F.6 Vaststellingen en genomen maatregelen

Onze vaststellingen inzake toezicht komen in grote lijnen overeen met die van de voorgaande jaren. De verwachte verbetering situeert zich hoofdzakelijk op drie thematische gebieden:

- risicobeheersing in het algemeen;
- beheer van de interfaces tussen de verschillende actoren van de sector;
- integratie van onderaannemers in het veiligheidsbeheerssysteem van de ondernemingen.

In 2020 is er geen enkele intrekings- of opschortingsmaatregel genomen.

Indien bij een inspectie of controle tekortkomingen worden vastgesteld, wordt de onderneming daarvan in kennis gesteld met een verslag. De verbetermaatregelen die de onderneming op basis van het verslag heeft genomen, zijn over het algemeen bevredigend, hoewel er vaak aanpassingen nodig zijn voordat de DVIS ze goedkeurt. Wij stellen ook vrij vaak vast dat de oorspronkelijke voor de uitvoering van verbetermaatregelen voorziene termijnen moeten worden verlengd om de onderneming in staat te stellen aan haar verplichtingen te voldoen.

In het raam van de audits die dienen om het maturiteitsniveau van het veiligheidsbeheerssysteem te bepalen, doet DVIS aanbevelingen aan ondernemingen. Aangezien het proces in verband met deze activiteit gebaseerd is op regelmatige uitwisselingen met de onderneming, worden deze aanbevelingen in het merendeel der gevallen goed aanvaard.

G. Uitvoering van EU-projecten

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

Ervaring van de nationale veiligheidsinstantie

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

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

Het jaarverslag biedt niet bij alle spoorwegondernemingen een bondig overzicht van de wijzigingen waarbij de GVM werd toegepast.

Een verschil in aanpak naar aanleiding van gelijke omstandigheden komt aan het licht. Verschillende ondernemingen melden dat er in 2020 geen wijzigingen waren waarop de GVM van toepassing was. Enkelingen hebben de GVM toegepast naar aanleiding van de publicatie van wijzigingen in nationale regelgeving of de COVID-19-pandemie.

Feedback van belanghebbenden

Het jaarverslag van iedere onderneming bevat een rubriek waarin ze toelichting geven over de toepassing van de GVM 402/2013.

Feedback van onderneming 1

In 2020 heeft de SO geen enkele wijziging van technische, operationele of organisatorische aard gekend die een impact had op de veiligheid en op de activiteiten op het Belgische spoorwegnet. De SO moest dus geen risicobeheerprocedure invoeren en toepassen voor haar activiteiten.

Feedback van onderneming 2

De toepassing is beperkt gebleven tot de beoordeling van de invoering van het KB Veiligheidspersoneel en het in gebruik nemen van een tweetal typen locomotieven. Deze wijzigingen zijn altijd van beperkte aard en meestal ingegeven door adaptatie van 'best practices'. Anderzijds worden er dagdagelijks beslissingen genomen die de veiligheid aangaan. En hoewel die met de nodige zorgvuldigheid worden genomen, gaat het te ver om deze onder het systeem van de GVM 402/2013 te laten vallen, al was het maar dat dit tot niet te aanvaarden vertraging zou leiden. Een ander punt is dat in België al sinds jaar en dag onder de Codex Welzijn op het Werk de werkgever verplicht is om risico inventarisaties en evaluaties te maken. Hierin speelt de Preventieadviseur niveau 1 een controlerende rol. Hierdoor worden wij nu geconfronteerd met eisen verplichtingen vanuit de GVM enerzijds en de Codex anderzijds. Hoewel de doelen hetzelfde zijn namelijk het verhogen van de veiligheid blijken de benaderingen toch uiteen te lopen.

Feedback van onderneming 3

De organisatorische, procedurele wijzigingen en wijzigingen aan het SMS zijn altijd van beperkte aard en meestal ingegeven door acceptatie van "best practices" vanuit de branche. Dagelijks worden beslissingen genomen die de veiligheid aangaan. Deze worden in de geest van de GVM 402/2013 genomen. De SO maakt hiervoor gebruik van een checklist voor

significante wijzigingen aan de hand van een management of change (MOC) procedure. De werkgever is verplicht om risico-inventarisaties en evaluaties te maken. Hierin speelt het risico-inventarisatie en evaluatie team (RIET) een uitvoerende en controlerende rol. De preventiemedewerker is een vereiste deelnemer in dit team. De SO wordt geconfronteerd met eisen en verplichtingen vanuit de GVM 402/2013 enerzijds en de Arbowet anderzijds. Hoewel de doelen hetzelfde zijn, namelijk het verhogen van de veiligheid, blijken de benaderingen uiteen te lopen. Dit is in 2020 gedeeltelijk opgelost door de MOC procedure en de instructie voor het uitvoeren van risico-inventarisaties met elkaar te verbinden. Op deze manier worden significante wijzigingen door middel van een checklist geïdentificeerd waarna het opstellen van een risico-inventarisatie door het RIET volgt.

Feedback van onderneming 4

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

Feedback van onderneming 5

Vijf wijzigingen werden in 2020 aan een risicoanalyse onderworpen:

- *Drie analyses betreffen de exploitatie van nieuwe productieveestigingen,*
- *Een risicoanalyse betreft de dematerialisatie van het boekje met noodprocedures,*
- *Een risicoanalyse betreft de uitvoering van het koninklijk besluit van 9 augustus 2020 tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel en op het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten.*

Feedback van onderneming 6

Risico- en veranderingsbeheersprocessen worden ingesteld en uitgevoerd overeenkomstig de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor de beoordeling en inschatting van risico's.

In 2020 zijn 2 wijzigingsverzoeken ingediend die significant bleken te zijn en waarvoor derhalve het GVM-risico moet worden toegepast.

Feedback van onderneming 7

In 2020 zijn er geen nieuwe wijzigingsdossiers bijgekomen die een nieuwe evaluatie van de GVM hebben mogelijk gemaakt.

Feedback van onderneming 8

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

In 2020 is er geen enkele wijziging uitgevoerd waarbij de GVM 402/2013 van toepassing was. De wijzigingen konden als niet belangrijk worden beschouwd.

Feedback van onderneming 9

De risicobeoordeling is een onderdeel van het IMS. Het werd in de loop van 2020 toegepast voor o.a. de evaluatie en de beoordeling van de risico's m.b.t. de veiligheidskritieke taken en het VRG. De resultaten van de deze beoordelingen zijn opgenomen in de risicolijst RIE (Risiko Identificatie en Evaluatie).

Feedback van onderneming 10

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

Feedback van onderneming 11

In het jaar 2020 heeft zich een belangrijke verandering voorgedaan.

Na de publicatie van het nieuwe Koninklijk Besluit 'Veiligheidspersoneel' waren de SO's verplicht hun SMS bij te werken om rekening te houden met de bepalingen van het Koninklijk Besluit.

Dit nieuwe Koninklijk Besluit introduceerde een paradigmaverschuiving in het beheer van veiligheidspersoneel in België. Het markeert de breuk tussen een prescriptieve aanpak, gebaseerd op het begrip veiligheidsfunctie, en een "risicobeheer"-aanpak, die aansluit bij de beginselen van de Europese verordening en gebaseerd is op het begrip veiligheidskritische taak (SCT).

Om deze paradigmaverschuiving door te voeren, werd het risicobeheersingsproces toegepast.

Feedback van onderneming 12

Wij hebben een GVM uitgevoerd om de risico's in verband met de neergang en het herstel in de context van de COVID-19-pandemie in kaart te brengen.

G.2 Toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor het veiligheidsbeheerssysteem

Het vierde spoorwegpakket is in 2020 van toepassing geworden in België. Hoewel er in 2020 geen unieke veiligheidscertificaten werden uitgereikt waarbij het exploitatiegebied België omvatte, zijn verschillende ondernemingen toch al gestart met het aftoetsen van hun veiligheidsbeheerssysteem tegenover GVM 762/2018 en het aanbrengen van wijzigingen om vastgestelde tekorten weg te werken. Een aantal van deze ondernemingen heeft in 2020 wel een uniek veiligheidscertificaat behaald, waarbij België echter nog niet tot het exploitatiegebied behoorde, of deed dit ter voorbereiding van het nakende indienen van een aanvraagdossier in OSS. Maar ook ondernemingen die op korte termijn geen aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat plannen, zijn zich bewust van de gewijzigde reglementering en hebben actie ondernomen of voorzien dit alleszins.

G.3 Toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor monitoring

Via het jaarverslag van de spoorwegondernemingen volgt DVIS de toepassing van deze gemeenschappelijke veiligheidsmethode en hun ervaringen op.

Feedback van onderneming 1

In het kader van haar verplichtingen met betrekking tot een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor de controle die spoorwegondernemingen na de afgifte van een veiligheidscertificaat moeten uitoefenen, verifieert de SO de correcte toepassing en de doeltreffendheid van alle processen en procedures in het kader van haar veiligheidsbeheerssysteem (technische, operationele en organisatorische maatregelen voor risicobeheersing).

Voor de SO gaat het erom na te gaan of het veiligheidsbeheersysteem in zijn geheel correct wordt toegepast, of de verwachte resultaten worden bereikt.

Bovendien is het de verantwoordelijkheid van de SO om passende maatregelen van preventieve en/of corrigerende aard te bepalen en uit te voeren wanneer relevante tekortkomingen worden vastgesteld.

Voor haar activiteiten op het Belgische spoorwegnet, heeft de SO er in het controleproces voor gezorgd dat alle activiteiten behoorlijk worden gecontroleerd, zowel wat betreft de activiteiten uitgevoerd op de grond door de hulponderneming (gedurende de eerste vijf (5) maanden van het jaar), als wat betreft die op het gebied van treinbesturing.

In dit verband heeft de SO diverse controles uitgevoerd, namelijk:

- een (1) jaarlijks veiligheidsonderzoek in het kader van haar partnerschap met de hulponderneming;

- een (1) beoordeling van de werking van het onderaannemingscontract dat de SO verbindt en de actualisering ervan;

- het organiseren van één (1) opleidingsdag om de vereiste vaardigheden van de operatoren van deze onderneming op peil te houden;

Toezicht op de individuele opvolging van elk operator zowel wat de rijactiviteit als wat de andere veiligheidsfuncties betreft.

Daarnaast heeft de SO in het kader van de uitbestede activiteiten aan de hulponderneming, toezicht blijven uitoefenen op de operationele resultaten met betrekking tot de risico's in verband met de werkomgeving, waarbij deze risico's in de hulponderneming zijn geïmplementeerd op basis van de aanbevelingen van DVIS in 2018.

De beoordeling van het veiligheidsniveau van het rijdend personeel en dat van de hulponderneming die betrokken is bij de uitvoering van operationele procedures in verband met veiligheidskritieke taken, is op die manier door de SO kunnen worden gerealiseerd.

Feedback van onderneming 2

De toepassing van de GVM 1078/2012 maakt deel uit van de werking van het VBS van de SO, door de uitvoering van interne audits, de field inspecties en de audits bij leveranciers en onderaannemers.

Omwille van de corona-maatregelen konden niet alle voorziene monitoringactiviteiten waarbij meerdere personen in eenzelfde ruimte aanwezig moeten zijn, uitgevoerd worden. Deze werden, indien mogelijk vervangen door andere controles zoals lokuitlezingen.

De belangrijkste monitoring activiteit is de field inspectie voor treinbestuurders, wagenmeesters en traffic controllers omdat dit veiligheidsfuncties betreft.

Opmerkingen n.a.v. bovenvermelde monitoringsactiviteiten geven aanleiding tot correcties en corrigerende maatregelen beheerd d.m.v. de PDCA-lijst. De huidige aanpak van de field inspecties van de wagenmeesters bestaat erin het personeel tijdens de uitvoering van hun taak te begeleiden en terzelfdertijd te evalueren. In 2020 werden bijkomende steekproeven gehouden 'na schouwing', waarbij de hiërarchische verantwoordelijke de schouwing opnieuw uitvoert om na te gaan of er verschillen zijn in de vaststellingen. De resultaten van deze steekproeven werden met de betrokken wagenmeesters besproken. In het kader van haar verplichtingen met betrekking tot een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor de controle van spoorwegondernemingen nadat een veiligheidscertificaat is afgegeven, verifieert de SO de correcte toepassing en doeltreffendheid van alle processen en procedures binnen haar

veiligheidsbeheersysteem (technische, operationele en organisatorische maatregelen voor risicobeheersing).

Voor de SO gaat het erom te verifiëren of het veiligheidsbeheersysteem in zijn geheel correct wordt toegepast, of de verwachte resultaten worden bereikt.

Voorts is het de verantwoordelijkheid van de SO om passende maatregelen van preventieve en/of corrigerende aard te bepalen en uit te voeren wanneer relevante tekortkomingen worden geconstateerd.

Feedback van onderneming 3

In toepassing van GVM 1078/2012 ervaart de SO nog uitvoeringsproblemen. Want daar waar het proces van plannen, uitvoeren, controleren en bijsturen beschreven is, in het veiligheidsbeheersysteem van de SO, is in de praktijk gebleken dat dit op personele en kwalitatieve beperkingen stuit. De verschillende controles worden gepland en waar nodig gebaseerd op onderkende risico's echter de vastlegging van deze basis is door personele problemen nog onvoldoende. Door personeelwisselingen en (tijdelijke) vervangingen komt de ervaring hiervoor nog tekort. Dit zelfde geldt voor de uitvoering van de audits en controles. In 2020 is gekozen voor een beperktere omvang van het audit plan en de controles om zodoende efficiënter tot een resultaat te komen.

In de rapportageperiode zijn er in het verbetermanagementsysteem verschillende meldingen geregistreerd.

Feedback van onderneming 4

In toepassing van GVM 1078/2012 ervaarde de SO tot 2019 uitvoeringsproblemen. Want daar waar het proces van plannen, uitvoeren, controleren en bijsturen beschreven is, in het veiligheidsbeheersysteem van de SO, is in de praktijk gebleken dat dit op personele en kwalitatieve beperkingen stuitte. De verschillende controles worden gepland en waar nodig gebaseerd op onderkende risico's. Door personeelwisselingen en vervangingen is er in 2020 een inhaalslag gemaakt, echter door de beperkingen door maatregelen voor de COVID-19-pandemie blijft dit een uitdaging. In 2019 was een externe partij ingeschakeld om de interne audits (op ISO-gebied) uit te voeren. Eind 2020 heeft de SO de SLA met deze partij beëindigd daar de personele bezetting op QSHE qua auditoren op peil was. In december 2020 is het nieuwe auditprogramma voor 2021-2023 gepresenteerd en akkoord bevonden door de directie en de operationele board. Per 1 januari 2020 zijn er geen nieuwe 'niet in behandeling' genomen punten meer. Er zijn 3 openstaande punten die nog in behandeling zijn en 11 afgehandelde punten die nog geverifieerd moeten worden. Door een focus op de behandeling van punten is het aantal nieuwe en openstaande punten sterk teruggebracht sinds 2019. In 2021 zal de focus hier onverminderd op blijven.

Feedback van onderneming 5

De vereisten van MSC 1078/2012 zijn volledig geïntegreerd in ons controle- en auditproces en worden al enkele jaren toegepast. De tenuitvoerlegging van deze MSC door de spoorwegonderneming geeft geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen.

Feedback van onderneming 6

De uitgevoerde controles zijn in overeenstemming met MSC 1078/2012, die wordt beschreven in het document "De controle". De controle verifieert de juiste toepassing van het VBS. Als zodanig moet dit proces zo spoedig mogelijk de tekortkomingen bij de toepassing van de VBS-processen, -procedures en -werkomgeving opsporen.

Feedback van onderneming 7

Makkelijk om toe te passen, moeilijk om het te beschrijven. We blijven tegen het feit aanlopen dat de NSA vaststelt dat we correct werken maar dat we het niet op de goede manier kunnen verwoorden voor de NSA.

Opleidingen voor de SO'en zou hier een goede insteek zijn.

Feedback van onderneming 8

Om de geleverde veiligheidsprestaties verder te monitoren en zo over meer gegevens voor analyse en evaluatie van de veiligheidsprestaties te beschikken, ontwikkelt de SO nieuwe IT-instrumenten.

Er worden meer gegevens verzameld over personeel dat minder ervaring heeft met het uitvoeren van veiligheidskritieke taken. Deze verzameling van informatie maakt het mogelijk hun prestaties te beoordelen en het aandeel van ongevallen/incidenten op het gebied van de operationele veiligheid voor deze doelgroep te schatten.

Feedback van onderneming 9

De SO voldoet niet aan artikel 5 van de MSC 1078/2012.

Feedback van onderneming 10

Ondanks de maatregelen die zijn genomen om de verspreiding van het coronavirus tegen te gaan, hebben wij in 2020 het controleproces van de MSC 1078/2012 kunnen uitvoeren door meer controles op afstand uit te voeren en rekening te houden met hygiëne afstanden.

Feedback van onderneming 11

De SO beschrijft de voorwaarden voor de strategie en voor het verzamelen van informatie die verband houdt met controles. Het controleproces is gebaseerd op een maturiteitsschema waarin alle inspectie- en auditresultaten van alle entiteiten en activiteiten van de SO zijn geïntegreerd. Hierdoor krijgt de SO een feitelijk beeld van het algemene veiligheidsniveau.

Naar aanleiding van de aanbevelingen van de NVI is de SO verrijkt met aanvullende indicatoren en een nieuwe versie van het maturiteitsschema waarin de opvolging van tijdens inspecties, controles, operationele gebeurtenissen en audits vastgestelde afwijkingen, is geïntegreerd.

G.4 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 belast met het onderhoud (EBO) toevertrouwd aan (door BELAC) geaccrediteerde instellingen voor productcertificering (volgens de norm EN ISO/CEI 17065).

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

H. Wijzigingen in de wetgeving

H.1 Spoorwegveiligheidsrichtlijn

Geldende wetgeving tot omzetting van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn;

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

H.2 Belangrijke wijzigingen in wet- en regelgeving

Zie Bijlage 5.

H.3 Vierde Spoorwegpakket

Op 31 oktober 2020 trad het vierde spoorwegpakket in werking in België.

Dit heeft geleid tot een wijziging van de taken van de veiligheidsinstantie aangezien:

- aanvragen voor unieke veiligheidscertificaten van spoorwegondernemingen waarvan het exploitatiegebied meer dan één lidstaat bestrijkt,
- alsmede vergunningen om voertuigen in de handel te brengen waarvan het gebruiksgebied meer dan één lidstaat bestrijkt,

nu onder de verantwoordelijkheid van het Agentschap vallen. Als de aanvraag slechts op één lidstaat betrekking heeft, kan de aanvrager ervoor kiezen zijn aanvraag hetzij tot het Agentschap, hetzij tot de betrokken veiligheidsinstantie te richten.

Aanvragers van dergelijke certificaten of vergunningen moeten voortaan gebruik maken van het één-loketsysteem om hun aanvraag in te dienen, ongeacht of het Agentschap dan wel de veiligheidsinstantie bevoegd is.

Wanneer het Agentschap de certificerings- of vergunningsinstantie is, blijft de veiligheidsinstantie in deze gevallen niettemin betrokken bij het nemen van de beslissing over het "nationale deel", d.w.z. wat betreft de naleving van de nationale voorschriften. In dit verband heeft ze met het Agentschap een overeenkomst gesloten om de samenwerkingsmodaliteiten te regelen en dit overeenkomstig de Europese Verordening 2016/796 van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004.

Dezelfde Verordening heeft het Agentschap eveneens de mogelijkheid gegeven om, via de oprichting van een pool van deskundigen, een beroep te doen op de dienstverlening van deskundigen van de nationale veiligheidsinstanties voor het krijgen van ondersteuning bij de behandeling van aanvragen voor "unieke veiligheidscertificaten" en "vergunningen om voertuigen in de handel brengen". De hierboven bedoelde samenwerkingsovereenkomst regelt ook de modaliteiten van deze pool van deskundigen.

Het vierde spoorwegpakket voorziet ook in de verplichting voor het Agentschap en de veiligheidsinstantie om samen te werken wat betreft ERTMS-projecten.

Voor het overige behoudt de veiligheidsinstantie haar toezichthoudende taken op deze gebieden en blijven haar andere bevoegdheden ongewijzigd.

Het vierde spoorwegpakket, d.w.z. de richtlijnen 2016/797 van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie⁶ en 2016/798 van 11 mei 2016 van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor⁷, is in Belgisch recht omgezet door de wet van 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex⁸ en verschillende uitvoeringskoninklijke besluiten, die in Bijlage 5 worden beschreven.

Daarnaast zijn in 2018 voor de twee bovengenoemde richtlijnen twee uitvoeringsverordeningen uitgevaardigd, de ene betreffende de vergunningsprocedure voor spoorvoertuigen en de vergunning per type spoorvoertuig⁹ en de andere tot vaststelling van de praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen¹⁰.

Om elke tegenstrijdigheid tussen de voornoemde wet van 20 januari 2021 en deze rechtstreeks toepasselijke Europese verordeningen te vermijden, is de datum van inwerkingtreding ervan met terugwerkende kracht vastgesteld op 31 oktober 2020.

Met het oog op de omzetting van het vierde spoorwegpakket worden de lidstaten er door de Europese wetgeving bovendien toe verplicht om het aantal nationale voorschriften te verminderen en deze strikt te beperken tot open punten of punten die niet vallen onder de technische specificaties inzake interoperabiliteit of gemeenschappelijke veiligheidsmethoden.

België heeft zo een plan om de nationale voorschriften te beperken, ten uitvoer gelegd, dat in 2020 eveneens heeft geleid tot wijzigingen in de wet- en regelgeving, wat voor de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder een ingrijpende wijziging van het regelgevingskader betekende, vooral wat het veiligheidspersoneel betreft, hetgeen geleid heeft tot de verplichting, opgelegd door de veiligheidsinstantie, om respectievelijk hun veiligheidscertificaat deel B en hun veiligheidsvergunning te laten herzien.

Gelet op het belang van zowel de wijzigingen in de nationale voorschriften als van de omzetting van het vierde spoorwegpakket, heeft de veiligheidsinstantie op verzoek van de spoorwegsector een beroep gedaan op de diensten van een consultant om de bedrijven te ondersteunen. Dit heeft in 2020 geleid tot het ter beschikking stellen aan laatstgenoemden van een gids die moet helpen bij de toepassing van het nieuwe koninklijk besluit 'Veiligheidspersoneel', van een gids voor het verkrijgen van een uniek veiligheidscertificaat en van gemeenschappelijke praktijken op basis van het materiaal dat aan de infrastructuurgebruikers is overgedragen in het kader van het plan tot vermindering van de nationale voorschriften. Deze gemeenschappelijke praktijken zijn niet-bindende documenten waarover binnen de sector een consensus bestaat, waarnaar in de veiligheidsbeheerssystemen van de

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016L0797&from=NL>

⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016L0798&from=MT>

⁸ http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2021012013&table_name=wet

⁹ Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 van de Commissie van 4 april 2018 tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/nl/TXT/?uri=CELEX:32018R0545>.

¹⁰ Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 van de Commissie van 9 april 2018 tot vaststelling van praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A32018R0763>.

infrastructuurgebruiker kan worden verwezen en die kunnen dienen als een gemeenschappelijke standaard voor de samenwerking tussen de infrastructuurgebruikers.

H.4 Plan ter vermindering van de nationale voorschriften

Naar aanleiding van de maatregelen van de Europese Commissie om het aantal nationale voorschriften te verminderen met het oog op een grotere interoperabiliteit binnen de EU, heeft België een nationaal plan goedgekeurd.

De sector wees erop dat de inwerkingtreding van het nieuwe regelgevingskader, dat uit dit plan zou voortvloeien, nadelig zou kunnen uitpakken voor de veiligheid als er geen aanvullende acties worden ondernomen, en de DVIS heeft een opdracht ingesteld ter ondersteuning van de sector.

Deze opdracht diende twee doelen:

- opmaak van een gids om de implementatie van wijzigingen in de regelgeving met betrekking tot veiligheidspersoneel te vergemakkelijken;
- opmaak van gemeenschappelijke praktijken op basis van het materiaal dat aan infrastructuurgebruikers is overgedragen in het kader van het plan ter vermindering van de nationale voorschriften.

Deze gemeenschappelijke praktijken zijn niet-bindende consensusdocumenten van de industrie waarnaar in de veiligheidsbeheerssystemen van de infrastructuurgebruikers kan worden verwezen en die een gemeenschappelijk referentiedocument voor samenwerking tussen de infrastructuurgebruikers vormen. Aangezien de gemeenschappelijke praktijken tot doel hebben de eenheid en de veiligheid van de Belgische spoorwegsector te versterken, werd besloten een bestuursproces voor de gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen. Er moet inderdaad voor worden gezorgd dat deze documenten in de loop van de tijd worden bijgehouden overeenkomstig de behoeften van de sector door middel van een proces van sectoraal overleg dat het mogelijk maakt de gemeenschappelijke praktijken in de loop van de tijd te handhaven en verder te ontwikkelen.

I. Veiligheidscultuur

I.1 Veiligheidsoverleg

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

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

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

In 2020 had het veiligheidsoverleg plaats op 28 april en 26 november, respectievelijk het 19^{de} en 20^{ste} Veiligheidsoverleg. Het 19^{de} Veiligheidsoverleg werd ingepland als een feesteditie, wegens de overgang naar het vierde spoorwegpakket en de ondertekening van het samenwerkingsakkoord met het Bureau. Door de COVID-19-pandemie werd het evenwel een vergadering via Microsoft Teams. Dat was ook het geval voor het overleg in november 2020.

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 in geval van technische problemen en ongevallen.

I.2 Werkgroepen

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

In 2020 was vooral de werkgroep rond de eindseinen van goederentreinen actief.

De publicatie van de nieuwe TSI OPE 2019/773 bracht nieuwe reglementaire bepalingen met betrekking tot de eindseinen met zich mee. Overeenkomstig deze TSI OPE moet België de nationale voorschriften die het gebruik van twee permanent oplichtende rode lampen opleggen in twee fasen opheffen. Samen met de leden van de werkgroep heeft België een verslag opgesteld dat aan de Europese Commissie is bezorgd, die de ernstige belemmeringen voor de geplande opheffing van de nationale voorschriften beschrijft. Op basis van de informatie ontvangen via deze werkgroep is samen met dat verslag ook een vraag geformuleerd en gemotiveerd voor meer haalbare planning van de opheffing.

De werkgroep betreffende seinvoorbijrijdingen werd verder uitgesteld, enerzijds doordat de pandemie de mogelijkheden sterk beperkte en anderzijds werd vastgesteld dat een omvattende studie door een externe, neutrale partner zou nodig zijn. Hoewel het aantal SPADs in 2020 verminderde, is het opnieuw moeilijk hiervoor redenen aan te wijzen op een wetenschappelijke basis en is een dergelijke studie nog steeds aangewezen. De fondsen hiervoor werden in 2021 nog niet ter beschikking gesteld.

I.3. 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 (zie punt H.3), werd gewezen op de noodzaak om te beschikken over een sectoraal uitwisselingsproces. Dit proces is van essentieel belang, zowel voor de sector op het vlak van samenwerking en synergie, als voor de veiligheid op het spoor door het beperken van de risico's die voortvloeien uit de deregulering van een deel van de nationale spoorwegregelgeving. De meeste infrastructuurgebruikers zijn van mening dat zij er belang bij hebben hun onderlinge samenwerking op het gebied van nationale kwesties in verband met veiligheid en spoorwegactiviteiten uit te breiden. Er bestaat namelijk geen sectorplatform op nationaal niveau om de samenwerking te bevorderen en de synergiën tussen de infrastructuurgebruikers op het gebied van spoorwegactiviteiten en veiligheid te maximaliseren.

De denkoefening die in 2020 van start is gegaan, moet in 2021 en 2022 worden voortgezet. De fondsen hiervoor werden in 2021 slechts gedeeltelijk ter beschikking gesteld.

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

Bijlage 1: Thema's toezicht 2021

Spoorwegondernemingen	
Aandachtsgebieden	Migratie van de operationele regels in het kader van het plan ter vermindering van nationale voorschriften
	Evacuatie van treinen in nood
	Follow-up van de aanbevelingen gedaan in het kader van een systeemaudit
	Follow-up van het voorbehoud dat is uitgesproken bij de certificeringsactiviteiten
	Follow-up van de verbetermaatregelen in het kader van het risicobeheer tijdens de uitvoering van lokale operationele activiteiten
Audit	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. Twee spoorwegondernemingen zullen worden geauditeerd in 2021.
Inspecties	Migratie van VVESI naar RDEI. Controle implementatie van het gewijzigde regelgevende kader.
	Trein in nood. Verificatie van de uitvoering van de nieuwe bepalingen opgelegd door de infrastructuurbeheerder
	Risicobeheer tijdens de uitvoering van lokale operationele activiteiten in het kader van de toepassing van de procedure VRG. Deze verificatie brengt in rekening: - De conformiteit 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.
	Opvolging van tijdens certificeringsactiviteiten gemaakte voorbehouden. Deze inspecties hebben tot doel om te beoordelen of de spoorwegonderneming wel degelijk de acties heeft uitgevoerd die haar gevraagd werden, binnen de toegestane 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.
	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.
Controle	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 non-conformiteiten maken de invoering van structurele maatregelen door de SO noodzakelijk. Inspecties zullen worden georganiseerd om de uitvoering/implementatie en de doeltreffendheid van de correctieve acties, die door de SO gecommuniceerd werden, na te gaan. De SO zal hierover geïnformeerd worden bij de aankondiging 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 2020 ondernomen actie). Toepassing van de beschermingsniveaus (in het bijzonder in verband met de rangeeretiquetten die gedefinieerd zijn in punt 5.4.3.2 van het RID).
Infrastructuurbeheerder	
Aandachtsgebieden	Follow-up van de aanbevelingen van de audit van de minimale dienstverlening 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	RINF Veiligheidskritieke taken (VKT)
Inspecties	Personeelsmachtiging (veiligheidskritieke taken) Bescherming van werven/noodprocedures RBC (IC) RINF
Controles	Werven : beschermingsmethoden Seinposten : veiligheidsprocedures Zichtbaarheid seinen Veiligheidskritieke taken (VKT)

Opleidingsinstellingen, opleidingscentra	
Aandachtsgebieden	DVIS zal een model ontwikkelen dat lijkt op het model dat wordt gebruikt in het kader van het toezicht op de spoorwegondernemingen om een maturiteitssysteemaudit van een opleidingscentrum te kunnen uitvoeren. Wij zullen ook toezien op de naleving van de overeenkomst die met de spoorwegondernemingen is gesloten in het kader van de nieuwe 'Train Driver'-toepassing.
Audit	Maturiteitssysteemaudit op basis van het model ontwikkeld voor de SO
Inspecties	2 conformiteitsinspecties op basis van de wettelijke voorschriften
Controle	Controle examens treinbestuurders 15/jaar op basis van de verdeling van examinatoren

Medische en bedrijfspsychologische centra	
Inspecties	Conformiteitsinspectie op basis van de wettelijke voorschriften

Museumspoorlijnen	
Inspectie	Opvolging van de inspecties van de voorbije jaren met betrekking tot het VBS van de MSL (1 inspectie per MSL)
Controle	Controle op de naleving van de van toepassing zijnde operationele voorschriften (1 controle per MSL)

Overige	
Aandachtsgebieden	Onderzoek over de verschillen tussen de resultaten van de uitgevoerde controles anomalieëncatalogoog door DVIS/Infrabel en door de SO's. Dit onderzoek beoogt een verklaring te vinden voor de kloof tussen het GWI van de vastgestelde tekorten door DVIS/Infrabel en door de SO's.
Controles	Etralli gesprekken. Om de naleving van de procedures tijdens de uitgewisselde veiligheidscommunicatie tussen de medewerkers van de IB en de SO's na te gaan, beluistert DVIS de gegevens die in het Etrali systeem van de infrastructuurbeheerder geregistreerd zijn.

Bijlage 2: Gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren (GVI)

Significante ongevallen en uitsplitsing naar soort								
jaar	botsing	ontsporing	ongeval op overwegen	ongeval met personen door bewegend rollend materieel	brand in rollend materieel	andere	totaal	1 000 000 treinkm
absoluut aantal								
2011	0	3	16	32	0	0	51	101,3
2012	3	2	18	12	1	0	36	99,3
2013	1	4	13	14	0	0	32	97,0
2014	3	0	21	22	1	0	47	96,6
2015	0	1	14	6	0	0	21	96,7
2016	2	0	12	7	0	1	22	97,1
2017	1	2	12	17	0	1	33	100,0
2018	0	2	15	12	2	0	31	101,6
2019	2	1	15	9	0	0	27	100,8
2020	1	1	13	14	0	1	30	93,9
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	

Dodelijke slachtoffers volgens categorie van betrokken personen										
jaar	reizigers	werk-nemers	gebruikers van overwegen	on-bevoegde personen	anderen op het perron	anderen niet op het perron	totaal rubriek anderen	totaal	1 000 000 000 reizigers-km	1 000 000 treinkm
absoluut aantal										
2011	0	2	8	15			2	27	10,8	101,3
2012	0	1	13	3			1	18	10,9	99,3
2013	0	0	6	9			0	15	10,9	97,0
2014	0	1	11	9			1	22	11,0	96,6
2015	0	0	11	2			1	14	10,6	96,7
2016	2	1	4	4			3	14	10,5	97,1
2017	1	3	9	7			0	20	11,3	100,0
2018	0	0	9	4	0	0	0	13	10,8	101,6
2019	0	0	7	1	2	0	2	10	11,2	100,8
2020	0	0	9	5	0	0	0	14	7,8	93,9
relatief ten opzichte van miljoen treinkm										
2011	0,000	0,020	0,079	0,148			0,020	0,267		
2012	0,000	0,010	0,131	0,030			0,010	0,181		
2013	0,000	0,000	0,062	0,093			0,000	0,155		
2014	0,000	0,010	0,114	0,093			0,010	0,228		
2015	0,000	0,000	0,114	0,021			0,010	0,145		
2016	0,021	0,010	0,041	0,041			0,031	0,144		
2017	0,010	0,030	0,090	0,070			0,000	0,200		
2018	0,000	0,000	0,089	0,039			0,000	0,128		
2019	0,000	0,000	0,069	0,010			0,020	0,099		
2020	0,000	0,000	0,096	0,053			0,000	0,149		
relatief ten opzichte van miljard reizigerskm										
2011	0,000	0,184	0,737	1,383			0,184	2,489		
2012	0,000	0,092	1,197	0,276			0,092	1,658		
2013	0,000	0,000	0,551	0,827			0,000	1,378		
2014	0,000	0,091	1,002	0,820			0,091	2,005		
2015	0,000	0,000	1,040	0,189			0,095	1,324		
2016	0,190	0,095	0,380	0,380			0,285	1,330		
2017	0,089	0,266	0,799	0,622			0,000	1,776		
2018	0,000	0,000	0,835	0,371			0,000	1,206		
2019	0,000	0,000	0,627	0,090			0,179	0,895		
2020	0,000	0,000	1,161	0,645			0,000	1,805		

Ernstig gewonde slachtoffers volgens categorie van betrokken personen										
jaar	reizigers	werk-nemers	gebruikers van overwegen	on-bevoegde personen	anderen op het perron	anderen niet op het perron	totaal rubriek andere	totaal	1 000 000 reizigers-km	1 000 000 treinkm
absoluut aantal										
2011	3	1	9	4			5	22	10,8	101,3
2012	1	3	5	5			0	14	10,9	99,3
2013	0	0	6	4			1	11	10,9	97,0
2014	1	5	11	7			3	27	11,0	96,6
2015	0	0	2	2			1	5	10,6	96,7
2016	9	1	8	1			0	19	10,5	97,1
2017	3	6	3	4			3	19	11,3	100,0
2018	0	2	3	3	4	1	5	13	10,8	101,6
2019	0	0	6	3	3	0	3	12	11,2	100,8
2020	1	0	4	7	1	0	1	13	7,8	93,9
relatief ten opzichte van miljoen treinkm										
2011	0,030	0,010	0,089	0,039			0,049	0,217		
2012	0,010	0,030	0,050	0,050			0,000	0,141		
2013	0,000	0,000	0,062	0,041			0,010	0,113		
2014	0,010	0,052	0,114	0,072			0,031	0,279		
2015	0,000	0,000	0,021	0,021			0,010	0,052		
2016	0,093	0,010	0,082	0,010			0,000	0,196		
2017	0,030	0,060	0,030	0,040			0,030	0,190		
2018	0,010	0,020	0,030	0,030			0,000	0,128		
2019	0,000	0,000	0,060	0,030			0,030	0,119		
2020	0,011	0,000	0,043	0,075			0,011	0,139		
relatief ten opzichte van miljard reizigerskm										
2011	0,277	0,092	0,830	0,369			0,461	2,028		
2012	0,092	0,276	0,461	0,461			0,000	1,290		
2013	0,000	0,000	0,551	0,367			0,092	1,010		
2014	0,091	0,456	1,002	0,638			0,273	2,460		
2015	0,000	0,000	0,189	0,189			0,095	0,473		
2016	0,855	0,095	0,760	0,095			0,000	1,804		
2017	0,266	0,533	0,266	0,355			0,266	1,687		
2018	0,093	0,186	0,278	0,278			0,000	1,206		
2019	0,000	0,000	0,537	0,269			0,269	1,074		
2020	0,129	0,000	0,516	0,903			0,129	1,676		

Gevaarlijke goederen en zelfdoding					
jaar	ongevallen met minstens één wagon met gevaarlijke goederen	dergelijke ongevallen met vrijkomen van gevaarlijke goederen	zelfdoding	poging tot zelfdoding	1 000 000 treinkm
absoluut aantal					
2011	0	0	101	0	101,3
2012	2	0	102	0	99,3
2013	1	1	94	0	97,0
2014	1	0	97	0	96,6
2015	0	0	92	18	96,7
2016	0	0	104	21	97,1
2017	0	0	88	14	100,0
2018	0	0	93	16	101,6
2019	1	0	93	14	100,8
2020	3	0	94	11	93,9
relatief ten opzichte van miljoen treinkm					
2011	0,000	0,000	0,997	0,000	
2012	0,020	0,000	1,028	0,000	
2013	0,010	0,010	0,969	0,000	
2014	0,010	0,000	1,004	0,000	
2015	0,000	0,000	0,952	0,186	
2016	0,000	0,000	1,071	0,216	
2017	0,000	0,000	0,880	0,140	
2018	0,000	0,000	0,916	0,158	
2019	0,010	0,000	0,923	0,139	
2020	0,032	0,000	1,002	0,117	

Voorlopers van ongevallen										
jaar	gebroken spoorstaaf	knik of andere afwijking in het spoor	foutieve seingeving	on- geoorloofd voorbij- rijden van stop- tonend sein	voorbij stop- tonend sein, gevaarlijk punt bereikt	voorbij stop- tonend sein, gevaarlijk punt niet bereikt	gebroken wiel van opera- tioneel rollend materieel	gebroken as van opera- tioneel rollend materieel	totaal	1 000 000 treinkm
absoluut aantal										
2011	45	21	2	91	0	0	0	0	159	101,3
2012	52	26	12	75	0	0	0	0	165	99,3
2013	76	29	4	56	0	0	1	0	166	97,0
2014	57	6	3	66	0	0	0	0	132	96,6
2015	35	26	5	92	40	52	0	0	158	96,7
2016	37	23	7	91	42	49	0	0	158	97,1
2017	16	26	8	55	19	36	1	0	106	100,0
2018	25	37	8	75	25	50	0	0	145	101,6
2019	18	26	10	75	29	46	0	1	130	100,8
2020	11	17	9	54	20	34	0	0	91	93,9
relatief ten opzichte van miljoen treinkm										
2011	0,444	0,207	0,020	0,899	0,000	0,000	0,000	0,000	1,570	
2012	0,524	0,262	0,121	0,756	0,000	0,000	0,000	0,000	1,662	
2013	0,784	0,299	0,041	0,577	0,000	0,000	0,010	0,000	1,711	
2014	0,590	0,062	0,031	0,683	0,000	0,000	0,000	0,000	1,366	
2015	0,362	0,269	0,052	0,952	0,414	0,538	0,000	0,000	1,635	
2016	0,381	0,237	0,072	0,937	0,433	0,505	0,000	0,000	1,627	
2017	0,160	0,260	0,080	0,550	0,190	0,360	0,010	0,000	1,061	
2018	0,246	0,364	0,079	0,739	0,246	0,492	0,000	0,000	1,428	
2019	0,179	0,258	0,099	0,744	0,288	0,456	0,000	0,010	1,290	
2020	0,117	0,181	0,096	0,575	0,213	0,362	0,000	0,000	0,907	

Kost van significante ongevallen						
jaar	doden	ernstig gewonden	kost van materiële schade aan rollend materieel en infrastructuur	kosten van vertraging als gevolg van ongevallen	totale kost	1 000 000 treinkm
miljoen €						
2011	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	101,3
2012	29,502	3,486	1,271	0,441	34,700	99,3
2013	24,585	2,739	6,352	0,538	34,214	97,0
2014	36,058	6,723	0,070	0,296	43,147	96,6
2015	22,946	1,245	0,137	0,141	24,469	96,7
2016	22,946	4,731	0,168	0,132	27,677	97,1
2017	43,560	6,278	3,527	0,000	53,365	100,0
2018	28,314	4,295	1,008	0,000	33,617	101,6
2019	21,780	3,964	1,211	0,000	26,956	100,8
2020	51,496	7,341	1,296	0,52	60,653	93,9
relatief ten opzichte van miljoen treinkm						
2011	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
2012	0,297	0,035	0,013	0,004	0,350	
2013	0,253	0,028	0,065	0,006	0,353	
2014	0,373	0,070	0,001	0,003	0,446	
2015	0,237	0,013	0,001	0,001	0,253	
2016	0,236	0,049	0,002	0,001	0,285	
2017	0,436	0,063	0,035	0,000	0,534	
2018	0,279	0,042	0,010	0,000	0,331	
2019	0,216	0,039	0,012	0,000	0,267	
2020	0,548	0,078	0,014	0,006	0,646	

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 treinkm
2008	6%	0%	6%	6282			
2009	7%	11%	17%	6426			
2010	7%	18%	24%	6344			100,7
2011	7%	26%	33%	6344			101,3
2012	9%	34%	43%	6446			99,3
2013	13%	51%	54%	6472			97,0
2014	15%	62%	65%	6522			96,6
2015	23%	74%	80%	6514	12%	88%	96,7
2016	24%	74%	80%	6511	18%	87%	97,1
2017	25%	74%	80%	6515	18%	91%	100,0
2018	26%	74%	80%	6515	19%	91%	101,6
2019	27%	74%	80%	6534	19%	93%	100,8
2020	31%	74%	80%	6542	16%	93%	93,9

Technische veiligheid - overwegen

jaar	aantal overwegen	overwegen met beveiliging	percentage overwegen met auto- matische of handbediende beveiliging	km spoor	aantal overwegen per km spoor
2006	2037	1613	79%	6212	0,328
2007	1957	1581	81%	6212	0,315
2008	1929	1562	81%	6282	0,307
2009	1913	1569	82%	6426	0,298
2010	1902	1560	82%	6344	0,300
2011	1879	1595	85%	6344	0,296
2012	1857	1590	86%	6446	0,288
2013	1848	1581	86%	6472	0,286
2014	1818	1554	85%	6522	0,279
2015	1773	1530	86%	6514	0,272
2016	1751	1514	86%	6511	0,269
2017	1737	1503	87%	6515	0,267
2018	1713	1488	87%	6515	0,263
2019	1700	1476	87%	6534	0,260
2020	1662	1452	87%	6542	0,254

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		B	NVT
Crossrail	Goederen	A	B	NVT
DB Cargo BE	Goederen	A	B	NVT
Europorte	Goederen		B	NVT
Eurostar France	Reizigers		B	NVT
HSL Polska	Goederen		B	NVT
Lineas	Goederen	A	B	NVT
Railtraxx	Goederen	A	B	NVT
RTB Cargo NL	Goederen		B	NVT
NMBS - SNCB	Reizigers	A	B	NVT
FRET SNCF	Goederen		B	NVT
THI-Factory	Reizigers	A	B	NVT

Medische instellingen

Naam	Medische	Psychologische
IDEWE	X	X
Certirail	X	X

Opleidingsinstellingen voor treinbestuurders

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

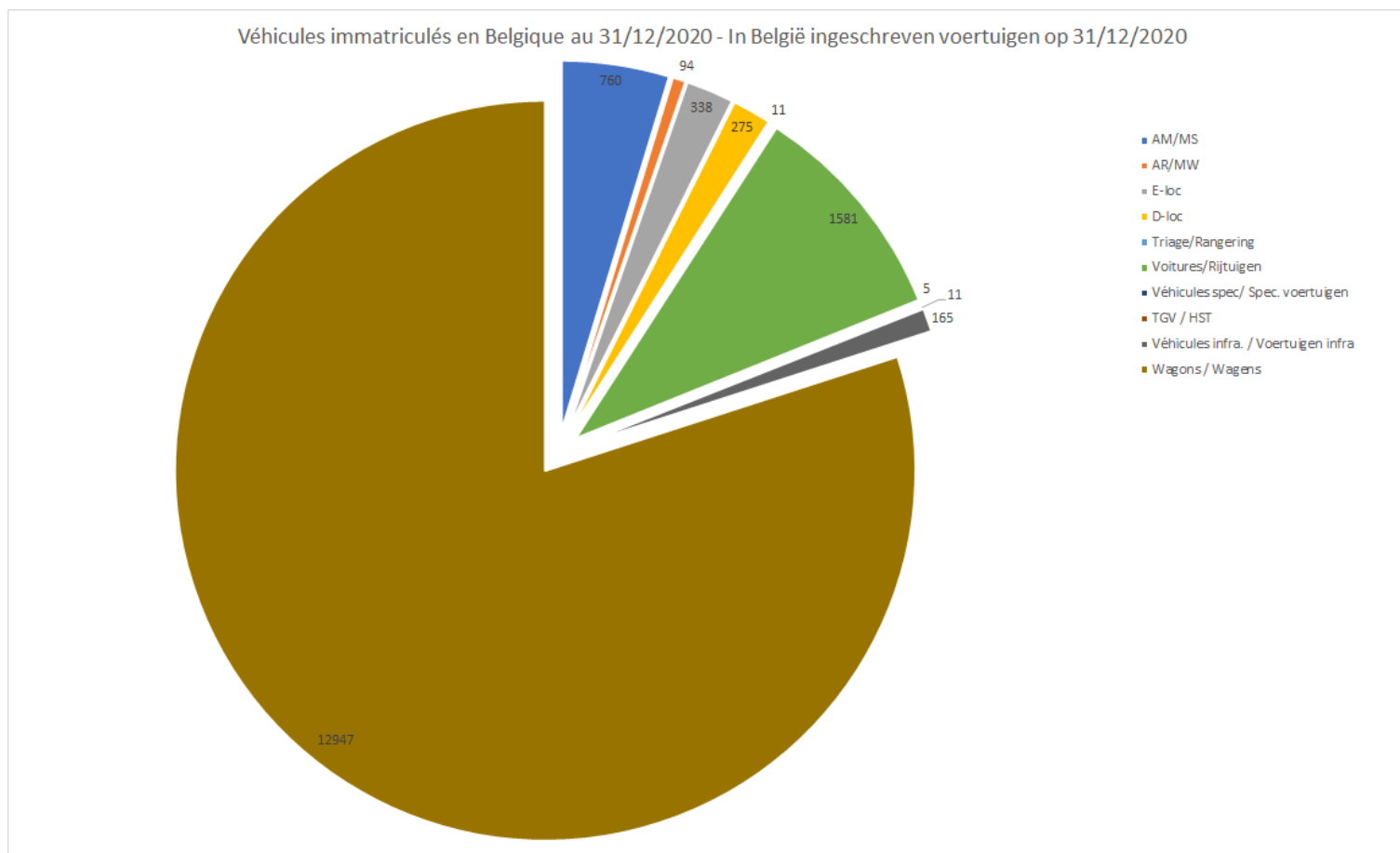
Overzicht van nieuwe en aangepaste voertuigen

Naam van het voertuigtype	Voertuig-categorie	Nr. toelating	Categorie toelating	Beschrijving wijziging(en)
Motorrijtuig AR 41	Treinstel	BE 59 2020 1001 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+ BSL 2.4.3
Motorstel AM 80-82-83	Treinstel	BE 59 2020 1002 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+ BSL 2.4.3
Motorstel AM 96 tweespanning	Treinstel	BE 59 2020 1003 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+ BSL 2.4.4
TRAXX F140MS, variant KH10 C20	Locomotief	BE 59 2020 1004 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+ VR09.3.3
TRAXX F140Ms, variant KF10 C25/C26	Locomotief	BE 59 2020 1005 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+ VR09.3.3
Diesellocomotief HLD62-63	Locomotief	BE 59 2020 1006 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+ BSL 1.2.4
Locomotief Vectron D-A-CH-I-NL-BE	Locomotief	BE 59 2020 1007 ed.1	Eerste	Configuratie E1.11
TRAXX F140MS, variant KF4 C03/C06/C19	Locomotief	BE 59 2020 1008 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+ VR09.3.3
TRAXX F140MS, variant KF3/KF4 C15/C22	Locomotief	BE 59 2020 1009 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+ VR09.3.3
Locomotief Vectron D-A-NL-BE-East	Locomotief	BE 59 2020 1010 ed.1	Eerste	Configuratie E1.11
Motorstel AR 41	Treinstel	BE 59 2020 1011 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+ BSL 2.5.2
Motorstel AM 80-82-83	Treinstel	BE 59 2020 1012 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+ BSL 2.5.2
Motorstel AM 75	Treinstel	BE 59 2020 1013 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+ BSL 2.4.6
Locomotief 4000 CFL	Locomotief	BE 51 2018 0003 ed.2	Verbetering	ETCS en TBL1+ BSL 4.13.23
Locomotief T13	Locomotief	BE 59 2020 1014 ed.1	Verbetering	ETCS, TBL1+ en KVB BSL 2.4.2

AGC BiBi F/B	Treinstel	BE 59 2020 1015 ed.1	Verbetering	TBL1+ SG3.4
Diesel-elektrische locomotief Euro4000	Locomotief	BE 51 2017 0006 ed.5	Bijkomende	Verlenging
TRAXX F140MS, variant KF4 C08/C17	Locomotief	BE 51 2019 0002 ed.2	Verbetering	ETCS en TBL1+ VR09.4.3
Locomotief Vectron D-A-CH-I-NL-BE	Locomotief	BE 59 2020 1007 ed.2	Verbetering	Configuratie E1.11.04
Locomotief Vectron D-A-NL-BE-East	Locomotief	BE 59 2020 1010 ed.2	Verbetering	Configuratie E1.11.04
TRAXX F140MS, variant KH10 C20	Locomotief	BE 51 2018 0002 ed.6	Verbetering	Verlenging
TRAXX F140Ms, variant KF10 C25/C26	Locomotief	BE 51 2018 0007 ed.4	Verbetering	Verlenging
TRAXX F140MS, variant KF3/KF4 C15/C22	Locomotief	BE 51 2017 0017 ed.6	Verbetering	Verlenging
TRAXX F140MS, variant KF4 C03/C06/C19	Locomotief	BE 51 2017 0013 ed.6	Verbetering	Verlenging
Motorstel AM 86	Treinstel	BE 59 2020 1016 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+ BSL 2.5.2
Motorstel AM 96 enkele spanning	Treinstel	BE 59 2020 1017 ed.1	Verbetering	ETCS en TBL1+ BSL 2.5.2
Motorstel AM 75	Treinstel	BE 59 2020 1013 ed.2	Verbetering	ETCS en TBL1+ BSL 2.5.2
Locomotief Vectron D-A-CH-I-NL-BE	Locomotief	BE 59 2020 1007 ed.3	Verbetering	Configuratie E1.113.00
Locomotief Vectron D-A-NL-BE-East	Locomotief	BE 59 2020 1010 ed.3	Verbetering	Configuratie E1.11.04
Motorstel AM 80-82-83	Treinstel	BE 51 2019 0001 ed.2	Verbetering	Modernisatie (uitbreiding van de reeks)
Eurostar TMST e300	Treinstel	BE 59 2020 1018 ed.1	Verbetering	TBL1+ (achterhaaldheid TBL1)

Motorstel AM 96 tweespanning	Treinstel	BE 59 2020 1019 ed.1	Verbetering	ETCS, TBL1+ en KVB BSL 2.6.4
TRAXX F140MS, variant KH10 C20	Locomotief	BE 59 2020 1004 ed.2	Verbetering	UM2 gemengd
TRAXX F140Ms, variant KF10 C25/C26	Locomotief	BE 59 2020 1005 ed.2	Verbetering	UM2 gemengd
TRAXX F140MS, variant KF4 C03/C06/C19	Locomotief	BE 59 2020 1008 ed.1	Verbetering	UM2 gemengd
TRAXX F140MS, variant KF3/KF4 C15/C22	Locomotief	BE 59 2020 1009 ed.1	Verbetering	UM2 gemengd
Class66 EMD JT42CWR(M)	Locomotief	BE 51 2017 0012 ed.2	Verbetering	ETCS niveau 2 actief (5.2.8.0)
TGV R Tri	Treinstel	BE 59 2020 1020 ed.1	Verbetering	TBL1+ (achterhaaldheid TBL1)
Motorstel AM 80-82-83	Treinstel	BE 59 2020 1012 ed.2	Verbetering	ETCS en TBL1+ BSL 2.5.2
Thalys PBA	Treinstel	BE 51 2017 0008 ed.2	Verbetering	Bistandard ERTMS/TVM v7.4.3
Diesel-elektrische locomotief Euro4000	Locomotief	BE 51 2017 0006 ed.6	Bijkomende	Tristandard ETCS/KVB/TBL1+ BSL 3.6
Stuurrijtuig M6Bx	Stuurrijtuig	BE 52 2019 0001 ed.2	Verbetering	ETCS en TBL1+ BSL 4.5.18
Stuurrijtuig I11BDdfpm	Stuurrijtuig	BE 52 2019 0002 ed.2	Verbetering	ETCS en TBL1+ BSL 1.5.11
Stuurrijtuig M7 DD BDx	Stuurrijtuig	BE 59 2020 2001 ed.1	Eerste	
Rijtuig M7 B	Rijtuig	BE 52 2019 0003 ed.2	Verbetering	Opheffing van verscheidene beperkingen
Rijtuig M7 AB	Rijtuig	BE 52 2019 0004 ed.2	Verbetering	Opheffing van verscheidene beperkingen
Rijtuig M7 B	Rijtuig	BE 52 2019 0003 ed.3	Verbetering	Opheffing van verscheidene beperkingen

Rijtuig M7 AB	Rijtuig	BE 52 2019 0004 ed.3	Verbetering	Opheffing van verscheidene beperkingen
Dubbeldek stuurrijuig DABpbdzfa (A14)	Stuurrijuig	BE 52 2018 0002 ed.4	Verbetering	ETCS en TBL1+ BSL 4.12.16



Bijlage 4: Wijzigingen in de wetgeving

Omzetting Richtlijn

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

Belangrijke wijzigingen

WET- EN REGELGEVING	Rechtsgrondslag	Datum van inwerking-treding	Beschrijving van de wijziging	Redenen voor de wijziging
In verband met de Nationale Veiligheidsinstantie				
Wetgeving in verband met de NoBo, DeBo, Onderzoeksorgaan, en derde instellingen voor de registratie, de inspectie, enz.	Koninklijk besluit van 9 februari 2021 tot toekenning aan BELAC van de taken inzake beoordeling van en toezicht op conformiteitsbeoordelings instanties in uitvoering van artikel 200/1, § 3, van de Spoorcodex.	31/10/2020	Toekenning aan BELAC, de Belgische Accreditatieinstelling, van de taken inzake beoordeling van en toezicht op conformiteitsbeoordelings-instanties.	Uitvoering van de mogelijkheid die wordt geboden door artikel 27, § 3 van de interoperabiliteitsrichtlijn 2016/797, omgezet door artikel 200/1, § 3 van de Spoorcodex, om de beoordeling, de aanmelding en de aanwijzing van en het toezicht op conformiteitsbeoordelingsinstanties toe te vertrouwen aan de nationale accreditatieinstantie.
	Koninklijk besluit van 9 februari 2021 tot aanwijzing van de entiteit, bedoeld in artikel 69 van de Spoorcodex.	31/10/2020	Aanwijzing van “het bestuur belast met het spoorwegvervoer” als bevoegde entiteit voor de voorbereiding en de aanmelding van nieuwe nationale voorschriften.	Aanwijzing naar aanleiding van de omzetting van Richtlijn 2016/798.

	Koninklijk besluit van 9 februari 2021 tot aanduiding van de entiteit, bedoeld in artikel 67/1, paragraaf 2 van de Spoorcodex.	31/10/2020	Aanduiding van de minister bevoegd voor het spoorwegvervoer als entiteit die belast is met de ontwikkeling en de bekendmaking van een jaarlijks veiligheidsplan.	Aanduiding ingevolge de omzetting van Richtlijn 2016/798.
Met betrekking tot de SO/IB/EBO	Koninklijk besluit van 10 januari 2021 tot wijziging van het koninklijk besluit van 11 juni 2020 houdende maatregelen in de strijd tegen de verspreiding van het coronavirus SARSCoV-2 inzake spoorvervoer	1/10/2020	Verlenging van de geldigheidsduur van de attesten van technische keuring van rollend materieel dat geen gebruik maakt van rijpaden.	De continuïteit van het spoorvervoer handhaven in de context van de tweede golf van de COVID-19-pandemie
	Koninklijk besluit van 11 juni 2020 houdende maatregelen in de strijd tegen de verspreiding van het coronavirus SARS-CoV-2 inzake spoorvervoer.	15/03/2020	Verlenging van de geldigheidsduur van de attesten van technische keuring van rollend materieel dat geen gebruik maakt van rijpaden.	De continuïteit van het spoorvervoer handhaven in de context van de COVID-19-pandemie.
	Wet van 7 mei 2020 om maatregelen te nemen in de strijd tegen de verspreiding van het coronavirus SARS-CoV-2 inzake spoorvervoer (I).	19/05/2020 – In afwijking van het eerste lid heeft deze wet uitwerking op 1 maart 2020 voor wat hoofdstuk 1, afdeling 2, onderafdeling en 1 en 2 betreft.	Mogelijkheid om de termijn van vier maanden waarbinnen DVIS zijn beslissingen moet nemen, te verlengen indien de tussenkomst van een derde instantie of bezoeken ter plaatse noodzakelijk zijn om een beslissing te nemen. Deze regel is van toepassing op elk verzoek dat tussen 1 maart 2020 en 30 augustus 2020 is ontvangen of in behandeling is. In ieder geval zal DVIS uiterlijk op 30 december 2020 een definitieve beslissing nemen.	De continuïteit van het spoorvervoer, een essentiële openbare dienst noodzakelijk voor de bescherming van de vitale belangen van de Natie en de behoeften van de bevolking.

			Tijdelijke mogelijkheid voor infrastructuurgebruikers om de geldigheidsduur te verlengen van veiligheidscertificaten (spoorwegondernemingen), vergunningen en bevoegdheidsbewijzen van treinbestuurders en de certificaten van veiligheidspersoneel te verlengen.	
Implementatie van de overige eisen van de EU (indien ze betrekking hebben op de spoorwegveiligheid)	Koninklijk besluit van 11 maart 2021 betreffende de veiligheidsvergunning, het uniek veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag.	31/10/2020	Dit koninklijk besluit vervangt het koninklijk besluit van 21 november 2018 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag. Het bepaalt de modaliteiten met betrekking tot: - de afgifte, vernieuwing en herziening van een veiligheidsvergunning; - de verlenging, intrekking of opschorting van een veiligheidsvergunning of een uniek veiligheidscertificaat; - het opstellen van het jaarlijkse veiligheidsverslag.	Gedeeltelijke omzetting van de richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor. Tenuitvoerlegging van aanbeveling (EU) 2019/780 van de Commissie van 16 mei 2019 over de praktische regelingen voor de afgifte van veiligheidsvergunningen aan infrastructuurbeheerders.

Koninklijk besluit van 25 februari 2021 tot uitvoering van artikel 225/2, eerste lid, van de Spoorcodex.	31/10/2020	Vaststelling van de datum van inwerkingtreding van diverse artikelen van de Spoorcodex, zoals gewijzigd bij de wet van 20 januari 2021.	Uitvoering van het plan tot vermindering van de nationale voorschriften in toepassing van artikel 14 van richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie, en van artikel 8 van richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor.
Wet van 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.	31/10/2020	Integratie van de technische pijler van het vierde spoorwegpakket in de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.	Omzetting van de richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie, en van de richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor.
Koninklijk besluit van 6 december 2020 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van rijpaden.	23/01/2021	Opheffing en vervanging van het koninklijk besluit van 1 juli 2014 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van rijpaden.	Uitvoering van het plan om de nationale voorschriften overeenkomstig artikel 14 van Richtlijn 2016/797 te beperken door de nationale voorschriften voor rollend materieel in overeenstemming te brengen met de relevante technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI), met name TSI Wagons, Loc&Pas en CCS.

Koninklijk besluit van 30 september 2020 betreffende de procedure voor eensluidend advies van de Veiligheidsinstantie en betreffende de bekendmaking van de elementen bedoeld in artikel 68, § 6, van de Spoorcodex.	02/07/2020	- Bepaling van de procedure voor het eensluidend advies van de Veiligheidsinstantie over de door de infrastructuurbeheerder opgestelde technische specificaties voor het gebruik van het net en van de operationele procedures met betrekking tot de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur, in afwezigheid van TSI of ter aanvulling van de TSI; - Bepaling van de procedure voor de publicatie door de infrastructuurbeheerder van de technische specificaties voor het gebruik van het net, de operationele procedures of de organisatorische bepalingen voor de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur, de beschrijving van de trajecten, de treinsamenstelling en de infrastructuur.	Uitvoering van het plan tot vermindering van de nationale voorschriften in toepassing van artikel 14 van richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie, en van artikel 8 van richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor.
---	-------------------	--	---

Koninklijk besluit van 30 september 2020 tot bepaling van de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur.	02/07/2020	Bepaling van de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur.	Uitvoering van het plan tot vermindering van de nationale voorschriften in toepassing van artikel 14 van richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie, en van artikel 8 van richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor door de nationale voorschriften in overeenstemming te brengen met de relevante technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI), met name TSI OPE.
Koninklijk besluit van 30 september 2020 tot vaststelling van de lichtseinen waarover voertuigen aan de kop van een trein moeten beschikken.	02/07/2020	Vaststelling van de lichtseinen waarover voertuigen aan de kop van een trein moeten beschikken.	Behoud van een nationale voorschrift in overeenstemming met de TSI OPE.
Koninklijk besluit van 9 augustus 2020 tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel en op het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten.	31/08/2020	Opheffing en vervanging van het koninklijk besluit van 9 juli 2013 tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel.	Uitvoering van het plan tot vermindering van de nationale voorschriften in toepassing van artikel 8 van richtlijn (EU) 2016/798 door de nationale voorschriften voor veiligheidspersoneel in overeenstemming te brengen met de TSI OPE.
Wet van 23 juni 2020 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.	02/07/2020	Nieuw juridisch kader ter vermindering van de nationale veiligheids- en technische voorschriften en tot verhoging de interoperabiliteit binnen de Europese Unie.	Omzetting van artikel 8 van de richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen, en van artikel 8 van de richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor.

	Koninklijk besluit van 23 april 2020 tot wijziging van het koninklijk besluit van 2 november 2017 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen.	16/05/2020	Wijziging van het koninklijk besluit R.I.D.	Omzetting van de richtlijn (EU) 2018/1846 van de Commissie van 23 november 2018 tot aanpassing aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang van de bijlagen bij de Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land.
	Koninklijk besluit van 9 april 2020 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.	27/04/2020	Wijziging van punt 8 van bijlage 12 van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex wat betreft de taalkennis van treinbestuurders.	Toepassing van de verordening (EU) nr. 2019/554 van de Commissie tot wijziging van bijlage VI bij Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen.

Bijlage 5: Significante ongevallen

Significante ongevallen								
Type ongeval	Datum	Uur	Plaats	Hoofdspoor / Bijspoor	Treinsoort	RID	Dodelijke slachtoffers	Gewonde slachtoffers
Botsingen	10/10/2020	7:07:00	Saint-Hubert	Hoofdspoor	Reizigers		0	0
	Op 10 oktober om 7u07 rijdt een reizigerstrein een rots aan ter hoogte van KP 137.580 in Saint Hubert. Geen gewonden in de trein. Traffic Jamming.							
Ontsporing	6/02/2020	12:24:00	Antwerpen	Hoofdspoor	Goederen	X	0	0
	Op 6 februari om 12u24 botst een rijktuig met een goederentrein nadat het een gesloten sein had voorbijgereden op spoor B van de lijn 10 in Antwerpen. Door de botsing ontsporen 6 wagons waarvan er 3 omkantelen. De goederentrein heeft een homogene lading van ketelwagens met RID-goederen. De wagons zijn geleidigd maar niet gereinigd. De bovenleiding is ook zwaar beschadigd. Traffic Jamming.							
Ongevallen op overwegen	23/01/2020	20:14:00	Brye	Hoofdspoor	Reizigers		2	0
	Een reizigerstrein botst met een auto op een overweg. 2 doden. Traffic Jamming.							
	12/02/2020	15:09:00	Havannes	Hoofdspoor	Reizigers		1	0
	Een reizigerstrein botst met een auto die een overweg oversteekt. 1 dode.							
	13/05/2020	9:59:00	Okegem	Hoofdspoor	Reizigers		0	1
	Een reizigerstrein botst met een auto die de gesloten slagboom negeerde bij een overweg. 1 zwaargewonde.							
	28/05/2020	18:17:00	Mont-Sur-Marchienne	Hoofdspoor	Reizigers		1	0
	Een reizigerstrein rijdt een persoon aan bij een overweg in Mont-sur-Marchienne. 1 dode.							
	30/05/2020	19:22:00	Overpelt	Hoofdspoor	Reizigers		1	0
	Een reizigerstrein rijdt een persoon aan bij een overweg in Overpelt. 1 dode. Traffic Jamming							
	17/06/2020	18:55:00	Beveren-Waas	Bijspoor	Goederen		0	0
	Een goederentrein botst met een verhuishwagen op een overweg. De vrachtwagen kantelt opzij en blokkeert beide sporen. De locomotief ontspoord. De overweg en de sporen werden zwaar beschadigd. Traffic Jamming.							
	5/07/2020	18:22:00	Mont-Sur-Marchienne	Hoofdspoor	Reizigers		0	1
	Een reizigerstrein botst met een motor die een overweg oversteekt. 1 zwaargewonde.							
	10/07/2020	9:39:00	Sint-Truiden	Hoofdspoor	Reizigers		1	0
	Een reizigerstrein botst met een wegvoertuig dat een gesloten overweg negeert. 1 dode.							
	31/07/2020	6:18:00	Zottegem	Hoofdspoor	Tractievoertuig		0	1
	Een locomotief botst met een auto op een overweg. 1 zwaargewonde.							
	10/08/2020	12:52:00	Ninove	Hoofdspoor	Reizigers		1	0
	Een reizigerstrein botst met een persoon in een rolstoel op een overweg. 1 dode.							

	4/12/2020	19:28:00	Villers-Notre-Dame	Hoofdspoor	Reizigers		1	0
	<i>Een reizigerstrein botst met een wegvoertuig op een overweg. 1 dode.</i>							
	7/12/2020	18:00:00	Geel	Hoofdspoor	Reizigers		1	0
	<i>Een reizigerstrein raakt een persoon die de signalisatie negeert op een overweg. 1 dode.</i>							
	21/12/2020	18:42:00	Walcourt	Hoofdspoor	Reizigers		0	1
	<i>Een reizigerstrein raakt een persoon nabij een overweg. 1 zwaargewonde.</i>							
	3/02/2020	23:51:00	Brussel	Hoofdspoor	Reizigers		0	1
	<i>Een persoon waagt zich aan treinsurfen door zich vast te klampen tussen de wagons, maar valt en wordt meegesleept tot het einde van perron 19 in Brussel Zuid. 1 zwaargewonde.</i>							
	4/02/2020	18:06:00	Antwerpen	Hoofdspoor	Reizigers		1	0
	<i>In Antwerpen-Centraal probeert een persoon te treinsurfen door van het perron naar het treinstel te springen. Het slachtoffer kwam ten val tussen het perron en de vertrekkende trein. 1 dode.</i>							
Ongevallen met personen	19/02/2020	18:29:00	Asse	Hoofdspoor	Reizigers		0	1
	<i>Een reizigerstrein raakt een persoon die de sporen oversteekt. Spoorlopen. 1 zwaargewonde.</i>							
	21/02/2020	9:35:00	Leuven	Hoofdspoor	Reizigers		0	1
	<i>Een reizigerstrein raakt bij het binnenrijden van het station Leuven een persoon die van het perron in het spoor valt. Betreden van de sporen. 1 zwaargewonde.</i>							
	2/03/2020	19:43:00	Hennuyères	Hoofdspoor	Reizigers		0	1
	<i>Een reizigerstrein raakt een persoon op het spoor. Spoorlopen. 1 zwaargewonde.</i>							
	4/04/2020	19:38:00	Anseremme	Hoofdspoor	Reizigers		0	1
	<i>Een krachtvoertuig raakt een persoon op de sporen. Spoorlopen. 1 zwaargewonde.</i>							
	14/04/2020	13:59:00	Tamines	Hoofdspoor	Reizigers		0	1
	<i>Een reizigerstrein ziet een fietser heel dicht bij het spoor. De fietser wordt geraakt. 1 zwaargewonde.</i>							
	8/05/2020	22:08:00	Saint-Ghislain	Hoofdspoor	Reizigers		1	0
	<i>Een reizigerstrein raakt een persoon op de sporen. Spoorlopen. 1 dode.</i>							
	23/06/2020	17:01:00	Erbisoeul	Hoofdspoor	Reizigers		1	0
	<i>Een reizigerstrein raakt een persoon op de sporen. Spoorlopen. 1 dode.</i>							
	15/07/2020	18:37:00	Moensberg	Hoofdspoor	Reizigers		0	1
	<i>Misbruik van de noodopening door een reiziger die uit de trein wil stappen. Zwaargewonde reiziger.</i>							
	15/07/2020	19:06:00	Jemeppe-Sur-Sambre	Hoofdspoor	Reizigers		1	0
	<i>Een reizigerstrein raakt een persoon op de sporen. Spoorlopen. 1 dode.</i>							

	29/09/2020	12:07:00	Tournai	Hoofdspoor	Reizigers		0	1
	Wanneer reizigerstrein arriveert, valt een persoon tussen de trein en het perron. 1 zwaargewonde.							
	11/10/2020	21:50:00	Jambes	Hoofdspoor	Reizigers		0	1
	Een goederentrein raakt een persoon bij een overweg. Spoorlopen. 1 zwaargewonde.							
	17/10/2020	10:59:00	Beernem	Hoofdspoor	Reizigers		1	0
Andere	Een reizigerstrein raakt een persoon die de sporen oversteekt. Spoorlopen. 1 dode.							
	14/04/2020	4:40:00	Tubize	Bijspoor	OTM		0	0
Tijdens het uitvoeren van een manoeuvre ontspoord de trein voor de vernieuwing van de ballast ter hoogte van een wissel op een voor onderhoud buiten dienst gesteld spoor. Traffic Jamming.								

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]	
1b	Length of lines excluded from the scope of application of the SAF Directive [km]	

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 TDD	7256
4b	Number of newly issued European licenses (first issuance)	239

5. Number of vehicles authorized under the interoperability Directive (EU) 2008/57 (during the reporting year)

5a	First authorization – total (generally after upgrade ETCS)	3
5aa	Wagon	0
5ab	Locomotives	2
5ac	Hauled passenger vehicles	1
5ad	Fixed or pre-defined formation	0
5ae	Special vehicles	0
5b	Additional authorization - total	2
5ba	Wagon	0
5bb	Locomotives	2
5bc	Hauled passenger vehicles	0
5bd	Fixed or pre-defined formation	0
5be	Special vehicles	0
5c	Type authorization - total	48
5ca	Wagon	0
5cb	Locomotives	27
5cc	Hauled passenger vehicles	5
5cd	Fixed or pre-defined formation	16
5ce	Special vehicles	0
5d	Authorizations granted after upgrade or renewal – total (type)	43
5da	Wagon	0
5db	Locomotives	23
5dc	Hauled passenger vehicles	4

5de	Fixed or pre-defined formation	16
5df	Special vehicles	0

ERTMS equipped vehicles (situation on 31/10/2020 - including all concerned vehicles

6. authorised in Belgium, OTM not included)

6a	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS	1296
6b	Tractive vehicles including trainsets – no ERTMS	1163

7. Number of NSA staff (full time equivalent employees) by the end of year

7a	FTE staff involved in safety certification	
7b	FTE staff involved in vehicle authorization	
7c	FTE staff involved in supervision	
7d	FTE staff involved in other railway-related tasks	