



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Jaarverslag 2011

van de

Nederlandse Autoriteit voor Spoorveiligheid

**Jaarverslag 2011
van de
Nederlandse Autoriteit voor
Spoorveiligheid**

Datum	24 september 2012
Status	Definitief

Colofon

Inspectie Leefomgeving en Transport
domein Rail en Wegvervoer

Nieuw Uitleg 1, Den Haag

T 088 489 00 00
www.ilent.nl
@inspectieilent

Versie 24 september 2012, Definitief

Colofon—2

- A . Voorwoord—6**
A.1. Het veiligheidsjaarverslag van de Nederlandse Veiligheidsautoriteit—6
A.2. Samenvatting—7
- B . Introductie—8**
B.1. Doelstelling, inhoud en werkwijze—8
B.1.1 Doel en doelgroep—8
B.1.2 Inhoud—8
B.2. Informatie over de spoorweginfrastructuur—13
B.3. Samenvatting – Algemene Trendanalyse—14
- C . Organisatie—16**
C.1. Introductie op de organisatie—16
C.2. Organigram—16
- D . De ontwikkeling van de spoorveiligheid—17**
D.1. Initiatieven om de veiligheidsuitvoering te handhaven/verbeteren—17
D.2. Gedetailleerde trendanalyse—19
D.2.1. Veilig vervoeren—19
D.2.2. Veilig werken—24
D.2.3. Veilig leven—25
D.2.4. Themaoverstijgende onderwerpen—28
D.2.5. Kosten van ongevallen—29
D.2.6. Technische veiligheid van infrastructuur, de implementatie ervan en het veiligheidsbeheer—29
D.3. Het resultaat van de veiligheidswaarschuwingen—30
- E . Belangrijke aanpassingen in de wetgeving en regelgeving—31**
- F . De ontwikkeling van veiligheidscertificering en -vergunningen—32**
F.1. Nationale wetgeving – startdata – beschikbaarheid—32
F.1.1. Startdatum voor de uitreiking van veiligheidscertificaten conform artikel 10 van richtlijn 2004/49/EG (deel A en deel B).—32
F.1.2. Startdatum voor de uitreiking van veiligheidsvergunningen conform artikel 11 van richtlijn 2004/49/EG.—32
F.1.3. Consulteerbaar maken van de nationale veiligheidsvoorschriften of andere relevante wetgeving voor de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders.—32
F.2. Numerieke gegevens—32
F.3. Procedureaspecten—32
F.3.1. Veiligheidscertificaten deel A—33
F.3.2. Veiligheidscertificaten deel B—35
- G . Toezicht op spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders—38**
G.1. Omschrijving van het toezicht op spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders—38
G.1.1. Audits / Inspecties / Checklists—38
G.1.2. Aandachtspunten bij de Nationale autoriteit voor spoorveiligheid in Nederland—39
G.2. Beoordeling van jaarverslagen van infrastructuurbeheerders en de spoorwegbedrijven—40

H . Verslag over de toepassing van de CSM betreffende risicoanalyse en beoordeling—41

I . Alternatieve maatregelen vanwege afwijkingen van ECM certificeringsopzet—42

J . Conclusies over het rapportagejaar 2011 – Prioriteiten—43

K . Bronnen van informatie—44

L . Bijlagen—45

Bijlage A1.: Spoorwegnet in Nederland, het hoofdspoor voor treinverkeer—46
Legenda—46

Bijlage A2.: Ondernemingen die een veiligheidsattest, certificaat, vergunning, of erkenning ontvingen van de ILT in relatie tot de spoorsector in Nederland—47

Bijlage A2.1: Kengetallen infrastructuurmanager—59

Bijlage B: Organigram NSA—60

Bijlage C1.: Veiligheidsindicatoren: cijfergegevens en gebruikte definities—61

C1.1 Overzicht van de prestaties – vijf jaarsgemiddelden—61

C1.2: Berekende NRV- en MWA-waarden—77

C1.3: Het behalen van de doelstellingen voor de risicodragers uit de Derde Kadernota Railveiligheid—78

Bijlage C2. Gebruikte definities—82

C2.1: Definities volgens richtlijn 91/03—82

Bijlage C3.: Afkortingen—84

Bijlage D: Status invoering Europese regelgeving in de Nederlandse wet- en regelgeving—85

Bijlage E: De ontwikkeling van veiligheids certificering en autorisatie –Numerieke gegevens—86

Bijlage E1.: Veiligheids certificaten volgens Besluit 2004/49/EG—86

E1.1 Aantal geldige veiligheids certificaten deel A, afgegeven in 2011 en daarvoor, geldig in 2011—86

E1.2 Aantal geldige veiligheids certificaten deel B, afgegeven in 2011 en daarvoor, geldig in 2011—86

E1.3 Aantal geldige veiligheids certificaten deel A, afgegeven in 2011 en daarvoor, geldig in 2011—86

E1.4 Aantal nieuw toegekende veiligheids certificaten deel B voor spoorweg ondernemingen, afgegeven in 2011—86

E1.5 Aantal ingetrokken veiligheids certificaten deel A in 2011—87

E1.6 Aantal ingetrokken veiligheids certificaten deel B in 2011—87

E1.7 Lijst van landen waar spoorweg ondernemingen, die een aanvraag ingediend hebben voor een deel B in Nederland, hun deel A hebben verkregen.—87

Bijlage E2.: Veiligheidsautorisaties volgens besluit 2004/49/EG—89

E2.1 Aantal geldige veiligheidsautorisaties in het jaar 2011 en in de voorgaande jaren die nog geldig waren aan het eind van 2011—89

E2.2 Aantal aanvragen voor veiligheidsautorisaties die toegekend zijn aan infrastructuurmanagers, afgegeven in 2011—89

E2.3 Aantal aanvragen voor veiligheidsautorisaties van een infrastructuurbeheerder die afgewezen zijn in 2011—89

Bijlage E3./E4.: Procedurele aspecten – Veiligheidscertificaten deel A en B—90

Bijlage E5.: Procedurele aspecten – Veiligheidsautorisatie infrastructuurbeheerder—91

A . Voorwoord

A.1. Het veiligheidsjaarverslag van de Nederlandse Veiligheidsautoriteit

Voor u ligt het veiligheidsjaarverslag van de Nederlandse (spoor-) Veiligheidsautoriteit (National Railway Safety Authority = NSA). Alle taken van de NSA worden door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) uitgeoefend voorzover ze niet aan anderen zijn opgedragen en gemandateerd. Het volgen en ontwikkelen van een regelgevingskader voor veiligheid is opgedragen en gemandateerd aan het Directoraat-Generaal Bereikbaarheid (DGB) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM).

In dit jaarverslag bericht de NSA over de ontwikkeling van de Europese spoorveiligheidsindicatoren in Nederland. De European Railway Agency (ERA) benut deze gegevens voor het volgen en vergelijken van de ontwikkeling van spoorwegveiligheid in Europa. De Nederlandse regering benut de gegevens voor hetzelfde doel binnen Nederland, maar ook als onderbouwing voor het nationaal beleid voor spoorwegveiligheid.

De ILT (en deels DGB) voert de taken in het kader van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn 2004/49/EG, artikel 16 uit. Het gaat hierbij om het toezicht op de veiligheid van het spoorwegsysteem en de erkenning en het toezicht op de met het onderhoud belaste entiteiten. De certificering van treinbestuurders volgens richtlijn 2007/59/EG is eveneens belegd bij de NSA.

Tot 2011 bracht de ILT jaarlijks ook de *Trendanalyse* over de nationale beleidsdoelstellingen uit. Daar de in 2010 verschenen *Derde Kadernota Railveiligheid* gebaseerd is op dezelfde Europese veiligheidsindicatoren als waarover gerapporteerd wordt in dit jaarverslag, is besloten beide rapportages samen te voegen. Een leeswijzer is toegevoegd. Qua indeling volgt het veiligheidsjaarverslag de richtlijnen van de ERA voor het 'NSA annual safety report'. Met de publicatie van dit veiligheidsjaarverslag wordt voldaan aan artikel 18 van de Europese spoorwegveiligheidsrichtlijn.

A.2. Samenvatting

Het jaarverslag van de NSA beschrijft de ontwikkeling op het gebied van spoorveiligheid aan de hand van de Europese en nationale veiligheidsindicatoren van het Nederlandse spoorstelsel. Dit systeem omvat het hoofdspoorwegnet, inclusief rangeerterreinen en lijnen die private rangeerterreinen aansluiten op het hoofdspoorwegnet.

Het Nederlandse spoorwegstelsel heeft een hoog veiligheidsniveau, ook in vergelijking met andere Europese landen.

De algehele veiligheidsprestatie over 2011 voldoet aan de doelstelling van permanente verbetering, waarbij aangetekend dat de veiligheid van passagiers- en goederentreinen over het algemeen verbeterde, terwijl die van spoorwegpersoneel en maatschappij rond het spoorstelsel licht verminderde.

In 2011 is voor wat betreft vergunningverlening de voornaamste ontwikkeling de invoering van de machinistenvergunning (zie Bijlage D. van dit jaarverslag).

B . Introductie

B.1. Doelstelling, inhoud en werkwijze

B.1.1 Doel en doelgroep

Het doel van dit veiligheidsjaarverslag is:

- Een overzicht geven van de ontwikkeling van de railveiligheid op het Nederlandse spoorwernet in 2011.
- De jaarlijkse aantallen ongevallen en incidenten toetsen aan de doelstellingen die in de Derde Kadernota Railveiligheid staan geformuleerd.
- Inzicht bieden in de (trendmatige) ontwikkeling van de verschillende spoorwegongevallen met letsel aan de hand van indicatoren voor dergelijke ongevallen.

De Europese Spoorwegveiligheidsrichtlijn verplicht iedere lidstaat jaarlijks aan de European Rail Agency (ERA) te rapporteren over de toestand van de spoorwegveiligheid. De richtlijn bevat definities voor de indicatoren aan de hand waarvan de lidstaten moeten rapporteren. Beschikking 2009/460/EG beschrijft de methode ter evaluatie van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelstellingen en beschrijft hoe de veiligheidsindicatoren worden berekend (zie bijlage C1.2). De NSA stuurt de resultaten van de analyse naar de ERA.

De Tweede Kamer heeft in 2010 de Derde Kadernota Railveiligheid vastgesteld.¹ Die nota formuleert per indicator een doelstelling of streefwaarde die aansluit bij de Europese doelstelling. De kadernota bevat kwantitatieve streefwaarden (doelen) voor het risico dat verschillende zogeheten risicodragers mogen lopen. Voorbeelden van risicodragers zijn reizigers, spoorwegpersoneel en overweggebruikers. Voor alle groepen risicodragers waar in de analyse naar is gekeken, zijn de Europese definities gehanteerd. Een overzicht daarvan is opgenomen in bijlage C2 en aangevuld met andere definities.

De primaire doelgroepen van het veiligheidsjaarverslag zijn:

- De Minister van Infrastructuur en Milieu.
- De Tweede Kamer
- European Railway Agency

Het jaarverslag is ook bestemd voor de branchepartijen en overige belanghebbenden en belangstellenden. Het jaarverslag is openbaar en wordt gepubliceerd op www.ILenT.nl

B.1.2 Inhoud

De opzet van het jaarverslag 2011 is op enkele punten ingrijpend gewijzigd in vergelijking met voorgaande analyses. De inhoud van de hoofdstukken is gebaseerd op het format voor het veiligheidsjaarverslag zoals dat door de ERA is geformuleerd (template EN 2012 v15) en op de Europese veiligheidsindicatoren en de veiligheids-

¹ De Derde Kadernota Railveiligheid formuleert voor de thema's van de *Beleidsagenda 2010-2020* (veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven) doelstellingen. Vervolgens zijn per thema de gewenste resultaten benoemd. Per gewenst resultaat is telkens aangegeven welke activiteiten worden ondernomen om het beoogde resultaat (en daarmee de doelstelling) te realiseren. Het treffen van operationele maatregelen is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de spoorsector zelf.

indicatoren uit de Derde Kadernota Railveiligheid voor zover deze afwijken van de Europese indicatoren.

Definities

Net als in de Trendanalyse 2010 is het nauwelijks mogelijk om trendmatige ontwikkelingen weer te geven. De voornaamste oorzaak hiervoor is de keuze voor het volledig hanteren van de Europese veiligheidsindicatoren in de in 2010 verschenen Derde Kadernota Railveiligheid. Hoewel een deel van deze veiligheidsindicatoren al in de Trendanalyse 2009 werden gebruikt, zijn de voor de berekening te hanteren cijfers deels gebaseerd op definities die afwijken van die in voorgaande jaren. Hierdoor ontstaan onzuiverheden in de gewogen meerjarencijfers en is een trendanalyse niet meer mogelijk. Na een aantal jaren zal dit definitieprobleem zich vanzelf oplossen door het ontstaan van volledig op de Europese veiligheidsindicatoren gebaseerde meerjarige cijferreeksen.

Daar het benoemen van trendmatige ontwikkelingen nu veelal niet mogelijk is, zal daar waar mogelijk getracht worden om met de cijfers over 2010 en 2011 (en waar mogelijk 2009) een indicatie te geven van de stand van zaken.

Afwijkende cijfers

De jaarlijkse cijfers over de spoorwegveiligheid worden zo zorgvuldig mogelijk geïventariseerd vanuit de incidentenmeldingen van de spoorwegmaatschappijen. De interpretatie van deze gegevens en daarmee de categorisering is een intensief proces, waarbij voortschrijdend inzicht een rol speelt. De gepresenteerde cijfers kunnen daardoor (beperkt) afwijken van eerder in het jaar of het jaar ervoor gepubliceerde cijfers.

Leeswijzer

Uitgangspunt voor de indeling van dit jaarverslag is het door de ERA opgestelde indeling ("template"; EN 2012 v15). Daar waar de indeling wringt met de leesbaarheid, is de indeling (licht) aangepast.

Verder is de trendanalyse ingepast in de ERA indeling:

- In hoofdstuk D.2. Gedetailleerde trendanalyse is de trendanalyse over 2011 opgenomen op basis van de thema's veilig vervoeren, veilig werken en veilig leven uit de Derde Kadernota Railveiligheid;
- De bijbehorende definities en grafieken zijn terug te vinden in Bijlage C. De grafieken zijn waar nodig gesplitst in 'Derde Kadernota' (linkerzijde van de pagina) en 'ERA' (rechterzijde van de pagina).
- De berekening van de nationale referentiewaarden (NRV) en meerjaren gemiddelden (MWA) conform de Europese berekeningssystematiek staan in Bijlage C1.2, inclusief de berekeningsmethodiek.
- Het overzicht van de doelstellingen uit de Derde Kadernota staat in Bijlage C1.3.

B.1.3. Gehanteerde methodiek en informatieverzameling

Reikwijdte van de analyse

Het jaarverslag 2011 hanteert definities van de ERA. Dat betekent onder andere dat de analyse betrekking heeft op gebeurtenissen op het hoofdspoor. In het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen is vastgelegd om welke spoorwegen het gaat.

De ILT houdt toezicht op het totale spoor. Omdat de gebeurtenissen op terreinen buiten het hoofdspoor niet vallen onder de definities van de ERA en omdat de Derde

Kadernota Railveiligheid op die definities is gebaseerd, zijn gegevens over die terreinen niet in deze analyse opgenomen.

Eropese methodiek voor referentiewaarden

Alle definities en afkortingen zijn opgenomen in Bijlage C2.

De Nederlandse vertalingen van de termen die zijn gebruikt in richtlijn 2004/49/EG, 2009/149/EG en beschikking 2009/460/EG komen niet altijd met elkaar overeen. In dit rapport worden de termen uit 2009/149/EG gehanteerd, omdat die richtlijn specifiek is gericht op de definiëring van de begrippen.

Beschikking 2009/460/EG beschrijft hoe alle lidstaten de gemeenschappelijke veiligheidsdoelstellingen en -methoden bepalen, hoe die geleidelijk worden geïntroduceerd om een hoog veiligheidsniveau te handhaven en te verbeteren, indien nodig en redelijkerwijs uitvoerbaar. In plaats van één voor alle Europese lidstaten gelijklopende, gemeenschappelijke veiligheidsdoelstelling, heeft de EU gekozen voor zogeheten nationale referentiewaarden, die in 2009 voor het eerst werden vastgesteld. Ieder jaar wordt met behulp van het dynamisch gewogen gemiddelde gemeten of aan de streefwaarde wordt voldaan.

De Europese Commissie heeft voor verschillende groepen risicodragers nationale referentiewaarden (NRV = national reference value) geformuleerd. Die waarden zijn gebaseerd op de letsels en de prestaties van het vervoer over het spoor. Lidstaten streven ernaar het daadwerkelijke risico (oftewel de indicatorwaarde) in een bepaald jaar gelijk of lager te laten zijn dan de meerjarige gewogen gemiddelde (MWA = moving weight average). Het jaar 2011 wordt getoetst aan de referentiewaarde over 2007-2010.

Met andere woorden: dit systeem gaat ervan uit dat de veiligheid op het spoor toeneemt. De realisatie van de periode die de NRV beslaat, geldt als maximum doel voor de MWA-periode.

Het doel van de NRV en MWA is een vergelijking te maken met het gemeenschappelijke Europese veiligheidsdoel. De precieze rekenformules voor de NRV's en MWA's zijn beschreven in beschikking 2009/460/EG. Bijlage C1.2 geeft een overzicht van de NRV's, de waarden van de indicatoren en de MWA's.

Behalve van de NRV en van de MWA wordt in het jaarverslag 2011 gebruik gemaakt van het begrip FWSI, om niet-letaal letsel te kunnen wegen. FWSI staat voor fatalities and weighted serious injuries = aantal doden + (0,1 x het aantal zwaargewonden).

In de berekeningen speelt de lengte van het aantal kilometers spoor een rol, evenals het aantal gereden kilometers. Dubbelspoorlijnen worden voor het bepalen van het aantal kilometer spoor twee keer geteld.

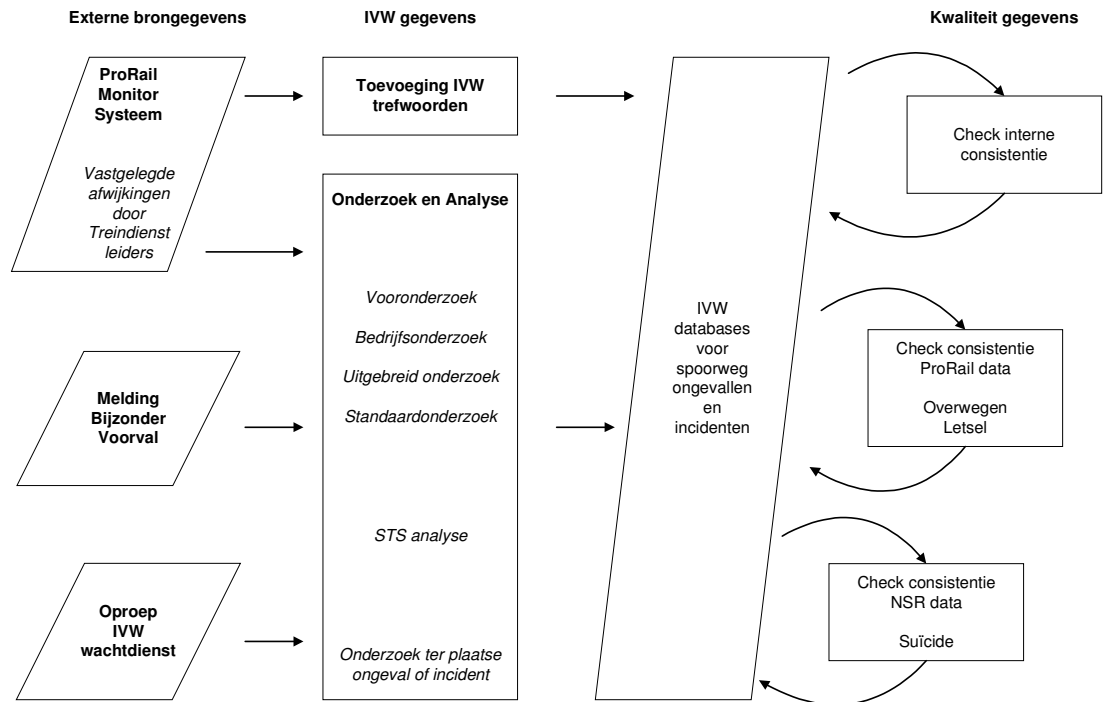
De Derde Kadernota Railveiligheid bevat enkele indicatoren die een aanvulling vormen op de door de ERA gevraagde gegevens.

Uiteraard geldt voor alle meerjarige vergelijkingen (zowel van absolute getallen als van berekende indicatoren) dat waar definities wijzigen, vergelijkingen spaak lopen. In de teksten van de gedetailleerde trendanalyse is ook aangegeven wanneer daar sprake van is.

Gegevens verzamelen

Dit jaarverslag is opgesteld op basis van gegevens over ongevallen en incidenten die de Inspectie voor een deel gemeld krijgt van ProRail, van spoorwegondernemin-

gen en van andere deelnemers aan het spoorstelsel en die de Inspectie deels zelf genereert door middel van onderzoek en analyse. Daarnaast gebruikt de Inspectie eigen rapporten over ongevallen, inspecties, baanwerkers, tunnelveiligheid, stoptonend seinpassages en dergelijke. Figuur 1 geeft een overzicht van de informatiestromen over ongeval- en incidentgegevens die de basisinformatie leveren voor de analyses in andere hoofdstukken.



Figuur 1: Informatiestromen ongevals-, incident- en andere gegevens

De ILT ontvangt dagelijks een overzicht van alle afwijkingen die door de verkeersleiding is vastgelegd in het monitorsysteem van de infrastructuurbeheerder. Een deel van deze afwijkingen is gerelateerd aan veiligheid. De ILT kent voor de veiligheid relevante trefwoorden aan de afwijkingen toe en verwerkt alle gegevens in een database.

Een deel van de afwijkingen geeft aanleiding tot het instellen van een vooronderzoek. De gegevens die dat onderzoek oplevert, worden ook in de database opgenomen.

Vervoerders en andere betrokkenen maken van veiligheidsincidenten een zogeheten 'melding bijzonder voorval'. Ook deze meldingen kunnen aanleiding zijn voor nader onderzoek door de ILT.

De ILT voert aan de hand van checklists standaard onderzoeken uit naar stoptonend seinpassages (STS-passages) en overwegongevallen. De STS-passages worden eveneens in een database opgenomen, zodat er statistische analyses op kunnen worden uitgevoerd. De ILT levert van de STS-passages jaarlijks een separaat verslag.

De informatie uit het monitorsysteem, de 'meldingen bijzonder voorval' en de resultaten van onderzoek ter plaatse worden onderling vergeleken om na te gaan of de gegevens volledig en consistent zijn. Vervolgens toetst de Inspectie ze aan criteria

voor relevantie. De Inspectie kan besluiten de bij een incident betrokken partijen een uitgebreid onderzoek te laten uitvoeren.

De Inspectie voert uitgebreide consistentiecontroles uit met ProRail, NS Reizigers en NS Nazorg om gegevens over incidenten met letsel te verifiëren.

Beoordeling van letsel

De letselaantallen worden als volgt beoordeeld en gepresenteerd:

- Heeft het letsel geleid tot een dode, een zwaargewonde of een lichtgewonde? Voor de berekening van de indicatoren voor de ERA worden alleen de aantallen dodelijke en zwaargewonden slachtoffers meegerekend. Iemand wordt als overleden meegeteld als hij of zij bij een ongeval om het leven is gekomen of binnen dertig dagen na een ongeval aan de gevolgen van letsel overlijdt, met uitzondering van personen die zelfmoord hebben gepleegd.
- Is sprake van een opname van meer dan 24 uur in het ziekenhuis, dan wordt de betrokken persoon als zwaargewond geclassificeerd. Ook lichtgewonden zijn in dit jaarverslag 2011 opgenomen, daar waar informatie daarover beschikbaar is.

Criteria voor relevantie

In het aanhangsel van Richtlijn 2009/149/EG staan alle gemeenschappelijke definities voor indicatoren en de methoden om de economische impact van ongevallen te berekenen. Door zich aan die definities te houden, bepaalt de ILT of een incident relevant is voor de diverse indicatoren. De in dit jaarverslag genoemde ongevallen beantwoorden aan de definities en zijn dus per definitie relevant genoeg om aan de ERA te worden gemeld.

Voor ongevallen gelden bijvoorbeeld de volgende criteria:

- Ernstig ongeval: ongeval met ten minste één bewegend spoorvoertuig waarbij ten minste één persoon om het leven is gekomen of zwaargewond is geraakt of dat schade van betekenis aan het materieel, de rails, andere installaties of het milieu heeft veroorzaakt, dan wel een ernstige ontregeling van het verkeer. Ongevallen in werkplaatsen, magazijnen en opslagruimtes vallen hier niet onder.
- Schade van betekenis aan het materieel, de rails, andere installaties of het milieu, wat wil zeggen een schade voor een bedrag van € 150.000,-- of meer.
- Ernstige ontregeling van het verkeer: de treindiensten op een hoofdspoorlijn worden zes uur of langer onderbroken.

Een en ander betekent dat bijvoorbeeld vandalisme, diefstal, lichtgewonden, botsingen die geen letsel opleveren, pogingen tot zelfdoding op het spoor die niet hebben geleid tot de dood en schadegevallen met minder dan €150.000,-- reparatie- of vervangingskosten voor dit jaarverslag niet relevant zijn.

B.2. Informatie over de spoorweginfrastructuur

Er is een onderscheid in wetgeving tussen ondernemingen op het hoofdspoorwegnet en ondernemingen op niet-hoofdspoorwegnet. Dit jaarverslag betreft alleen de veiligheid op het hoofdspoor.

De bepaling wat valt onder het begrip hoofdspoor gebeurt door de Minister van Infrastructuur en Milieu en omvat ongeveer het gebied waar de openbaar vervoer reizigerstreinen en het grootste deel van de goederentreinen rijden.

Voorbeelden van spoorlijnen die niet tot het hoofdspoor horen zijn: tram-, metro- en museumlijnen, spoorlijnen op bedrijfsterreinen en bijzondere sporen.

B.2.1 Kaart van het netwerk

De Nederlandse infrastructuurbeheerder ProRail stelde de bijgevoegde kaart ter beschikking. De gegevens over de spoorweginfrastructuur en over het aantal trein-kilometer zijn ook van ProRail. Zie hiervoor in bijlage A1.

B.2.2 Lijst van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders

De gegevens over de certificaten en vergunningen zijn bijgevoegd. Zie verder in bijlage A2.

B.3. Samenvatting – Algemene Trendanalyse

De algehele veiligheidsprestatie over 2011 was aanvaardbaar, waarbij aangetekend dat de veiligheid van passagiers- en goederentreinen over het algemeen verbeterde, terwijl die van spoorwegpersoneel en maatschappij rond het spoorstelsel licht verminderde.

Binnen de drie thema's van de Derde kadernota Railveiligheid (Veilig vervoeren, Veilig werken en Veilig leven) waren de ontwikkelingen in 2011 ten opzichte van 2010 als volgt:

- Veilig vervoeren: In het algemeen geldt dat de situatie gelijk is gebleven of verbeterd. Uitzondering vormen de spoorwegovergangen, waar het aantal aanrijdingen en het aantal doden steeg.
- Veilig werken: Het thema Veilig werken vertoonde in 2011 een lichte achteruitgang, vooral door de indicators letsel en arbeidsongevallen.
- Veilig leven: Op alle indicatoren is een (lichte) achteruitgang te constateren.

Tabel 1: Letsel reizigers 2011

Reizigers	Letaal	Zwaar gewond
Totaal (Europese definitie)	0	0

Tabel 2: Letsel in de maatschappij als geheel op en rond het spoor 2011

Maatschappij	Letaal	Zwaar gewond	Licht gewond
Reizigers	0	0	51
Spoorwegpersoneel	0	2	21
Overweggebruikers	10	3	9
Onbevoegden op het spoor	3	3	0
Anderen	1	0	0
Totaal (Europese definitie)	14	8	81

Tabel 3: Incidenten in 2011

Onderwerp	Totaal (relevant*)	Ander ongeval (niet relevant*)
Botsing	4	41
Ontsporing	1	36
Overwegongeval / aanrijdingen	14	31
Persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel	5	0
Brand in rollend materieel	1	39
Overige type ongevallen	6	0

* Voor de criteria voor relevantie: zie pagina 14.

Tabel 4: Bijna-aanrijdingen

Bijna aanrijding van	2011
Infrastructuur medewerker	11
Gereedschap	2
Machine	6
Bouwmaterialen spoorlijn	5
Overige voertuigen	2
Totaal	26

Tabel 5: Letsel overweggebruikers 2011

Modaliteit	Aanrijding	Letaal letsel	Zwaar gewond	Licht gewond
Chauffeur motorvoertuig	32	7	2	5
Fietser	5	2	1	0
Voetganger	3	1	0	3
Overige bestuurder	5	0	0	1
Totaal	45	10	3	9

Tabel 6: Letsel overweggebruikers 2011 conform Europese definitie

Modaliteit	Aanrijding	Letaal	Zwaar gewond
Chauffeur motorvoertuig	9	7	2
Fietser	3	2	1
Voetganger	1	1	0
Overige bestuurder	1	0	0
Totaal (Europese definitie)	12	10	3

Tabel 7: Letsel onderpersoneel in 2011

Spoorpersoneel	Letaal	Zwaargewond
Baanwerkers	0	2
Rangeerders	0	0
Machinisten	0	0
Conducteurs	0	0
Overig	0	0
Totaal	0	2

C . Organisatie

C.1. Introductie op de organisatie

De National Safety Authority (NSA) van Nederland is belegd bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). De NSA taak wordt uitgevoerd door (onderdelen van) het Directoraat-Generaal Bereikbaarheid (DGB) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van dit ministerie. In totaal zet het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ongeveer 45 fte. in voor het realiseren van de NSA taken waarvan het overgrote merendeel is ondergebracht bij de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Het DGB heeft tot taak het monitoren, promoten en ontwikkelen van wet- en regelgeving ter verbetering van de infrastructuur, het materieel, de operationele procedures en de railveiligheid.

De ILT is onder andere de toezichthouder voor de Spoorwegwet en handhaaft die. De ILT verzorgt de toelating tot het railsysteem van Nederland door het verlenen van vergunningen voor machinisten, bedrijven, materieel en infrastructuur.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) is ingesteld bij aparte wet (rijkswet OvV). De OvV verricht onafhankelijk onderzoek naar de oorzaken van voorvallen. De Raad zoekt hierbij naar structurele veiligheidstekorten en rapporteert daarover aan de betrokken partijen en de samenleving. Kenmerkend voor het onderzoek is dat het gaat om waarheidsvinding. Doel van de werkzaamheden is het voorkomen van toekomstige voorvallen of de gevolgen daarvan te beperken. Onderzoek naar schuld of aansprakelijkheid maakt nadrukkelijk geen deel uit van het onderzoek door de Raad. Verklaringen die zijn afgelegd in het kader van een onderzoek van de Raad, informatie die de Raad heeft verzameld, resultaten van technische onderzoeken en analyses, opgestelde documenten (inclusief het gepubliceerde rapport) mogen niet worden gebruikt als bewijs in strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedures.

C.2. Organigram

Zie bijlage B.

D . De ontwikkeling van de spoorveiligheid

D.1. Initiatieven om de veiligheiduitvoering te handhaven/verbeteren

De belangrijkste maatregelen om de veiligheid te handhaven in het jaar 2011 staan in deze paragraaf genoemd. In tabel 8 staan de maatregelen die voortkomen uit ongevallen of bijna ongevallen.

Tabel 8: Maatregelen voortkomend uit ongevallen of bijna-ongevallen

Ongevallen/bijna-ongevallen die een maatregel tot gevolg hebben			Genomen veiligheidsmaatregel
Datum	Plaats	Beschrijving van de gebeurtenis	
14-1-2011	Rangeerterrin Kijfhoek	Bij het heuvelproces is een wagon met ethanol in botsing gekomen, met ontsporing en brand als gevolg.	Er is een risicoanalyse uitgevoerd. Dat heeft geleid tot een pakket van maatregelen voor een beheersbaar heuvelproces dat voldoet aan milieu- en veiligheidseisen.
11-1-2011	Zevenaar	Treinbotsing als gevolg van koperdiefstal	De ondertoezichtstaande investeert in beter remsysteem.
28-11-2012	Leiden	Treinbotsing als gevolg van gladde sporen	Ruwheid van spoorstaven gemeten en aangepast naar norm.
21-12-2010		Het ventilatiesysteem viel uit bij een gestrande trein. Naar aanleiding van het verslechteren van het binnenklimaat zijn passagiers onwel geworden.	31-12-2010: veiligheidswaarschuwing naar infrastructuurbeheerder. In 2011 is een handhavend opgetreden om bij de infrastructuurbeheerder maatregelen af te dwingen om toekomstige berging van gestrande treinen te vervroegen.

Veiligheidsmaatregelen of vrijwillige maatregelen voortkomend uit andere redenen dan ongevallen of bijna-ongevallen, staan vermeld in tabel 9.

Tabel 9: Veiligheidsmaatregelen of vrijwillige maatregelen voortkomend uit andere redenen dan ongevallen of bijna-ongevallen

Beschrijving van het zorgpunt	Beschrijving van de oorzaak tot de maatregel	De volgende veiligheidsmaatregel is genomen:
Arbeidsomstandigheden	Oversteken in dienst zijnde sporen.	Boeterapport/ stillegging
Arbeidsomstandig-	Meewerken veiligheidsman.	Boeterapport/ stillegging

heden		
Arbeidsomstandigheden	Geen veiligheidsorganisatie/veiligheidsman	Boeterapport/ stillegging
Arbeidsomstandigheden	Meewerken veiligheidsman	Waarschuwing
Arbeidsomstandigheden	Afsluitborden vergeten.	Waarschuwing
Arbeidsomstandigheden	Trein op spoor/wisselwachter	Boeterapport/ stillegging
Arbeidsomstandigheden	Werkzaamheden in zone A /boog	Boeterapport/ stillegging
Arbeidsomstandigheden	Maaierwerkzaamheden zonder veiligheidsorganisatie	Preventieve stillegging
Arbeidsomstandigheden	Gevaarlijke arbeidsplaats brug	Preventieve stillegging
Arbeidsomstandigheden	Geen fysieke afscherming geplaatst.	Waarschuwing
Arbeidsomstandigheden	Een reizigerstrein is een buiten dienst gesteld spoor uitgereden.	Preventieve stillegging
Arbeidsomstandigheden	Aanrijdgevaar monteur	Preventieve stillegging
Veilig gebruik spoorweg inzake spoorstaven.	Het aantal spoorstaafbreuken is ongewenst hoog. Diverse oorzaken hebben tot breuken in spoorstaven geleid.	Er is een thema inspectie op spoorstaafbreuken gehouden en aan de infrastructuurbeheerder zijn boetes opgelegd (4x bestuursdwang).
Veilig gebruik spoorweg	Niet toegelaten voertuigen in gebruik	Boeterapport/stillegging (2x)
Veilig gebruik spoorweg	Taalbeheersing Waalse machinisten onvoldoende	Verbeuring van een last onder dwangsom (4x)
Veilig gebruik spoorweg	Onterecht sleutelen.	Last onder dwangsom
Veilig gebruik spoorweg	Vertrekproces onjuist	Last onder dwangsom
Veilig gebruik spoorweg	Snelheidsbeperking in boog niet nageleefd.	(Bestuurs-)dwang
Veilig gebruik spoorweg	Vertrekproces onjuist	Verbeuring last onder dwangsom
Veilig gebruik spoorweg	Scheur in spoorstaaf	Snelheidsbeperking in overleg met infrastructuurbeheerder
Baanwerken	In samenspraak met aannemers is een aantal inspectiebevindingen en ongevallen met baanwerkers besproken.	Ervaringen zijn getoetst aan de verantwoordelijkheden en relaties van de betrokken partijen, beschreven in het Normenkader Veilig Werken en aan de onderliggende Voorschriften voor Veilig Werken. Er zijn verbeteringen aangebracht.

D.2. Gedetailleerde trendanalyse

In dit hoofdstuk komen de ontwikkelingen aan de orde per thema (Veilig vervoeren, Veilig werken, Veilig leven) uit de Derde Kadernota Railveiligheid. De definities voor de gehanteerde begrippen staan in Bijlage C2. De bijbehorende grafieken treft u aan in Bijlage C2. Zie ook Bijlage C1.2 voor de NRV- en MWA-waarden en Bijlage C1.3 voor de indicatoren bij de doelstellingen van de Derde Kadernota.

D.2.1. Veilig vervoeren

Ten opzichte van 2010 hebben zich in 2011 op het punt van veilig vervoer de volgende ontwikkelingen voorgedaan:

- Het aantal treinreizigers dat gewond is geraakt, daalde van 5 zwaar- en 121 lichtgewonden in 2010 naar 0 zwaar- en 51 lichtgewonden in 2011. Het genoemde cijfer van het aantal lichtgewonden in 2010 (121) is lager dan het aantal genoemd in de Trendanalyse 2010 (145), doordat in- en uitstappende personen in stilstaande treinen en perrongewonden niet meer als reizigers worden meegeteld².
- Het aantal ernstige botsingen nam af van vijf in 2010 naar vier in 2011.
- Het aantal ernstige ontsporingen is gelijk gebleven op drie.
- Het totaal aantal aanrijdingen op spoorwegovergangen is gestegen van 34 in 2010 naar 45 in 2011, terwijl ook het aantal doden toenam van 8 in 2010 naar 10 in 2011.
- Het aantal persoonlijke ongevallen is gelijk gebleven op vijf.
- Het aantal ernstige branden is gelijk gebleven op één.
- Het aantal gepasseerde stoptonende seinen is afgenomen van 169 naar 155.
- Het aantal gebroken wielen bleef in 2011 gelijk aan 2010 op één. Er waren, eveneens gelijk aan 2010, geen gebroken assen.
- Het aantal gebroken spoorstaven is afgenomen van 111 naar 77.
- Het aantal spoorspattingen is afgenomen van 14 naar 2.
- De sociale veiligheid van reizigers is gelijk gebleven.

Voor de onderwerpen binnen het thema veilig vervoeren geldt in het algemeen dat de situatie gelijk is gebleven of verbeterd. Uitzondering vormen de spoorwegovergangen, waar het aantal aanrijdingen en het aantal doden steeg.

Letsels onder reizigers

Doelstelling

Volgens de Derde Kadernota streeft Nederland naar permanente verbetering van het veiligheidsrisico voor treinreizigers.

Resultaat

Het is niet mogelijk om een uitspraak te doen over een trendmatige ontwikkeling. Dit komt door een wijziging in de definitie (in- en uitstappende personen in stilstaande treinen en perrongewonden worden niet meer als reizigers meegeteld) en de (verbeterde) registratie. Dit is ook de reden dat in de bijlagen lichtgewonden niet zijn meegenomen in de grafieken.

- In 2011 kwam geen enkele reiziger om het leven. Er werden geen zwaar- en 51 lichtgewonden geregistreerd, waarbij aangetekend dat niet iedere lichte verwonding wordt gemeld. Voor het jaar 2011 waren deze cijfers respectievelijk 0, 0, 51 (waarbij aangetekend dat dit laatste cijfer voor het eerst zonder de 125 lichtgewonde in- en uitstappers is); voor 2010 0, 5, 121. Het ge-

² Het cijfer volgens de 'oude definitie' voor 2011 is te vinden in de ILT publicatie Railveiligheidsindicatoren (juni 2011): 1 zwaar- en 193 lichtgewonden.

noemde cijfer van het aantal lichtgewonden in 2010 (121) is lager dan het aantal genoemd in de Trendanalyse 2010 (145), doordat in- en uitstappende personen in stilstaande treinen en perrongewonden niet meer als reizigers worden meegeteld.

Botsingen

Doelstelling

De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.

Resultaat

In 2011 deden zich in totaal 42 botsingen voor volgens de Europese definitie. Daarbij vielen geen doden, geen zwaargewonden en 3 lichtgewonden.

Botsingen met 'overig materieel' werden tot en met 2009 niet in de statistieken verwerkt, maar sinds 2010 maken de subcategorieën 'overig materieel' en 'voorwerpen' deel uit van de categorie 'rollend materieel'. Onder 'overig materieel' wordt verstaan: voertuig, werktrein en dergelijke.

In 2011 deden zich vier botsingen met overig materieel voor die voldeden aan de Europese definitie van een ernstig ongeval. Ze vonden plaats in Zevenaar, de Betuwelijn - Kijfhoek, Amsterdam - Watergraafsmeer en Zutphen. In 2010 was dit aantal vijf.

Er waren 311 botsingen (214 in 2010) met voorwerpen en dieren die tot schade leidden, maar niet tot overschrijding van de criteria voor significante ongevallen. In paragraaf B.1.3. worden deze criteria toegelicht. Er waren 32 aanrijdingen met een (vracht-)auto of bus, 36 met op het spoor gelegde fietsen, vijf met een overig voertuig en de rest met andere voorwerpen of dieren. (bron: ProRail).

Ontsporingen

Doelstelling

De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.

Resultaat

In 2011 deden zich in totaal 37 ontsporingen voor die voldeden aan de Europese definitie. Er ontstond geen letsel als gevolg van deze ontsporingen. Van deze 37 ontsporingen betreft het 15 ontsporingen van treinen en 22 overige spoorvoertuigen. Er is geen letsel als gevolg van de ontsporingen ontstaan.

Van de 37 ontsporingen voldoen 3 ontsporingen aan de Europese definitie van een 'ernstig ongeval'. Van deze drie valt er 1 onder de definitie van ontsporing (in OI-denzaal), de andere 2 vallen in de categorie 'andere soorten ongevallen' (Kijfhoek en Lage Zwaluwe). Het aantal ontsporingen is gelijk aan dat van 2010 en 2009.

Ontsporingen met 'overig materieel' werden in het verleden niet als zodanig in de statistieken verwerkt, maar sinds 2010 wordt de categorie geregistreerd. Tot de categorie behoren werktreinen, rangeerdelen, kranen, stopmachines en dergelijke.

Ongevallen op spoorwegovergangen

Doelstelling

De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.

Resultaat

Het aantal aanrijdingen op spoorwegovergangen nam toe van 34 in 2010 naar 45 in 2011, evenals het aantal daarbij te betreuren doden (van 8 doden naar 10³).

In 2011 deden zich in totaal 45 aanrijdingen voor op spoorwegovergangen die voldeden aan de Europese definitie. 14 aanrijdingen met voertuigen op spoorwegovergangen voldoen er aan de Europese definitie van een ernstig ongeval. Bij de aanrijdingen kwamen 10 gebruikers van spoorwegovergangen om het leven en raakte er 3 zwaargewond.

Het aantal spoorwegovergangen daalt gestaag. Het aantal beveiligde overgangen daalde over de laatste vijf jaar van 2062 in 2007 naar 1928 in 2011. Het aantal onbeveiligde overgangen daalde van 658 in 2007 naar 628 in 2011.

Voorals het aantal aanrijdingen met auto's en fietsen is toegenomen.

Persoonlijke ongevallen

Doelstelling

De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.

De Europese definitie voor 'persoonlijke ongevallen' is nieuw vanaf 2010; er is geen informatie beschikbaar van voor 2009.

In de categorie 'aantal persoonlijke ongevallen met rollend materieel in rollende toestand' gaat het om de personen die geraakt worden door spoorvoertuigen in beweging of geraakt worden door een voorwerp dat vast zat aan, of losgekomen is van, een spoorvoertuig, of van een spoorvoertuig afvallen.

Resultaat

Het aantal ongevallen met personen als gevolg van rollend materieel in rollende toestand is in 2011 gelijk gebleven op vijf (2010: 5; 2009: 3).

In 2011 deden zich vijf persoonlijke ongevallen voor, die voldeden aan de Europese definitie van een persoonlijk ongeval. Alle vijf deze ongevallen voldoen aan de Europese definitie van een ernstig ongeval (twee doden, drie zwaargewonden).

Branden in rollend materieel

Onder de definitie vallen ook de branden als gevolg van vandalisme of een niet-gedoofde sigaret. De meeste branden vallen niet onder de criteria van een ernstig ongeval.

Doelstelling

De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.

Resultaat

Dit is het derde jaar dat volgens de Europese definitie over branden wordt gerapporteerd. Het aantal branden is in 2011 gelijk gebleven (één) aan dat in 2010. In 2009 vonden geen (significante) branden plaats.

Andere soorten ongevallen

Doelstelling

De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.

³ In de publicatie Railveiligheidsindicatoren 2011 (ILT, juni 2011) is nog sprake van 9 doden. Het verschil is ontstaan door voortschrijdend inzicht met betrekking tot de categorisering.

Resultaat

In 2011 voldeden 6 andere soorten ongevallen aan de Europese definitie en aan de Europese definitie van een ernstig ongeval. Het ging om 2 ongevallen met gevaarlijke stoffen, 2 ontsparingen en twee elektrocuties. In 2010 evenals in 2009 voldeed 1 ander soort ongeval aan de Europese definitie van ernstig ongeval. Dit is het derde jaar dat de Inspectie rapporteert over andere soorten ongevallen volgens de Europese definitie. Over de periode tot en met 2008 zijn geen gegevens beschikbaar.

Foutieve seingevingen

Doelstelling

De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.

Resultaat

Het aantal foutieve seingevingen is in 2011 (11) gedaald ten opzichte van 2010 (17) en 2009 (18).

2011 is het vijfde jaar waarin over foutieve seingevingen wordt gerapporteerd. Over de periode tot en met 2006 zijn geen gegevens beschikbaar.

Gepasseerde stoptonende seinen (STS)

De definitie van 'onveilig sein gepasseerd' is nader uitgewerkt in Europees verband. De strekking van de Europese definitie komt overeen met de door de stuurgroep STS in Nederland gehanteerde definitie voor een STS-passage.

De herroepen seinen en STS-passages als gevolg van rollen vallen strikt genomen niet onder de Europese definitie, maar maken wel deel uit van de Nederlandse definitie, omdat ze gevaar kunnen opleveren.

Doelstelling

De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'. Verder is met de branche een doelstelling voor 2010 afgesproken van een reductie in absolute aantallen tot 50% van het aantal STS-passages in 2003 (265) en een risicoreductie van 75% ten opzichte van 2003.

Resultaat

Het aantal stoptonende seinpassages daalde in 2011 naar 155 STS-passages. In 2010 waren dit er nog 169; in 2009 nog 214. Er is sprake van een gestage daling; de reductie in aantallen ten opzichte van 2003 bedraagt 46%. Er is zeker sprake van verbetering en een dalende trend. De doelstellingen voor 2010 zijn echter ook eind 2011 niet gehaald.

Voor meer informatie wordt verwezen naar de STS-analyse die de ILT jaarlijks opstelt ('STS-passages 2011, Analyse en resultaten over de periode 2007-2011', 18 juni 2011; zie www.ILenT.nl)

Gebroken wielen en assen van operationeel rollend materieel

Doelstelling

De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'. Omdat het begrip 'ongevalsrisico' in de Europese definitie niet nader is uitgewerkt, rapporteert Nederland alleen de wiel- en asbreuken die daadwerkelijk tot een ongeval hebben geleid.

Resultaat

In 2011 was er evenals in 2010 1 wielbreuk, maar die breuk leidde niet tot een ongeval en is dus niet meegenomen in de grafiek in de bijlagen. Er waren geen gebroken assen.

Gebroken spoorstaven

Doelstelling

De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.

Resultaat

Er waren 77 spoorstaafbreuken in 2011 (in 2010: 111). Sinds 2009 worden ook breuken in lassen en in wissels meegeteld. Vanaf 2008 is steeds meer aandacht aan registratie gegeven. Gelet op de definitieverschillen en de toegenomen aandacht voor registratie kan geen uitspraak worden gedaan over de veiligheidsprestatie. Wel is de indicator voor 2011 gelijk aan die van 2010 (0), omdat er geen ongevallen hebben voorgedaan als gevolg van een spoorstaafbreuk.

Knikken in het spoor (spoorspattingen)

Doelstelling

De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'. In Nederland wordt voor knikken in het spoor ook de term spoorspatting gebruikt.

Resultaat

Een spoorspatting kan leiden tot een treinongeval. In 2011 hebben zich geen ongevallen voorgedaan als gevolg van een spoorspatting. Er waren 2 spoorspattingen in 2011 en 14 in 2010.

Vanaf 2008 is steeds meer aandacht aan registratie gegeven. Gelet op de definitieverschillen en de toegenomen aandacht voor registratie kan geen uitspraak worden gedaan over de veiligheidsprestatie.

Sociale veiligheid van reizigers

Doelstelling

Voor sociale veiligheid is een doelstelling opgenomen in de Derde Kadernota met als indicator het 'klantoordeel' (percentage reizigers dat sociale veiligheid met een 7 of hoger beoordeelt). Dit oordeel wordt vastgesteld in de vervoerplancycclus tussen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de NS en voor lokaal spoor decentrale overheden en regionale vervoerders.

Resultaat

Percentage is voortschrijdend gemiddelde over 2011:

- 92,4% geeft een 7 of meer aan het gevoel van sociale veiligheid in de trein overdag.
- 67,4% geeft een 7 of meer aan het gevoel van sociale veiligheid in de trein in de avonden (na 19.00 uur)
- 91,3% geeft een 7 of meer aan het gevoel van sociale veiligheid op het station overdag
- 60,3% geeft een 7 of meer aan het gevoel van sociale veiligheid op het station in de avonden (na 19.00 uur).

(Bron: Klanttevredenheidsonderzoek KTO)

De waarde van de indicator van 2011 is gelijk aan die van 2010 (78%). Het klantoordeel sociale veiligheid ligt overdag boven de met NS afgesproken waarde van 70% voor het jaar 2011.

D.2.2. Veilig werken

In dit thema komen drie onderwerpen aan de orde, namelijk letsels onder spoorwegpersoneel, het voorkomen van arbeidsongevallen en opleiding en vakbekwaamheid. Per onderwerp staan in de nota doelstellingen geformuleerd.

- In 2011 hebben zich geen ongevallen met spoorpersoneel voorgedaan waarbij een dodelijk slachtoffer te betreuren viel. Dit is vanaf 2007 zo. Wel vielen er 2 zwaargewonden. Dit is een toename vergeleken bij 2010 (1) en 2009 (0)
- Hierdoor is de waarde van de indicator voor het voorkomen van arbeidsongevallen afgenomen.
- De bepalingen rond de geldigheid van documenten van veiligheidspersoneel werden minder nageleefd dan in 2010 (daling van 97 naar 95,4%). De weg-bekendheid van machinisten steeg van (2010) 97 naar 98% in 2011.

Het thema Veilig werken vertoonde in 2011 een lichte achteruitgang, vooral door de indicators letsel en arbeidsongevallen.

Letsel spoorwegpersoneel

Doelstelling

De Derde Kadernota Railveiligheid heeft op het punt van veilig werken als doelstelling de veiligheid van spoorpersoneel permanent te verbeteren om dodelijke slachtoffers te voorkomen. Hierbij wordt gestreefd naar nul dodelijke slachtoffers. Daarnaast is in de nota de doelstelling opgenomen om Nederland structureel tot de top vier van Europese lidstaten te laten horen wanneer het gaat om de veiligheid van spoorwegpersoneel.

Resultaat

De doelstelling werd niet bereikt over 2011; er is sprake van 2 zwaargewonden⁴ ten opzichte van 1 in 2010⁵ en 0 in 2009. Sinds 2007 zijn er geen dodelijke slachtoffers onder baanwerkers gevallen.

Op basis van de meerjarige gemiddelden over de laatste drie jaar is sprake van een aanvaardbare veiligheidsprestatie, waarbij de doelstelling van permanente verbetering wordt gehaald.

Er deden zich 3 ongevallen voor met stroom van de bovenleiding. In de twee gevallen waarbij zwaargewonden vielen was sprake van elektrocutie, namelijk in Eindhoven en op de brug over het Van Harinxmakanaal. In het derde geval ontstond er te Zevenaar bij een passerende trein een grote vlamboog waardoor een naast het spoor staande grenswachter vonken in zijn gezicht en ogen kreeg. Verder zijn er meldingen van diverse lichte verwondingen.

Voorkomen van arbeidsongevallen

Het voorkomen van arbeidsongevallen hangt nauw samen met veilig werken volgens de voorschriften. Het al eerder genoemde Normenkader Veilig Werken is daar een uitvloeisel van.

⁴ Beide gewonden werden in eerste instantie als lichtgewond geclassificeerd, maar op basis van nieuwe informatie herclassificeerd naar zwaargewond.

⁵ In Trendanalyse 2010 werd deze gewonde abusievelijk genoemd als lichtgewond.

Doelstelling

De doelstelling uit de Derde Kadernota is permanent verbeteren, streven naar nul.

Resultaat

De doelstelling is wat betreft permanente verbetering wel behaald, maar het streven naar nul arbeidsongevallen is in 2011 niet gelukt (zie hierboven onder 'Letse! spoorwegpersoneel').

Opleiding en vakbekwaamheid

Doelstelling

De doelstelling in de Derde Kadernota omvat twee nalevingspercentages (beschikken over de vereiste papieren voor bekwaamheid of medische en psychologische geschiktheid; wegbekendheid machinisten). Bij beide percentages wordt gestreefd naar permanente verbetering.

Resultaat

Het nalevingspercentage voor het beschikken over de vereiste papieren is gedaald van 97% in 2010 naar 95,4% in 2011.

Machinisten moeten de route die ze rijden van tevoren hebben geoefend, zodat ze alle seinlocaties en andere bijzonderheden kennen. Het nalevingspercentage voor wegbekendheid is gestegen van 97% in 2010 naar 98% in 2011.

D.2.3. Veilig leven

De in de Derde Kadernota Railveiligheid genoemde onderwerpen die te maken hebben met het thema veilig leven hebben betrekking op de veiligheid van personen in de omgeving van het spoor. Per onderwerp staat in de Kadernota een doelstelling gedefinieerd.

De voornaamste constatering over 2011 zijn:

- Het aantal doden bij de aanrijdingen op overwegen steeg van 8 (2010) naar 10 (2011). Het aantal zwaargewonden steeg van 1 (2010) naar 3 (2011).
- Het aantal onbevoegden dat werd gedood steeg van 0 (2010) naar 1 (2011). Er vielen 3 zwaargewonden in deze categorie, gelijk aan 2010.
- Het aantal zelfdodingen op het spoor nam toe van 201 (2010) naar 215 (2011). Over de laatste vijf jaar is een stijging te constateren.
- Er viel 1 dode in de categorie 'anderen' (2010: 2)
- Het aantal ernstige incidenten waarbij gevaarlijke stoffen vrijkwamen, steeg van 0 (2010) naar 2 (2011).

Binnen het thema Veilig leven is op alle indicatoren een (lichte) achteruitgang te constateren.

Overwegveiligheid

Doelstelling

De Derde Kadernota heeft als doelstelling de veiligheid van overweggebruikers permanent te verbeteren.

Resultaat

In 2011 zijn 10⁶ gebruikers van spoorwegovergangen om het leven gekomen, tegen 8 in 2010. In totaal 12 mensen raakten gewond, van wie er 3 ernstige verwondin-

⁶ In de publicatie Railveiligheidsindicatoren 2011 (ILT, juni 2011) is nog sprake van 9 doden. Het verschil is ontstaan door voortschrijdend inzicht met betrekking tot de categorisering.

gen opliepen. Over de laatste vijf jaar is het totaal aantal dodelijke slachtoffers van 19 (2007) gedaald tot 10 doden in 2011.

De doelstelling van permanente verbetering werd behaald. Daarbij is sprake van een aanvaardbare veiligheidsprestatie.

Ongevallen op spoorwegovergangen waarbij sprake was van (een poging tot) zelfdoding, zijn niet in de analyse betrokken. Ze zijn opgenomen bij het onderwerp zelfdodingen op het spoor.

Onbevoegden

Het begrip 'Onbevoegden' leidt regelmatig tot enige verwarring, ondanks de definitie (zie Bijlage C.2) Het begrip omvat alle personen die zich op spoorwegterreinen bevinden, terwijl dat verboden is, met uitzondering van gebruikers van een spoorwegovergang. Voorbeelden van onbevoegden op het spoor zijn treinsurfers, vandalen en personen die (perron)sporen oversteken terwijl dit verboden is. Tot de onbevoegden worden niet gerekend personen met de intentie tot zelfdoding.

Doelstelling

De Derde Kadernota Railveiligheid formuleert als doelstelling de veiligheidsprestatie permanent te verbeteren. Daarnaast vermeldt de nota als doelstelling om Nederland structureel deel te laten uitmaken van de top drie van de op dit punt veiligste Europese lidstaten.

Resultaat

Er zijn maatregelen getroffen waardoor het aantal personen dat onbevoegd de spoorbaan betreedt in enkele jaren is gedaald. Het aantal slachtoffers is in 2011 gestegen ten opzichte van 2010. In 2011 kwamen 3 onbevoegden door een ongeval op het spoor om het leven. In 2010 vielen, evenals in 2009 geen doden. 3 onbevoegden raakten zwaargewond in 2011, evenals in 2010. Tot het jaar 2010 is niet aan te geven hoeveel zwaargewonden er vielen, daar daarvoor geen splitsing werd aangebracht tussen de categorieën zwaar- en lichtgewond.

Zelfdodingen op het spoor

In Nederland bepaalt de politie of sprake is van zelfdoding.

Doelstelling

De Derde Kadernota hanteert als doelstelling het aantal zelfdodingen zo laag mogelijk te houden (oftewel ALARP, 'As low as reasonably practicable'). De nationale doelstelling ALARP wordt bepaald op basis van de genomen maatregelen van de afgelopen jaren. ProRail onderzoekt aanvullende maatregelen op praktische uitvoerbaarheid.

Resultaat

Over 2011 valt een lichte stijging te constateren van het aantal zelfdodingen op het spoor van 201 in 2010 naar 215 in 2011. Ook het aantal gewonden is toegenomen van 11 in 2010 naar 26 in 2011. Over de laatste vijf jaar is een stijging van het aantal te zien (2011: 215 zelfdodingen; 2007: 193 zelfdodingen). Het gemiddeld aantal zelfdodingen per jaar op het spoor ligt in de periode 2004 – 2011 op 189.

De ERA hanteert de volgende berekening:

N_u is het aantal onbevoegde personen gedood = 3

N_x is het aantal onbevoegde personen gedood met verdenking van zelfmoord = 0

N_s = Aantal zelfdodingen = 215

De verhouding N_s / N_u toegepast op N_x

- Aantal gedode onbevoegde personen = $N_u + N_x * [N_u / (N_u + N_s)] = 3 + 0 * [3 / (3 + 215)] = 3$
- Aantal zelfdodingen = $N_s + N_x * [N_s / (N_u + N_s)] = 215 + 0 * [215 / (1 + 215)] = 215$

Anderen

De Europese definitie van 'anderen' omvat onder andere ook personen op perrons die letsel oplopen. In de Nederlandse benadering worden deze personen tot de categorie 'reizigers' gerekend. In dit jaarverslag is de Europese definitie leidend.

Uitzonderingen hierop zijn:

- personen die op perrons letsel oplopen door contact met rollend spoor materieel of uitstekende lading van spoor materieel. Zo wordt de persoon die uit boosheid over het vertrek van een trein tegen de rijdende trein aanschopte en daardoor een verwonding opliep, niet tot de categorie 'anderen' gerekend (wel tot de categorie 'onbevoegden'; de persoon bevond zich binnen de veiligheidszone rond een trein in beweging);
- personen die letsel oplopen bij het in- of uitstappen bij een stilstaande trein (vallen onder perrongewonden en nemen niet deel aan het spoorstelsel);
- personen in de trein die zwaar gewond raken als gevolg van hard remmen van de trein, zonder sprake is van een botsing, ontsporing of ander ongeval met de trein.

Doelstelling

De Derde Kadernota geeft als doelstelling permanente verbetering. Voor 2011 betekent dat een voortzetting van 0 doden.

Resultaat

In 2011 is één dodelijk slachtoffer gevallen in de categorie 'anderen'. Bij de berekening van het meerjarige gemiddelde lijkt de doelstelling van permanente verbetering niet te worden gehaald, maar dit is veroorzaakt door een wijziging in de definitie van het begrip 'anderen'. De perrongewonden werden tot en met 2009 niet onder de huidige Europese definitie van 'anderen' waren geregistreerd. Daardoor kan vanaf 2010 sprake zijn van een hogere waarde.

Ongevallen met gevaarlijke stoffen op het spoor

De Europese richtlijn verplicht Europese lidstaten te rapporteren over ernstige trein-ongevallen waarbij treinen met gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Daarvoor zijn de volgende definities van belang:

Europese definitie gevaarlijke goederen: stoffen en artikelen waarvan het vervoer bij het RID⁷ is verboden of alleen onder daarin vervatte voorwaarden is toegestaan. Europese definitie ongeval bij het vervoer van gevaarlijke goederen: ongeval of incident dat moet worden gemeld overeenkomstig de RID/ADR⁸-voorschriften, artikel 1.8.5.

Doelstelling

De ambitie voor externe veiligheid is ernstige ongevallen met het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor geheel te voorkomen. Nagenoeg alle aspecten die een ongeval kunnen veroorzaken dan wel voorkomen zijn in die ambitie begrepen, van personeel tot techniek, van risicocommunicatie en bedrijfscultuur tot bestuurlijke instrumenten op het gebied van ruimtelijke ordening.

⁷ RID, het Reglement voor het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, zoals vastgesteld bij Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24-09-2008 voor het vervoer van gevaarlijke goederen over land (PB L 260 van 30-09-2008, blz. 13).

⁸ ADR, (Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route).

Resultaat

In 2011 waren 13 treinen of rangeerdelen, zoals wagons, met gevaarlijke stoffen betrokken bij ongevallen. In twee gevallen zijn gevaarlijke stoffen vrijgekomen. Daarbij is niemand gewond geraakt of gedood. In het ene geval betrof het een botsing met als gevolg een ontsporing en brand op rangeerterrein Kijfhoek op 14 januari 2011. In het andere geval betrof het ook een botsing te Kijfhoek op 5 mei 2011.

De doelstelling is daarmee niet bereikt. Het jaar 2011 is het eerste jaar waarover gegevens conform de Europese definities over ongevallen met gevaarlijke stoffen worden gepubliceerd.

D.2.4. Themaoverstijgende onderwerpen

In de Derde Kadernota Railveiligheid staan enkele onderwerpen genoemd die op alle drie de thema's veilig vervoeren, veilig werken en veilig leven betrekking hebben dan wel algemeen van aard zijn. Waar mogelijk staat in de nota voor elk van deze 'themaoverstijgende' onderwerpen een doelstelling gedefinieerd.

De Derde Kadernota Railveiligheid bevat op enkele onderwerpen geen indicator met een streefwaarde. Om die reden wordt over deze onderwerpen in dit jaarverslag niet over gerapporteerd. Dit betreft integrale samenwerking binnen de spoorsector en met relevante organisaties daarbuiten op raakvlakken van verantwoordelijkheden, innovaties en veiligheidsmanagement.

Maatschappij

Onder deze categorie valt het totaal van doden en zwaargewonden als gevolg van ongevallen op het spoor gerekend van reizigers, personeel, overweggebruikers, onbevoegden en anderen. De meeteenheid is het totaal aantal doden en zwaargewonden (FWSI) per jaar, gedeeld door het jaarlijkse aantal miljarden treinkilometers.

Doelstelling

De Derde Kadernota hanteert als doelstelling permanente verbetering van de veiligheid in de maatschappij en structurele aanwezigheid van Nederland in de top 5 van maatschappelijk veiligste Europese lidstaten.

Resultaat

De berekening van de referentiewaarde (NRV) en het meerjarig gemiddelde (MWA) laten over de afgelopen drie jaar een positieve ontwikkeling zien. De doelstelling om de veiligheid permanent te verbeteren wordt dan ook behaald. Daardoor is sprake van een aanvaardbare veiligheidsprestatie.

Veiligheidscultuur

Doelstelling

Door de veiligheidscultuur in railorganisaties te verbeteren, moet het bewustzijn dat spoorwegpersoneel van veiligheid heeft toenemen en moet onveilig werken worden voorkomen.

Het door de stichting RailAlert opgestelde *Normenkader Veilig Werken (NVW)*, een handboek met veiligheidsvoorschriften dat bijdraagt aan een betere veiligheidscultuur, is met ingang van 1 december 2011 geactualiseerd. Het NVW geldt voor alle opdrachtgevers en opdrachtnemers/werkgevers die procesmatig en projectmatig werkzaamheden op of aan het spoor (laten) uitvoeren. Het regelt de verantwoordelijkheden op het veiligheidsgebied voor deze werkzaamheden, waardoor een aan-

toonbaar hoger veiligheidsniveau voor baanwerkers is bereikt voor wat betreft aanrijdgevaar en elektrocutie.

Resultaat

Nalevingspercentages uit verschillende jaren die betrekking hebben op verschillende handhavingsacties zijn niet zonder meer kwantitatief met elkaar te vergelijken. Immers, een toezichthouder richt zich in het kader van risicogestuurd toezicht juist op die onderdelen waarbij een vermoeden bestaat dat de werkelijke naleving achterblijft bij de gewenste naleving. Dit houdt in dat in feite geen sprake is van objectieve nalevingsmetingen. De weergegeven percentages zijn daarom indicaties voor de veiligheidscultuur.

De door middel van risicogestuurde inspecties geconstateerde naleving van veiligheidsregelgeving door baanwerkers en rangeerders nam vanaf 2006 (54%) toe tot en met 2011 (80%). In dat laatste percentage werd het resultaat van onderzoek onder de twee genoemde groepen personeelsleden in één indicator verwerkt. Met de komst van de Derde Kadernota Railveiligheid is die gesplitst in twee indicatoren: één voor baanwerkers en één voor rangeerders.

D.2.5. Kosten van ongevallen

Richtlijn 2009/149/EG geeft, naast nieuwe en meer precieze gemeenschappelijke definities, ook methodes voor de berekening van de economische impact van ongevallen. Bij de indicatoren die de economische impact van ongevallen aangeven, is bij de berekeningen het nieuwe begrip 'waarde van het voorkomen van een dodelijk ongeval' (value of preventing a casualty = VPC) en kosten voor vertraging (value of time) geïntroduceerd⁹. Kosten voor het voorkomen van een zwaar gewonde in Nederlands transportsysteem volgens berekening HEATCO, worden uitgedrukt in miljoen euro per miljoen trein kilometer: MLN €/(MLN Train*Km). Zie Bijlage C.

De kosten van alle significante ongevallen in 2011 komen volgens deze methode neer op €35.423.253,-- voor materieel en infrastructuur, €7.892.723,-- voor vertraging (exclusief zelfdodingen op het spoor) en €2.489.116,-- voor gekapitaliseerde kosten voor doden en zwaargewonden.

De kosten van *alle* ongevallen op het spoor in 2011 zijn gekapitaliseerd op €37.912.376,-- exclusief de gevolgen van zelfdodingen.

D.2.6. Technische veiligheid van infrastructuur, de implementatie ervan en het veiligheidsbeheer

De technische veiligheid van de infrastructuur is voldoende. Het veiligheidsbeheer van de spoorweginfrastructuur ligt bij ProRail en voor de Betuweroute bij Keyrail, voor 50% eigendom van infrastructuurbeheerder ProRail en voor de resterende 50% van de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam.

⁹ Implementation Guidance for use of Common Safety Indicators, v21_1 (ERA/GUI/03-2012), ERA, 6 June 2012

D.3. Het resultaat van de veiligheidswaarschuwingen

Bij de inspecties die worden uitgevoerd worden soms afwijkingen van de veiligheidsnormen geconstateerd. Daar waar nodig wordt het spoorverkeer stilgelegd en/of bestuursrechtelijk opgetreden. In exceptionele gevallen, waar van een grote gevaarzetting sprake is, vaardigt de ILT een veiligheidswaarschuwing uit. Bij onderwerpen die grensoverschrijdend zijn, zoals bijvoorbeeld gebreken aan voertuigen uit het buitenland, worden de NSA's van andere Europese landen hierover geïnformeerd.

Onderzoek naar (majeure) incidenten wordt gedaan door zowel de Onderzoeksraad voor Veiligheid als de ILT. De Raad concentreert zich bij haar onderzoek op waarheidsvinding gericht op het leereffect voor de spoorbranche als geheel. De ILT concentreert zich op handhavend onderzoek. Bij aanbevelingen voor veiligheid op basis van onderzoeksrapporten van Onderzoeksraad voor de Veiligheid en van de ILT kan het langer duren voor maatregelen in de praktijk kunnen zijn uitgevoerd. Bij acute gevaarzetting zal de ILT echter altijd direct handelen, evenals bij geconstateerde overtredingen van de wet.

E . Belangrijke aanpassingen in de wetgeving en regelgeving

In Nederland heeft de omzetting van de Europese richtlijn Certificering Machinisten (Richtlijn 2007/59/EG) in nationale wetgeving plaatsgevonden in hoofdstuk 3, paragraaf 5, van de Spoorwegwet, Besluit spoorwegpersoneel 2011 en de (ministeriële) Regeling spoorwegpersoneel 2011. Omdat deze nationale regelgeving ook de eisen aan andere veiligheidsfuncties regelt zijn tegelijkertijd ook daarvoor wijzigingen doorgevoerd.

Deze wijzigingen komen voort uit de evaluatie van de spoorwegwetgeving die in 2008/2009 is uitgevoerd, maar vloeit ook voort uit de TSI's (Technische Specificaties Interoperabiliteit).

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

In Hoofdstuk F. is de ontwikkeling van veiligheidscertificering en -vergunningen weergegeven.

In Bijlage D. is een lijst van wet- en regelgeving opgenomen die belangrijk zijn en essentiële wijzigingen omvatten.

F . De ontwikkeling van veiligheidscertificering en -vergunningen

F.1. Nationale wetgeving – startdata – beschikbaarheid

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

De startdatum is de dag waarop de wet over de exploitatieveiligheid van de spoorwegen van kracht werd, namelijk 13 mei 2011 [Staatsblad 2011, nr. 218].

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

De startdatum is de dag waarop de wet over de exploitatieveiligheid van de spoorwegen van kracht werd, namelijk 1 januari 2005 [Spoorwegwet 2005].

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

De nationale veiligheidsvoorschriften worden officieel gepubliceerd in de Staatscourant.

Deze kunnen doorlopend geconsulteerd worden via de website wetten.overheid.nl

Certificering van machinisten: Volgens de Europese richtlijn 2010/17/EG van 29.10.2009 gaat het volgende tijdschema per november 2011 van start.

- Nov 2011 Invoering van registers
- Nov 2011 Afgifte van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen voor grensoverschrijdende diensten
- Nov 2013 Afgifte van nieuwe vergunningen en bevoegdheidsbewijzen
- Nov 2018 Alle machinisten moeten zijn voorzien van de nieuwe documenten
- Nov 2018 Overgangsbepaling bestaande documenten geldig tot 7 jaar na het aanleggen van de registers

In Nederland wordt vanaf april 2012 gestart met de mogelijkheid van afgifte van de nieuwe machinistenvergunningen.

F.2. Numerieke gegevens

Zie bij Bijlage E.

F.3. Procedureaspecten

Er bestaan in Nederland drie categorieën bedrijfsvergunning:

- de EU-bedrijfsvergunning, voor algemeen personen- en goederenvervoer;
- de beperkte bedrijfsvergunning A, voor rangeren, voor eigen vervoer en voor deelnemen aan het spoorverkeer zonder vervoer te verrichten;
- de beperkte bedrijfsvergunning B, voor rijden binnen een station en voor zelfrijdend gereedschap op buitendienstgestelde sporen.

De EU-vergunning is geldig in alle EU-landen. Een spoorwegonderneming vraagt en krijgt die in haar land van vestiging. De categorie A- en B-bedrijfsvergunningen gelden alleen binnen Nederland.

Het veiligheidscertificaat wordt verstrekt door de Inspectie aan een spoorwegonderneming wanneer deze een goed en werkend veiligheidssysteem heeft ingericht. Het veiligheidssysteem moet passen bij de organisatie en activiteiten van de vervoerder.

Deel A van het veiligheidscertificaat wordt afgegeven in het land van vestiging van de spoorwegonderneming. Deel B wordt afgegeven in het land waarin de onderneming rijdt.

F.3.1. Veiligheidscertificaten deel A

F.3.1.1. Redenen voor de bijwerking/wijziging certificaten deel A (bv. verandering in het type dienstverlening, omvang van het verkeer, grootte van het bedrijf).

Niet van toepassing

F.3.1.2. Belangrijkste redenen indien de gemiddelde tijd voor de uitreiking van certificaten deel A (beperkt tot die vernoemd in bijlage E en na ontvangst van de nodige informatie) langer duurde dan de 4 maanden bepaald in artikel 12(1) van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Het ontbreken van personele capaciteit of onvolledigheid van aangeleverde documentatie bij de aanvraag voor deel A.

F.3.1.3. Overzicht van de aanvragen van andere Nationale Veiligheidsinstanties om inlichtingen te controleren/krijgen betreffende het certificaat deel A van een spoorwegonderneming die in hun land gecertificeerd werd, maar in een andere lidstaat om een certificaat deel B vraagt.

Niet van toepassing.

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

Vertraging in de afgifte van deel A door Duitsland.

F.3.1.5. Leges bij aanvraag voor een certificaat deel A:

- *Artikel 6 Regeling tarieven Spoorwegwet 2011*
 1. Voor de behandeling van een aanvraag tot het verlenen van een veiligheidsattest als bedoeld in artikel 32 van de wet is een tarief verschuldigd als opgenomen in onderstaande tabel:

Veiligheidsattest	Deel A	Deel B
veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die minder dan 300 personeelsleden een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 11.671,-	€ 7.779,-
veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die 300 personeelsleden of meer een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 24.801,-	€ 16.534,-
veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die gebruik maakt van de hoofdspoorweg op één locatie ten behoeve van overgave van spoorvoertuigen of met zelfrijdend gereedschap of een daarmee vergelijkbaar voertuig om werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorweg uit te voeren op een deel van een hoofdspoorweg dat daartoe buiten dienst is gesteld.	€ 4.455,-	-

2. Voor de behandeling van een aanvraag tot het opnieuw verlenen van een veiligheidsattest als bedoeld in artikel 32 van de wet is een tarief verschuldigd als opgenomen in onderstaande tabel:

Hernieuwd veiligheidsattest	Deel A	Deel B
hernieuwd veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die minder dan 300 personeelsleden een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 9.148,-	€ 6.905,-
hernieuwd veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die 300 personeelsleden of meer een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 12.516,-	€ 5.836,-
hernieuwd veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die gebruik maakt van de hoofdspoorweg op één locatie ten behoeve van overgave van spoorvoertuigen of met zelfrijdend gereedschap of een daarmee vergelijkbaar voertuig om werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorweg uit te voeren op een deel van een hoofdspoorweg dat daartoe buiten dienst is gesteld.	€ 4.455,-	-

- *Artikel 7 Regeling tarieven Spoorwegwet 2011*

Voor de behandeling van een aanvraag tot wijziging van een veiligheidsattest als bedoeld in artikel 33, zesde lid, van de wet is een tarief verschuldigd als opgenomen in onderstaande tabel:

Wijziging veiligheidsattest	Deel A	Deel B
wijziging van een veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die minder dan 300 personeelsleden een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 5.836,-	€ 3.890,-
Wijziging van een veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die 300 personeelsleden of meer een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 8.753,-	€ 5.836,-
wijziging van een veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die gebruik maakt van de hoofdspoorweg op één locatie ten behoeve van overgave van spoorvoertuigen of met zelfrijdend gereedschap of een daarmee vergelijkbaar voertuig om werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorweg uit te voeren op een deel van een hoofdspoorweg dat daartoe buiten dienst is gesteld.	€ 1.485,-	-

F.3.1.6. Samenvatting van de problemen met het gebruik van de geharmoniseerde formaten voor certificaten deel A, in het bijzonder met betrekking tot de categorieën voor soort en omvang van de dienstverlening.

Niet van toepassing.

F.3.1.7. Samenvatting van de gemeenschappelijke problemen/moeilijkheden voor de ILT met toepassingsprocedures voor certificaten deel A.

Niet van toepassing.

F.3.1.8. Samenvatting van de door spoorwegondernemingen vermelde problemen bij de aanvraag van een certificaat deel A.

Niet van toepassing.

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

Niet van toepassing.

F.3.2. Veiligheidscertificaten deel B

F.3.2.1. Redenen voor de bijwerking/wijziging van certificaten deel B (bv. verandering in het type dienstverlening, omvang van het verkeer, te exploiteren lijnen, soort rollend materieel, categorie bemanning enz.).

Niet van toepassing.

F.3.2.2. Belangrijkste redenen indien de gemiddelde tijd voor de uitreiking van certificaten deel B (beperkt tot die vernoemd in bijlage E en na ontvangst van de nodige inlichtingen) langer duurde dan de 4 maanden bepaald in artikel 12(1) van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Het ontbreken van personele capaciteit of onvolledigheid van aangeleverde documentatie bij de aanvraag voor deel A.

F.3.2.3. Leges bij aanvraag voor een certificaat deel B

Zie tabellen bij 3.1.3 over leges certificaten deel A.

F.3.2.4. Samenvatting van de problemen bij het gebruik van de geharmoniseerde formaten voor certificaten deel B, in het bijzonder met betrekking tot de categorieën voor soort en omvang van de dienstverlening.

Niet van toepassing.

F.3.2.5. Samenvatting van de gemeenschappelijke problemen/moeilijkheden voor de ILT met toepassingsprocedures voor certificaten deel B.

Niet van toepassing.

F.3.2.6. Samenvatting van de door spoorwegondernemingen vermelde problemen bij de aanvraag van een certificaat deel B.

Niet van toepassing.

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

Niet van toepassing.

F.3.3. Veiligheidsvergunningen

Bij veiligheidsvergunningen gaat het om infrastructuur, onder beheer van ProRail. De veiligheidsvergunning is in 2011 vernieuwd met een looptijd van drie jaar. Het is een vergunning die onder nationale regelgeving is afgegeven. Daarom zijn de onderstaande vragen niet van toepassing.

F.3.3.1. Redenen om de veiligheidsvergunningen bij te werken of te wijzigen.

Niet van toepassing.

F.3.3.2. Belangrijkste redenen voor een vertraging bij de uitreiking van veiligheidsvergunningen (enkel degene die worden vermeld in bijlage E en na ontvangst van alle nodige informatie) van langer dan de 4 maanden voorzien in artikel 12(1) van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Niet van toepassing.

F.3.3.3. Samenvatting van de problemen of moeilijkheden die regelmatig optreden in het kader van aanvraagprocedures voor veiligheidsvergunningen.

Niet van toepassing.

F.3.3.4. Samenvatting van de problemen gesignaleerd door de infrastructuurbeheerders bij hun aanvraag van een veiligheidsvergunning.

Niet van toepassing.

F.3.3.5. Feedbackprocedure (zoals een vragenlijst) waarmee de infrastructuurbeheerder zijn mening kan uitdrukken over de procedures en praktijken die te maken hebben met de uitreiking van certificaten, of die hij kan gebruiken om klacht neer te leggen.

Niet van toepassing.

F.3.3.6. Vergoeding voor de uitreiking van een veiligheidsvergunning was niet vastgesteld in 2011.

Vanaf 2012 is voor de behandeling van een aanvraag tot het verlenen van een vergunning een tarief van €106,= per uur verschuldigd.

G . Toezicht op spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders

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

G.1.1. Audits / Inspecties / Checklists

Het raildomein in Nederland staat onder toezicht van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Het toezicht richt zich op een veilig transport over het spoor, waarbij gedacht moet worden aan de toelating en certificering (vergunningverlening) van bedrijven en voertuigen en de handhaving van wet- en regelgeving (Spoorwegwet, Arbowet, relevante Europese regelgeving) met betrekking tot infrastructuur, personeel, materieel en veiligheidsprocessen. Spoorlijnen op fabrieksterreinen vallen niet onder dit toezicht, evenals stadstramlijnen.

Het toezicht omvat:

- De railinfrastructuur
- De beheerder van de railinfrastructuur
- De bedrijven die vervoer aanbieden over de railinfrastructuur
- Bepaalde functionarissen die beroepsmatig op de railinfrastructuur werken.
- De voertuigen die over de railinfrastructuur rijden
- Bedrijven die keuringen uitvoeren aan infrastructuur, voertuigen of personen
- Bedrijven die opleiden en die examens mogen afnemen

De ILT houdt toezicht op de ondernemingen en handhaaft deze door middel van het uitgeven of intrekken van vergunningen, certificaten en controleert de naleving via inspecties en/of audits. De Inspectie onderscheidt de volgende type ondernemingen waar toezicht op wordt gehouden:

- Spoorwegonderneming
- Infrastructuurbeheerder
- Keuringsinstituut (medische keuring)
- Keuringsinstituut (psychologische keuring)
- Keuringsinstantie (infrastructuur en/of rollend materieel)
- Exameninstituut
- Opleidingsinstituut
- Materieeleigenaar en materieelhouder
- Onderhoudsbedrijf
- Personeelsleverancier/personeelssteller
- Aannemer
- Rangeerbedrijf
- Historisch materieel

De ILT inspecteerde/auditeerde in 2011 2641 maal en interveniëerde 800 maal (675 waarschuwingen, 125 sancties). De beschikbare menskracht voor spoorveiligheid bedroeg 45 fte. Er is in 2011 € 952.391,-- ontvangen voor het behandelen van aanvragen voor vergunningen.

G.1.2. Aandachtspunten bij de Nationale autoriteit voor spoorveiligheid in Nederland

- Invoering van wet- en regelgeving die uit Europa komt;
 - Invoering van het toezicht op opleidingsinstituten en examens;
 - het voor het eerst afgeven van machinistenvergunningen;
 - Invoering van de "entity in charge of maintenance".
-
- De aantallen letsels en incidenten, getoetst aan de doelstellingen die in de Derde Kadernota Railveiligheid, leiden tot de conclusie dat het gerealiseerde veiligheidsniveau van het voorgaande jaar niet op alle onderwerpen kon worden vast gehouden. Er zijn ook verbeteringen geconstateerd. Kijken we naar de meerjarige gemiddelde waarden, dan zijn de meeste trends positief.

G.2. Beoordeling van jaarverslagen van infrastructuurbeheerders en de spoorwegbedrijven

Infrastructuurbeheerders, spoorwegbedrijven en aannemers voor spoorwerkzaamheden verstrekken voor 30 juni van het lopende jaar hun veiligheidsrapporten aan de minister van Infrastructuur en Milieu (conform artikel 9(4) van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn). Het betreft een infrastructuurbeheerder (ProRail) met haar (gedeeltelijke) dochteronderneming Keyrail, vijftientig goederenvervoerders, dertien reizigersvervoerders en twintig aannemers die een veiligheidsattest hebben in 2011 met een verplichting een verslag te geven over hun veiligheidsmanagementsysteem en incidenten op het spoor.

De jaarverslagen worden beoordeeld op de uitvoering van het veiligheidsmanagementsysteem en getoetst op de inhoudelijke normen. De rapportages van incidenten en ongevallen op het spoor worden gebruikt bij het opstellen van dit jaarverslag.

De ILT voert inspecties en audits uit. Bij de infrastructuurbeheerders en de spoorwegbedrijven betrof het de volgende aantallen:

Tabel 10: Aantal inspecties van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders in 2011

INSPECTIES en AUDITS	Afgegeven Veiligheids-certificaten Deel A	Afgegeven Veiligheids-certificaten Deel B	Afgegeven Veiligheids-autorisaties	Andere activiteiten
gepland	0	0	0	0
ongepland	0	0	0	164
Uitgevoerd	1510	124	33	164

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

Van de 800 handhavende acties waren er 675 waarschuwingen en 125 bestuursrechtelijke maatregelen zoals last onder dwangsom, bestuurlijke boete en bestuursdwang. Daarnaast is één certificaat deel B ingetrokken.

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

Er zijn geen klachten ontvangen in 2011.

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

Er zijn geen klachten ontvangen in 2011.

H . Verslag over de toepassing van de CSM betreffende risicoanalyse en beoordeling

De Europese regeling 2009/352/EG is in Nederland onverkort van kracht. Het stelt een gemeenschappelijke veiligheidsmethode vast voor risico-evaluatie en -beoordeling als bedoeld in artikel 6, lid 3, onder a), van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Bij modificaties van spoorvoertuigen is het in Nederland verplicht om alles te melden bij de Inspectie Leefomgeving en Transport. In 2011 zijn er geen CSM-rapportages ingediend bij een aanvraag.

Ongeveer 2% van de aanvragen die in 2011 zijn ingediend hadden betrekking op het treinbeveiligingssysteem ERTMS. In al deze gevallen was een inbreng aanwezig van een assessment body, die de onafhankelijke beoordeling van de veiligheid had uitgevoerd.

Er is geen ervaring opgedaan met interface management bij de toepassing van CSM betreffende risicoanalyse en beoordeling.

De NSA heeft geen experimenten lopen voor risico-evaluatie en assessments.

Er is geen procedure, bijvoorbeeld een vragenlijst, die spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders de mogelijkheid biedt om hun ervaring weer te geven op de Europese regels voor CSM op risicomangement.

Er is geen sprake van een revisie van nationale regelgeving die de Europese regels voor CSM op risicomangement invoert. De Europese regeling 2009/352/EG is in Nederland zonder revisie van kracht.

I . Alternatieve maatregelen vanwege afwijkingen van ECM certificeringsopzet

De ILT nam deel aan de 'taskforce Entity in Charge of Maintenance' (ECM). Het resultaat van deze werkgroep is de ECM verordening EU 445/2011. Naast deze verordening zijn een aantal handleidingen geschreven, die de diverse trajecten voor de ECM, de certificerende instantie en de NSA's verduidelijken.

De ILT heeft na de inwerkingtreding van de verordening 445/2011 vooral aandacht besteed aan het vervolgetraject. Zo is tijdens de reguliere audits voor veiligheidsat- testen voorlichting gegeven over de onderhoudsverantwoordelijke. Verder heeft de ILT de koppeling gelegd naar artikel 48 Spoorwegwet. Om aan te sluiten bij de nati- onale regelgeving is sinds kort ook een regeling van kracht die het management van de overige spoorvoertuigen regelt; de verordening 445/2011 geldt immers alleen voor goederenwagens.

Inmiddels heeft de Inspectie ten behoeve van de beoordeling van aanvragen voor zowel de onderhoudsverantwoordelijke in de zin van de verordening 445/2011 als in de zin van artikel 48 Spoorwegwet checklisten opgesteld. Deze lijsten zijn modulair en worden in de huidige pilot beproefd. De verwachting is dat de lijsten evenals de bijbehorende handleiding en procesbeschrijving aan het eind van 2012 gebruikt kunnen worden voor de reguliere aanvragen.

J . Conclusies over het rapportagejaar 2011 – Prioriteiten

De gerapporteerde gegevens hebben betrekking op de vier hoofdthema's van de Derde Kadernota Railveiligheid: vergunningverlening en certificering, veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven.

Voor vergunningverlening en certificering ligt de prioriteit van de ILT op de verdere implementatie van de regelgeving rond ECM's en machinistenvergunningen. Voor dat laatste gaat dit naast de verstrekking van de vergunningen om de certificering van de opleidingen.

Voor veilig vervoeren ligt de prioriteit van de ILT op basis van de hier gerapporteerde gegevens bij de aanpak van STS, het beheer en onderhoud van de infrastructuur, de relatie tussen infrastructuurbeheerder en aannemer (informatieverstrekking, regelgeving, normen en kaders) en de aanpak van problemen na incidenten. De ILT schakelt steeds meer over op handhavend onderzoek naar (majeure) incidenten.

Voor veilig werken geldt voor ILT ook dat prioritair aandacht wordt gegeven aan het naleven van de veiligheidsregelgeving. Ook hier maakt dit deels onderdeel uit van de relatie tussen infrastructuurbeheerder en aannemer.

Voor veilig leven gelden als prioriteit de problematiek rond spoorwegovergangen en het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor.

K . Bronnen van informatie

- Interne informatie uit inspectie- en onderzoeksgegevens
- Informatie van spoorwegondernemingen
- Informatie van infrastructuurbeheerders
- Publicaties op internet

L . Bijlagen

Bijlage A1: Spoorwernet in Nederland, het hoofdspoor voor treinverkeer

Bijlage A2: Ondernemingen in de spoorsector in Nederland die een veiligheidsattest, certificaat, vergunning, of erkenning ontvingen van de ILT

Bijlage B: Organigram ILT

Bijlage C: Veiligheidsindicatoren: cijfergegevens en gebruikte definities

Bijlage D: Belangrijke wijzigingen in de wetgeving en regelgeving

Bijlage E: De ontwikkeling van veiligheids certificering en autorisatie –Numerieke gegevens

Bijlage A1.: Spoorwernet in Nederland, het hoofdspoor voor treinverkeer



Legenda	
	1 spoor
	2 sporen
	3 of meer sporen
	Station/knooppunt
75	Afstand in kilometers

Hoofdspoorwegen
 Situatie januari 2012
 Bron: ProRail, Netverklaring 2012

Bijlage A2.: Ondernemingen die een veiligheidsattest, certificaat, vergunning, of erkenning ontvingen van de ILT in relatie tot de spoorsector in Nederland

Tabel 11: Houders spoorvoertuigen

HOUDER SPOORVOERTUIG	Type	Totaal EVN	Ingeschreven	Buiten werking	Uitgeschreven
AAEC	Goederen	552	552		
Arriva Openbaarvervoer NV	GTW DMU 2 2/8	4	4		
Arriva Openbaarvervoer NV	GTW DMU 2/6, Bk1	22	22		
Arriva Openbaarvervoer NV	GTW DMU 2/6, Bk2	22	22		
Arriva Openbaarvervoer NV	GTW DMU 2/6, m2	22	22		
Arriva Openbaarvervoer NV	GTW DMU 2/8, B	27	27		
Arriva Openbaarvervoer NV	GTW DMU 2/8, Bk1	29	29		
Arriva Openbaarvervoer NV	GTW DMU 2/8, Bk2	29	29		
Arriva Openbaarvervoer NV	GTW DMU 2/8, m2	31	31		
Arriva Openbaarvervoer NV	GTW DMU-2 2/8	4	4		
Arriva Openbaarvervoer NV	GTW EMU 2/6, Bk1	1	1		
Arriva Openbaarvervoer NV	GTW EMU 2/6, Bk2	1	1		
Arriva Openbaarvervoer NV	GTW EMU 2/6, m2	1	1		
Arriva Openbaarvervoer NV	GTW EMU 2/8, B	6	6		
Arriva Openbaarvervoer NV	GTW EMU 2/8, Bk1	6	6		
Arriva Openbaarvervoer NV	GTW EMU 2/8, Bk2	6	6		
Arriva Openbaarvervoer NV	GTW EMU 2/8, m2	6	6		
Arriva Openbaarvervoer NV	GTW-2 2/6	3	3		
BAM RAIL B.V.	08-275 3S	1	1		
BAM RAIL B.V.	08-275 3S+	1	1		
BAM RAIL B.V.	08-275-4 ZW	1	1		
BAM RAIL B.V.	09-16 CAT-ZW	1	1		
BAM RAIL B.V.	09-32 4S	1	1		
BAM RAIL B.V.	BR703	1	1		
BAM RAIL B.V.	EV1 BN-GF-66	1	1		
BAM RAIL B.V.	EV2 BN-GF-67	1	1		
BAM RAIL B.V.	EV3 BN-GF-68	1	1		
BAM RAIL B.V.	FRB 25.1	1	1		
BAM RAIL B.V.	FRB 25.2	1	1		
BAM RAIL B.V.	Goederen	38	38		
BAM RAIL B.V.	MOSI 27	1	1		
BAM RAIL B.V.	Schouwvoertuig 2	1	1		
BAM RAIL B.V.	SSP 110 SW	1	1		

BAM RAIL B.V.	Wagon geluidmeet 4-asser DM	1	1		
BAM RAIL B.V.	Wagon mobiele werkplaats 01	1	1		
BASF SE	Goederen	111	111		
BGTransport DVVO	Goederen	248	248		
BLP Wiebe Logistik GmbH	Maxima 40CC	1	1		
Connexion NV	Protos, A	5	5		
Connexion NV	Protos, B	5	5		
Corus staal	Goederen	6	6		
Crossrail Benelux NV	JT42CWRM	4	4		
DB Schenker Rail Deutschland	BR 185	3	3		
DB Schenker Rail Deutschland	Goederen	660	659		1
DB(L) Schenker Rail Nederland N.V.	BR204	5	4		1
DB(L) Schenker Rail Nederland N.V.	BR363	7	7		
DB(L) Schenker Rail Nederland N.V.	DE6400	120	114		6
DB(L) Schenker Rail Nederland N.V.	E1600	23	20	3	
DB(L) Schenker Rail Nederland N.V.	E3000	4	4		
DB(L) Schenker Rail Nederland N.V.	Goederen	1011	838		173
Deutsche Bahn AG		1	1		
Ermewa s.a.s	Goederen	80	80		
ERS Railways BV	Class 66	2	2		
ERS Railways BV	G1206	2	2		
Eurailscout Inspection & Analysis	2200/2300	3	3		
Eurailscout Inspection & Analysis	Goederen	1	1		
Eurailscout Inspection & Analysis	UST96	1	1		
Euro-Express Treincharter	E1250	4	4		
Euro-Express Treincharter	V-60	3	3		
Euro-Express Treincharter	V60 II	2	2		
GATX Rail Austria GmbH	Goederen	445	445		
GATX Rail Germany GmbH	Goederen	948	948		
Havelländische Eisenbahn AG	Maxima 40CC	1	1		
Herik Rail Events B.V.	Reiziger	3	3		
Herik Rail Events B.V.	Reizigers	2	2		
Het Spoorwegmuseum	Bs 28 101	1	1		
Het Spoorwegmuseum	DE I 41	1		1	
Het Spoorwegmuseum	DE III 114	1		1	
Het Spoorwegmuseum	DE III 27	1		1	
Het Spoorwegmuseum	DE loc 2215	1		1	
Het Spoorwegmuseum	DE loc 2264	1		1	

Het Spoorwegmuseum	DE loc 2498	1		1	
Het Spoorwegmuseum	DE loc 311	1		1	
Het Spoorwegmuseum	DE loc 345	1		1	
Het Spoorwegmuseum	DE loc 362	1		1	
Het Spoorwegmuseum	DE loc 629	1		1	
Het Spoorwegmuseum	DE loc 673	1		1	
Het Spoorwegmuseum	Eloc 1010	1		1	
Het Spoorwegmuseum	Eloc 1107	1		1	
Het Spoorwegmuseum	Eloc 1125	1		1	
Het Spoorwegmuseum	Eloc 1202	1		1	
Het Spoorwegmuseum	Eloc 1302	1		1	
Het Spoorwegmuseum	Eloc 1312	1		1	
Het Spoorwegmuseum	Eloc 1656	1	1		
Het Spoorwegmuseum	Goederen	30		30	
Het Spoorwegmuseum	mat'24 BD 9107	1		1	
Het Spoorwegmuseum	mat'36 252, BCK	1		1	
Het Spoorwegmuseum	mat'36 252, CDk	1		1	
Het Spoorwegmuseum	mat'46 273	1		1	
Het Spoorwegmuseum	mat'54 386	1		1	
Het Spoorwegmuseum	mat'64 876 Abk	1	1		
Het Spoorwegmuseum	mat'64 876 Bk	1	1		
Het Spoorwegmuseum	mP 3031	1		1	
Het Spoorwegmuseum	Reiziger	3		3	
Het Spoorwegmuseum	Reizigers	11		11	
Het Spoorwegmuseum	Stoomloc SJ B 1289	1		1	
HSA Beheer N.V.	Reizigers	59	59		
HSA Beheer N.V.	TRAXX 186 F140MS DABNL (variant KF)	2	2		
HSA Beheer N.V.	Traxx, DABNL	12	12		
Husa Transportation Railway Services Nederland BV	DE5800	3	3		
Husa Transportation Railway Services Nederland BV	DH6000 / V60-Ost	3			3
Husa Transportation Railway Services Nederland BV	G1206	2	2		
Husa Transportation Railway Services Nederland BV	Goederen	1	1		
Lloyds Register Rail Europe B.V.	Reiziger	1	1		
LOCON Benelux BV	DE6700	4	4		
LOCON Benelux BV	Goederen	4	4		
LOCON Benelux BV	Loc 1800	2	2		
NACCO S.A.S	Goederen	364	364		
NedTrain B.V.	Bemo B2675	1	1		
NedTrain B.V.	G400B - 701	13	13		
NedTrain B.V.	Goederen	11	2		9

NedTrain B.V.	Niteq 4000H	1	1		
NedTrain B.V.	Niteq RRM1500	2	2		
NedTrain B.V.	Niteq RRM2000	1	1		
NedTrain B.V.	Niteq4000U	3	3		
NedTrain B.V.	Reiziger	1	1		
NS Internationaal B.V	Reizigers	57	57		
NS Reizigers BV	DD IRM 4 mBvk1	1	1		
NS Reizigers BV	DDM2_3 Abv	77	77		
NS Reizigers BV	DDM2_3 bv	102	101		1
NS Reizigers BV	DDM2_3 Bvk	79	77		2
NS Reizigers BV	DDM2_3 mDDM	50	50		
NS Reizigers BV	DM90 Abk	36	36		
NS Reizigers BV	DM90 Bk1	36	36		
NS Reizigers BV	Goederen	2		1	1
NS Reizigers BV	ICM-III AB	87	87		
NS Reizigers BV	ICM-III mBk	87	87		
NS Reizigers BV	ICM-III sBFk	87	87		
NS Reizigers BV	ICM-IV A	50	50		
NS Reizigers BV	ICM-IV mB	50	50		
NS Reizigers BV	ICM-IV mBdK	50	50		
NS Reizigers BV	ICM-IV sbfk	50	50		
NS Reizigers BV	Loc 1700	80	80		
NS Reizigers BV	Loc 1800	32	31		1
NS Reizigers BV	Mat 64 II Abk	189	146		43
NS Reizigers BV	Mat 64 II Bk	189	145		44
NS Reizigers BV	Mat 64 IV AB	27	2		25
NS Reizigers BV	Mat 64 IV B	27	2		25
NS Reizigers BV	Mat 64 IV Bk1	27	2		25
NS Reizigers BV	Mat 64 IV Bk2	27	2		25
NS Reizigers BV	Reizigers	198	198		
NS Reizigers BV	SGM-II Bk1	30	30		
NS Reizigers BV	SGM-II Bk2	30	30		
NS Reizigers BV	SGM-III AB	60	60		
NS Reizigers BV	SGM-III Bk1	60	60		
NS Reizigers BV	SGM-III Bk2	60	60		
NS Reizigers BV	SLT IV B1	6	6		
NS Reizigers BV	SLT IV mABk1	6	6		
NS Reizigers BV	SLT IV mABk2	6	6		
NS Reizigers BV	SLT IV mB1	6	6		
NS Reizigers BV	SLT VI AB	7	7		
NS Reizigers BV	SLT VI B2	7	7		
NS Reizigers BV	SLT VI mABk1	7	7		

NS Reizigers BV	SLT VI mABk2	7	7		
NS Reizigers BV	SLT VI mB2	7	7		
NS Reizigers BV	SLT VI mB3	7	7		
NS Reizigers BV	SLTIV, B1	18	18		
NS Reizigers BV	SLTIV, mAbk1	18	18		
NS Reizigers BV	SLTIV, mABk2	18	18		
NS Reizigers BV	SLTIV, mB1	18	18		
NS Reizigers BV	SLTIV,B1	36	36		
NS Reizigers BV	SLTIV,mABk1	36	36		
NS Reizigers BV	SLTIV,mABk2	36	36		
NS Reizigers BV	SLTIV,mB1	36	36		
NS Reizigers BV	SLTVI, AB	16	16		
NS Reizigers BV	SLTVI, B2	16	16		
NS Reizigers BV	SLTVI, mAbk1	3	3		
NS Reizigers BV	SLTVI, mAbk3	27	27		
NS Reizigers BV	SLTVI, mABk4	2	2		
NS Reizigers BV	SLTVI, mB2	16	16		
NS Reizigers BV	SLTVI, mB3	16	16		
NS Reizigers BV	SLTVI,AB	38	38		
NS Reizigers BV	SLTVI,B2	38	38		
NS Reizigers BV	SLTVI,mABk3	38	38		
NS Reizigers BV	SLTVI,mABk4	38	38		
NS Reizigers BV	SLTVI,mB2	38	38		
NS Reizigers BV	SLTVI,mB3	38	38		
NS Reizigers BV	VIRM 4 Abv 3	51	51		
NS Reizigers BV	VIRM 4 Abv 6	51	51		
NS Reizigers BV	VIRM 4 mBvk 1/2	102	102		
NS Reizigers BV	VIRM Abv3/4	127	127		
NS Reizigers BV	VIRM Abv5	80	80		
NS Reizigers BV	VIRM Abv6	127	127		
NS Reizigers BV	VIRM Bvk1/2	258	258		
NS Reizigers BV	VIRM mBv7	80	80		
On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausr. GmbH	Goederen	420	420		
Onrail	Goederen	470	470		
ORV On Rail Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH	Goederen	120	120		
Ox traction N.V.	Maxima 40CC	1	1		
Proberen	Goederen	2		1	1
Railinsight BV	Reiziger	4	4		
RailMotion AG	Goederen	305	232		73
Railpool München	TRAXX E186 F140MS variant KF (D-A-B-NL)	2	2		

Rotterdam Rail Feeding	BR 203	8	8		
Rotterdam Rail Feeding	Goederen	2	2		
Rotterdam Rail Feeding	NS 600	5	5		
Rotterdam Rail Feeding	T 73.3	8	8		
SBB Cargo Deutschland GmbH	E 186, KF	2	2		
Shunter B.V.	BR 203	2	2		
Shunter B.V.	DR6000	1	1		
Shunter B.V.	MB11N	1	1		
Shunter B.V.	MB125N	2	2		
Shunter B.V.	MB170N	2	2		
Shunter B.V.	MB200N	3	3		
Shunter B.V.	MB360N	1	1		
Shunter B.V.	MB5N	1	1		
Shunter B.V.	MB9N	6	6		
Shunter B.V.	MC14N	2	2		
Shunter B.V.	MC500N	1	1		
Shunter B.V.	MEC 500	3	3		
Shunter B.V.	Niteq 4000H	1	1		
Shunter B.V.	RW110DH	2	2		
Sncf	Goederen	1			1
STIBANS	Goederen	1			1
Stichting Stadskanaal Rail	Goederen	17	17		
Stock transport	Maxima 40CC	1	1		
Stoom Stichting Nederland	Reizigers	1	1		
Stoomtram Hoorn Medenblik	Goederen	7	7		
Strukton Rail Equipment	Beaver 23 / 08-275 ZWL	1	1		
Strukton Rail Equipment	CSM 2 / 09-32	1	1		
Strukton Rail Equipment	CSM 3 / 09-16	1	1		
Strukton Rail Equipment	CSM 4 / 09-3X	1	1		
Strukton Rail Equipment	CSM 5 / 09-3X	1	1		
Strukton Rail Equipment	CSM 6 / 09-16	1	1		
Strukton Rail Equipment	Gemma / FUM 100	1	1		
Strukton Rail Equipment	Goederen	116	116		
Strukton Rail Equipment	HBA / FM 7	1	1		
Strukton Rail Equipment	HBA XL / FM 9	1	1		
Strukton Rail Equipment	HBW de Merel	1	1		
Strukton Rail Equipment	KTH 3 / RM80 UHR	1	1		
Strukton Rail Equipment	KTH 4 / C750	1	1		
Strukton Rail Equipment	KTH 860 AHM / RM 860 AHM	1	1		
Strukton Rail Equipment	Loc Ankie / DG1200	1	1		
Strukton Rail Equipment	Loc Carin / G1206	1	1		

Strukton Rail Equipment	Loc Danique / G1206	1	1		
Strukton Rail Equipment	Loc Demi / G1206	1	1		
Strukton Rail Equipment	Loc Herma / MB 9N	1	1		
Strukton Rail Equipment	Loc Irene / DG1200	1	1		
Strukton Rail Equipment	Loc Janine / DG1200	1	1		
Strukton Rail Equipment	Loc Monique / DG1200	1	1		
Strukton Rail Equipment	Loc TD Zutphen / LK60	1	1		
Strukton Rail Equipment	Loc Tiny / MC 14N	1	1		
Strukton Rail Equipment	Loc Willy / G1206	1	1		
Strukton Rail Equipment	MFS 19 / MFS 33	1	1		
Strukton Rail Equipment	MFS 20 / MFS 33	1	1		
Strukton Rail Equipment	MFS 21 / MFS 100	1	1		
Strukton Rail Equipment	MFS 22 / MFS 100	1	1		
Strukton Rail Equipment	MFS 23 / MFS 100	1	1		
Strukton Rail Equipment	MFS 24 / MFS 100	1	1		
Strukton Rail Equipment	MFS 25 / MFS 101	1	1		
Strukton Rail Equipment	MFS 26 / MFS 102	1	1		
Strukton Rail Equipment	MFS 27 / MFS 100	1	1		
Strukton Rail Equipment	MFS 28 / MFS 100	1	1		
Strukton Rail Equipment	MFS 29 / MFS 100	1	1		
Strukton Rail Equipment	MFS 30 / MFS 100	1	1		
Strukton Rail Equipment	Ombouwtrein 2 / P95	1	1		
Strukton Rail Equipment	Ploeg 12 / SSP110SW	1	1		
Strukton Rail Equipment	Ploeg 14 / SSP110SW	1	1		
Strukton Rail Equipment	Ploeg 15 / SSP110SW	1	1		
Strukton Rail Equipment	Ploeg 16	1	1		
Strukton Rail Equipment	Ploeg 21 / R21LS	1	1		
Strukton Rail Equipment	Ravot 2 / TG 80 4NS	1	1		
Strukton Rail Equipment	Ravot 3 / Mosi	1	1		
Strukton Rail Equipment	RDBW / LK 60	1	1		
Strukton Rail Equipment	Stab 10 / DGS-42N	1	1		
Strukton Rail Equipment	Stab 11 / DGS-62N	1	1		
Strukton Rail Equipment	ULS3000-D / Beladestation	1	1		
Strukton Rail Equipment	Unimat 4 / 08-275	1	1		
Strukton Rail Equipment	Unimat 5 / 08-475 4S	1	1		
Strukton Rail Equipment	Unimat 7 / 08-475 4S	1	1		
Strukton Rail Equipment	Unimat 8 / 08-475 4S	1	1		
Strukton Rail Equipment	Unimat 9 / 08-475 4S	1	1		
Strukton Rail Equipment	Unimobiel 25.1 /	1	1		

	FRB 25				
Strukton Rail Equipment	Unimobiel 25.2 / FRB 25	1	1		
Strukton Rail Equipment	Unimobiel 25.3 / FRB 25	1	1		
Strukton Rail Equipment	Unimobiel 25.4 / FRB 25	1	1		
Swietelsky Baugesellschaft m.b.H	KTH 2 / RM80	1	1		
Swietelsky Baugesellschaft m.b.H	MFS 33 1953	1	1		
Swietelsky Baugesellschaft m.b.H	MFS 33 1954	1	1		
Swietelsky Baugesellschaft m.b.H	MFS 33 1955	1	1		
Swietelsky Baugesellschaft m.b.H	MFSD 33 1956	1	1		
Swietelsky Baugesellschaft m.b.H	MFSD 33 1957	1	1		
Swietelsky Baugesellschaft m.b.H	MFSD 33 1958	1	1		
Swietelsky Baugesellschaft m.b.H	MFSD 33 1959	1	1		
Swietelsky Baugesellschaft m.b.H	MFSD 33 1960	1	1		
Swietelsky Baugesellschaft m.b.H	MFSD 33 1961	1	1		
Swietelsky Baugesellschaft m.b.H	MFSD 33 1962	1	1		
Swietelsky Baugesellschaft m.b.H	MFSD 33 1963	1	1		
Swietelsky Baugesellschaft m.b.H	MFSD 33 1964	1	1		
Swietelsky Baugesellschaft m.b.H	MFSD 33 1965	1	1		
Swietelsky Baugesellschaft m.b.H	MFSD 33 1966	1	1		
Swietelsky Baugesellschaft m.b.H	MFSD 33 1967	1	1		
Swietelsky Baugesellschaft m.b.H	MFSD 33 1968	1	1		
Swietelsky Baugesellschaft m.b.H	MFSD 33 1969	1	1		
Swietelsky Baugesellschaft m.b.H	MFSD 33 1970	1	1		
Syntus B.V.	DM90 Abk	2	2		
Syntus B.V.	DM90 Bk1	2	2		
Syntus B.V.	DM90, ABK	12	12		
Syntus B.V.	DM90, BK	12	12		
Syntus B.V.	Lint, A	24	24		
Syntus B.V.	Lint, B	24	24		
Veluwsche Stoomtrein Maatschappij	Goederen	20	19		1
Veolia Transport Rail B.V.	GTW DMU 2/6, Bk 2	1	1		
Veolia Transport Rail B.V.	GTW DMU 2/6, Bk1	6	6		
Veolia Transport Rail B.V.	GTW DMU 2/6, Bk2	5	5		
Veolia Transport Rail B.V.	GTW DMU 2/6, m2	6	6		
Veolia Transport Rail B.V.	GTW DMU 2/8, B	10	10		

Veolia Transport Rail B.V.	GTW DMU 2/8, Bk1	10	10		
Veolia Transport Rail B.V.	GTW DMU 2/8, Bk2	10	10		
Veolia Transport Rail B.V.	GTW DMU 2/8, m2	10	10		
Veolia Transport Rail B.V.	GTW EMU 2/6, Bk1	5	5		
Veolia Transport Rail B.V.	GTW EMU 2/6, Bk2	5	5		
Veolia Transport Rail B.V.	GTW EMU 2/6, m2	5	5		
Veolia Transport Rail B.V.	GTW EMU 2/8, B	3	3		
Veolia Transport Rail B.V.	GTW EMU 2/8, Bk1	3	2	1	
Veolia Transport Rail B.V.	GTW EMU 2/8, Bk2	3	3		
Veolia Transport Rail B.V.	GTW EMU 2/8, m2	3	3		
Voestalpine Railpro B.V.	Goederen	1587	1533	1	53
Voith Turbo Lokomotivtechnik GmbH & Go. KG	Maxima 30CC	2	2		
Voith Turbo Lokomotivtechnik GmbH & Go. KG	Maxima 30CC L06-30004	1	1		
Voith Turbo Lokomotivtechnik GmbH & Go. KG	Maxima 40CC	7	7		
VolkerRail Materieel	Beaver 1500	1	1		
VolkerRail Materieel	Beaver 1900	1	1		
VolkerRail Materieel	BR 203	5	5		
VolkerRail Materieel	DGS 42N	2	2		
VolkerRail Materieel	Goederen	70	69		1
VolkerRail Materieel	Henschel 209	1	1		
VolkerRail Materieel	Mosi 28	1	1		
VolkerRail Materieel	P&T USP 403 ZW	1	1		
VolkerRail Materieel	Ravot1	1	1		
VolkerRail Materieel	V60	2	2		
VolkerRail Materieel	VST-VR01	1	1		
VPS Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH	Goederen	8	8		
VTG Aktiengesellschaft	Goederen	634	624		10
VTG Austria Ges.m.b.H.	Goederen	20	20		
Wagon Care	Goederen	172	172		
(vervoerders)	Goederen	260	260		
Zuid-Limburgse Stoom Maatschappij	Goederen	2	2		
Totaal		13075	12474	75	526

Tabel 12: Adreslijst ondernemingen
Versie 11 oktober 2011

naam	postadres	postcode + woonplaats
Spoorwegondernemingen		
Arriva Personenvervoer Nederland BV	Postbus 626	8440 AP Heerenveen
BAM Rail B.V.	Postbus 3172	4800 DD Breda
B-Cargo (NV Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen)	Hallepoortlaan 40	B-1060 Brussel
CapTrain Belgium BV	Italiëlei 2	2000 Antwerpen
Connexion Openbaar Vervoer NV	Postbus 224	1200 AE Hilversum
Crossrail Benelux NV	Luchthavenlei 7A	2100 Deurne (Antwerpen)
CRS-Continental Rail Services BV	Moezelweg 151	3198 LS Rotterdam - Europoort
DB Regio NRW GmbH	Hafenstraße 69	48153 Münster
DB Schenker Rail Nederland NV	Postbus 2060	3500 GB Utrecht
Euro-Express Treincharter BV	Burgemeestersrand 57	2625 NV Delft
ERS Railways BV	Postbus 59018	3008 PA Rotterdam
Eurailscout Inspection & Analysis BV	Postbus 349	3800 AH Amersfoort
Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK)	Postbus 250348	50519 Keulen
HSA Beheer NV	Postbus 767	1000 AT Amsterdam
HSL Logistiek BV	Bruistensingel 160-A	5232 AC 's-Hertogenbosch
HTRS (voorheen ACTS Nederland BV)	Postbus 59179	3008 PD Rotterdam
KombiRail Europe BV	Postbus 540	3190 AL Hoogvliet (Rotterdam)
Lloyd's Register Rail Europe BV	Postbus 2016	3500 GA Utrecht
Locon Benelux	Noordzeelaan 20 B	8017 JW Zwolle
NS Reizigers B.V.	Postbus 2025	3500 HA Utrecht
NedTrain BV	Postbus 2167	3500 GD Utrecht
Rotterdam Rail Feeding B.V.	Europaweg 855	3199 LD Rotterdam
RTS Rail Transport Service GmbH	Puchstraße 184b	A-8055 Graz
Rurtalbahn Benelux BV	Postbus 59169	3008 PD Rotterdam
Shunter Tractie BV	Postbus 5185	3000 AD Rotterdam
Spitzke Spoorbouw BV	Peppelkade 3	3992 AL Houten
Strukton Rail Materieel BV	Postbus 1281	5200 BH 's-Hertogenbosch
Syntus BV	Postbus 17	7000 AA Doetinchem
TX Logistik AG	Rhöndorfer Straße 85	D-53604 Bad Honnef
Veolia Transport Rail BV	Postbus 1533	6201 BM Maastricht
VolkerRail Nederland BV	Postbus 240	4130 EE Vianen
Aannemers		
Asset Rail	Postbus 204	6680 AE Bemmelen
BAM Infratech NO	Postbus 7	6730 AA Ootmarsum
BAM Infratech MW en NW	Postbus 14	1160 AA Zwanenburg
BAM Rail	Postbus 3172	4800 DD Breda
Berg van den Nijmegen BV	Kerkenbos 12-02	6546 BE Nijmegen
Dura Vermeer	Postbus 466	2130 AL Hoofddorp

Eiffage Rail B.V.	Postbus 3195	5203 DD
Gelder van	Postbus 15	's-Hertogenbosch
GTI Infra	Reedijk 9	8050 AA Hattem
Imtech	Postbus 377	3274 KE Heinenoord
Nacap	Bijdorp-West 19	3800 AS Amersfoort
NedRail Spoorwegbouw VOF	Postbus 466	2992 LC Barendrecht
Spitzke Spoorbouw	Peppelkade 3	2130 AL Hoofddorp
Strukton Civiele Proj	Postbus 1025	3992 AL Houten
Strukton Infratechnieken	Postbus 1025	3600 BA Maarssen
Strukton Rail BV	Postbus 1025	3600 BA Maarssen
TechRail BV	Taurusavenue 100	3600 BA Maarssen
Tubex BV	Brugsevaart 6	2132 LS Hoofddorp
Voestalpine Railpro	Postbus 888	4501 NE Oostburg
Wilde de	Postbus 43	1200 AW Hilversum
		3417 ZG Montfoort
Rangeerbedrijven		
Arkema Rotterdam BV	Postbus 6030	3196 XH
		Vondelingenplaat /
		Rotterdam
ConRail BV	Postbus 322	4600 AH Bergen op
		Zoom
Historisch materieel		
Stichting Elektrische Museumtramlijn	Amstelveenseweg	1075 XV Amsterdam
	264	
Friese Stoomtrein Maatschappij	Dr. Boumaweg 17b	8601 GM Sneek
VSM BV	Rijnstraat 68	7332 AX Apeldoorn
ZLSM Bedrijf BV	Postbus 21071	6369 ZH Simpelveld
Keuringsinstituut MO / PO		
Active Medical Check BV	Postbus 8234	3009 AE Rotterdam
365 B.V. (voorheen ArboNed)	Zwarte Woud 10	3524 SJ Utrecht
Arbo Unie BV	Daltonlaan 500	3584 BK Utrecht
Bijleveld & Van Vriesland BV	Postbus 30105	3001 DC Rotterdam
Frink BV	Radarweg 511 - 513	1043 NZ Amsterdam
HP Select BV	Raadhuispark 2	6191 AG Beek
Human Company BV	Stationsplein 61	3800 BB Amersfoort
i-Test & Selectie Center Nederland BV	Boschdijk 135	5612 HB Eindhoven
MaetisArdyn	Postbus 405	3990 GE Houten
Meurs HRM BV	De Bleek 10	3447 GV Woerden
PKG	Postbus 132	3700 AC Zeist
Polikliniek Mens & Arbeid	Postbus 22660	1100 DD Amsterdam
Personeelstellers		
Baygül Spoorwegveiligheid VOF	Kolkgriend 69	1356 BE Almere
Consolid Rail BV	Lodewijk Pincoffsweg	3071 AS Rotterdam
	503	
Flex Railmasters BV	Laan van Westmolen	3271 BK
	70	Mijnsherenland
Machinext B.V.	Bergselaan 188a	3037 CK Rotterdam
MEV Nederland BV	Jansbuitensingel 20	6811 ADV Arnhem
NS International B.V.	Postbus 767	1000 AT Amsterdam
Railwork BV	Bruistensingel 160-A	5232 AC

Locoflex BV	Spoorstraat 23	's-Hertogenbosch
Safelines BV	Bruistensingel 202	4702 VV Roosendaal
		5232 AD
Thalys Nederland N.V.	Postbus 767	's-Hertogenbosch
TrainStaffing B.V.	Perengaarde 45	1000 AT Amsterdam
		3344 PR
		Hendrik Ido Ambacht

Exameninstututen

Stichting railAlert	Postbus 2696	3500 GR Utrecht
Stichting Examens Railvervoer	Postbus 347	3800 AH Amersfoort

Infrabeheerders

ProRail	Postbus 2038	3500 GA Utrecht
Keyrail	Postbus 108	3330 AC Zwijndrecht

Notified Bodies

DeltaRail BV	Postbus 8125	3503 RC Utrecht
HHC / DRS Inspecties BV	Postbus 75	1723 HX Noord Scharwoude
KEMA Rail Transport Certification BV	Postbus 11	6800 AA Arnhem
Lloyd's Rail Register Rail Europe BV	Postbus 2248	3500 GE te Utrecht
Luxcontrol Nederland BV	Graadt van Roggenweg 328 - 334	3531 AH Utrecht
RailCert	Postbus 2027	3500 GA Utrecht

Onderhoudsbedrijven

Eiffage
Strukton Rail
Wilde de
EMA
RailSolid
Kaminski
Stoomstichting Nederland (SSN)
TSN Amersfoort Bokkeduinen
Stork Railway Services

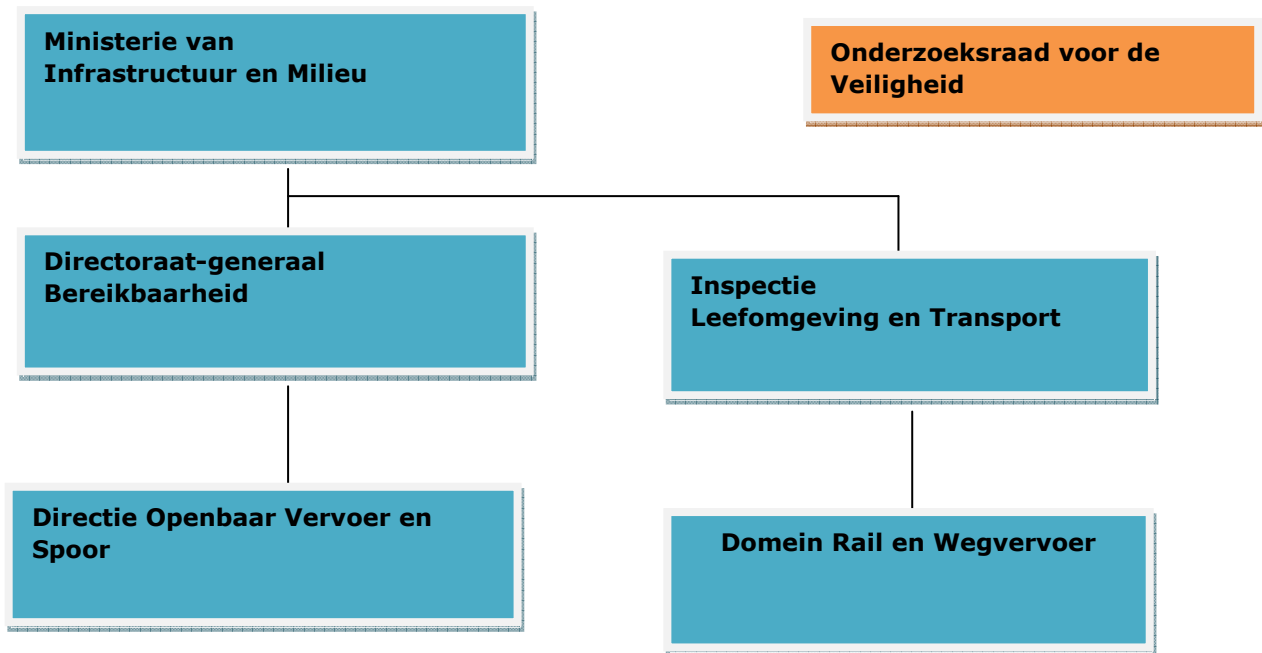
Bijlage A2.1: Kengetallen infrastructuurmanager

Bij de berekeningen van de indicatoren in dit jaarverslag is gebruikgemaakt van de cijfers in tabel 13.

Tabel 13: Kengetallen spoor 2011, gebruikt bij berekeningen van indicatoren uit de Derde Kadernota Railveiligheid.

Onderwerp	Waarde	Bron
Treinkilometers	1,47E+08	2011: cijfers uit jaarverslagen en de opgave ProRail
Passagierstreinkilometers	1,36E+08	2011: cijfers uit jaarverslagen en de opgave ProRail
Passagierskilometers	1,69E+10	2011: cijfers uit jaarverslagen van de railondernemingen
Aantal spoorwegovergangen	2556	Opgave ProRail
Aantal kilometers spoor	7000	Opgave ProRail
Aantal lijnkilometers spoor	3035	Opgave ProRail
Percentage spoor met ATB	96%	Opgave ProRail
Percentage treinkm's met ATB- of ERTMS-spoorlijngebruik (hoofdspoor)	99%	Opgave vervoerders

Bijlage B1.: Organigram NSA

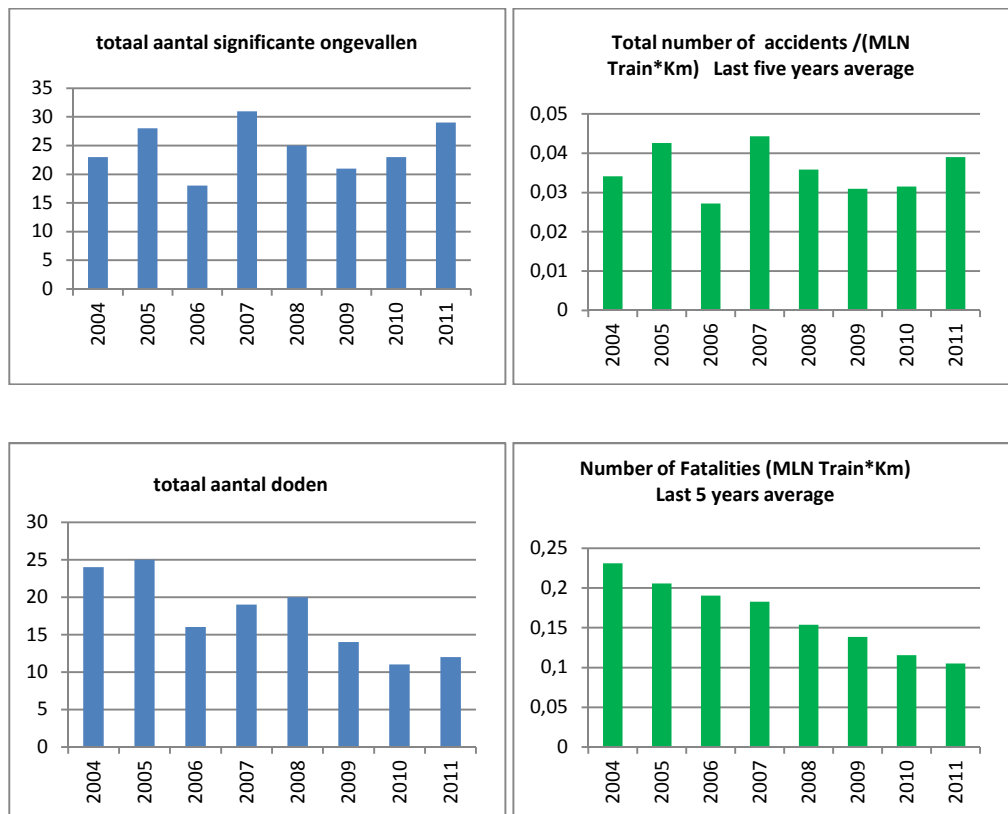


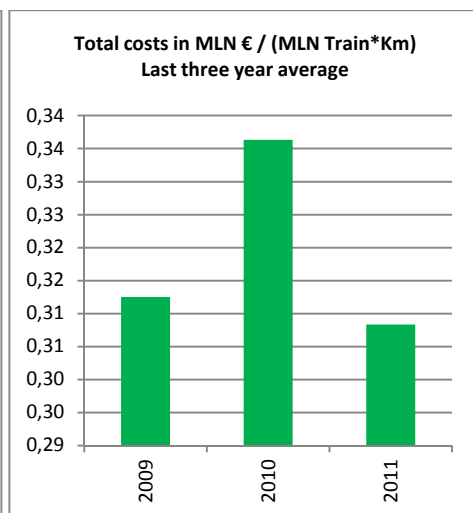
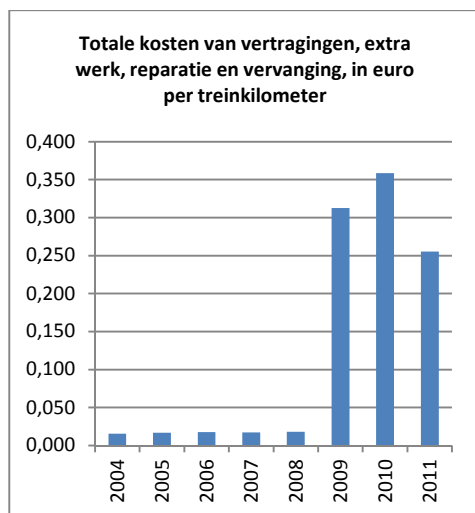
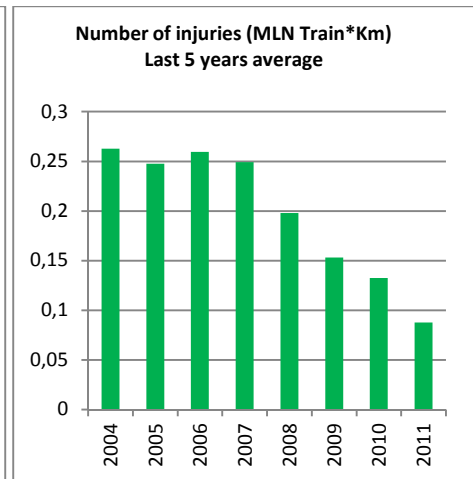
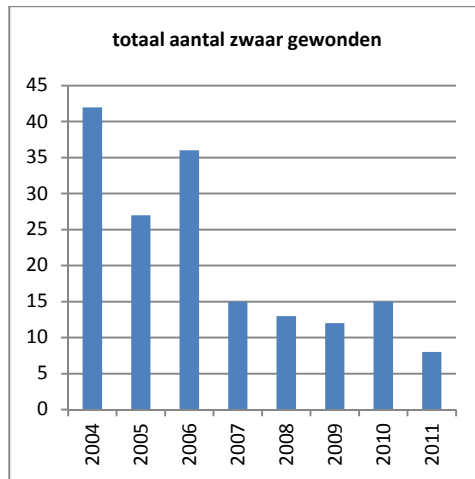
Bijlage C.: Veiligheidsindicatoren: cijfergegevens en gebruikte definities

Bijlage C1.: CSI-gegevens

C1.1 Overzicht van de prestaties – vijf jaarsgemiddelden

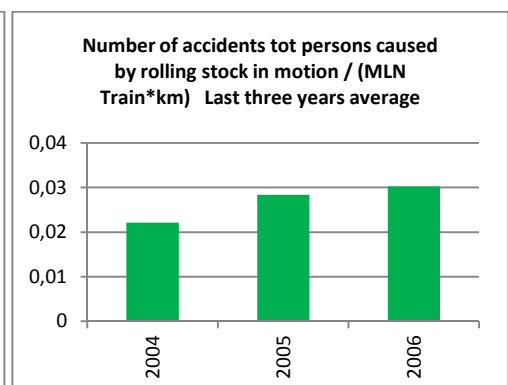
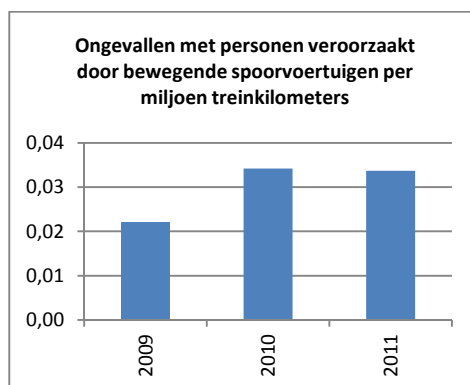
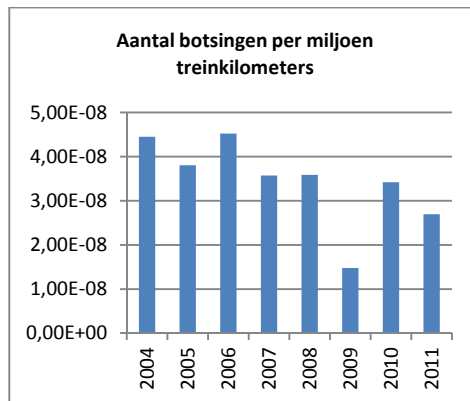
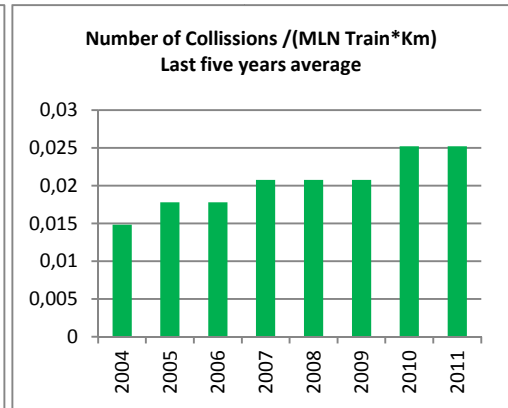
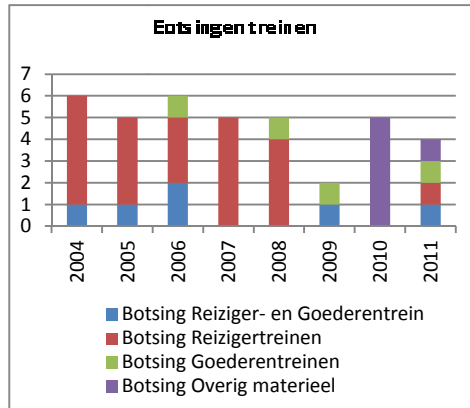
Presentatie van de gegevens volgens Derde kadernota Railveiligheid met aantallen per jaar (linker kolom) en volgens de structuur van de ERA met vijfjaarsgemiddelden (rechter kolom).



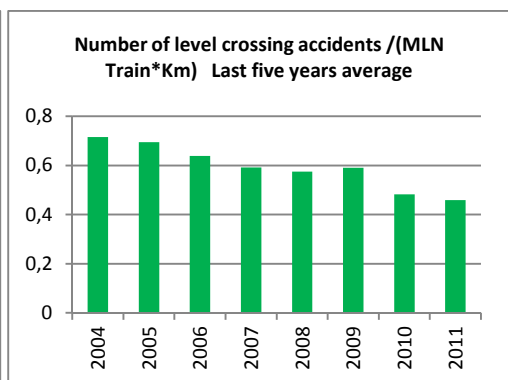
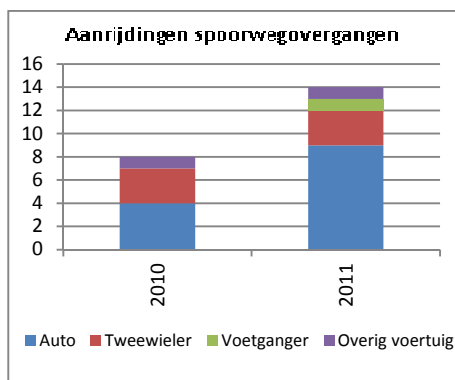
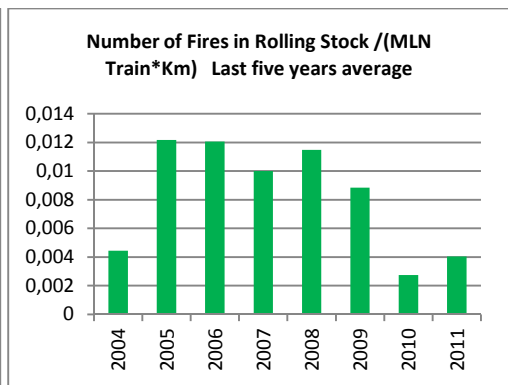
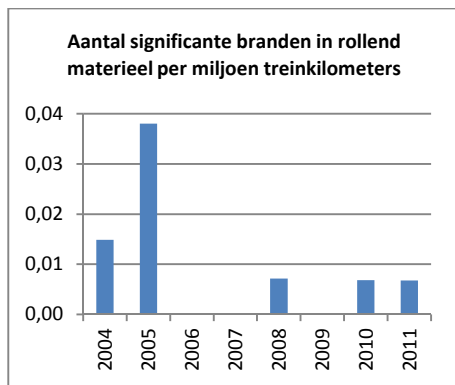
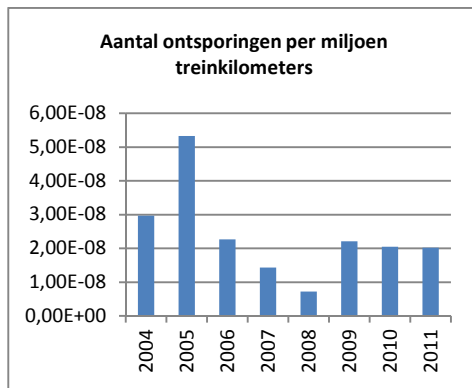
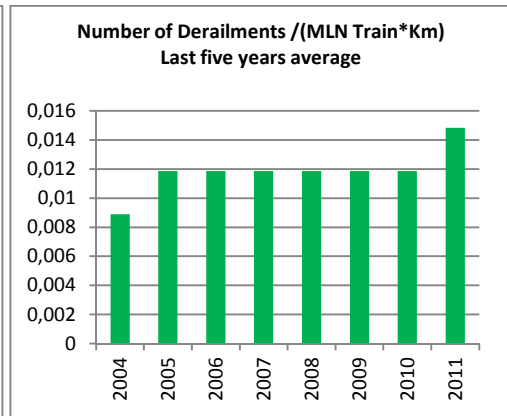
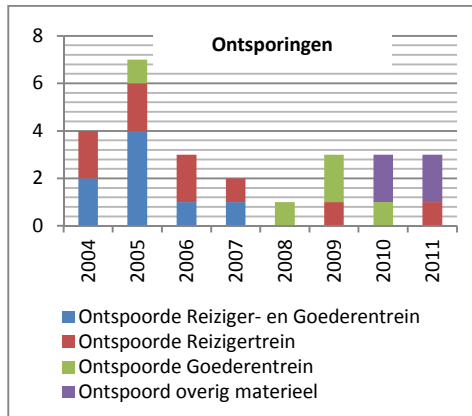


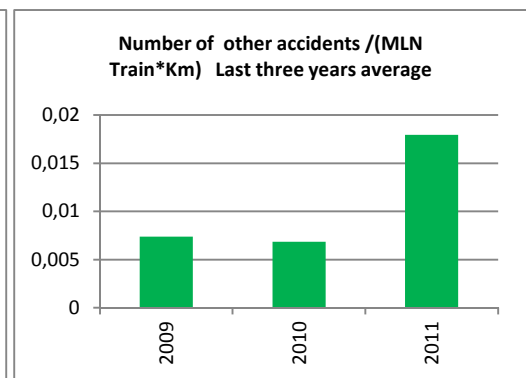
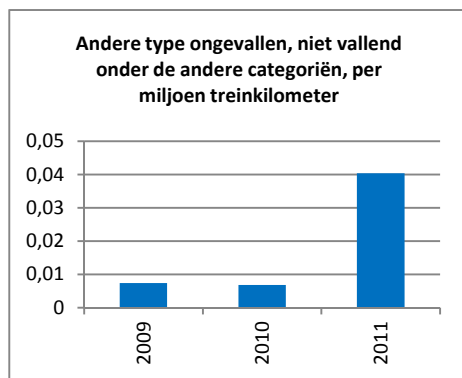
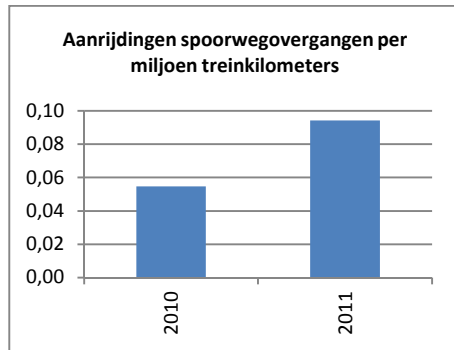
Het betreft een nieuwe definitie vanaf 2010; er is weinig informatie van voor 2009.

Ongevallen verdeeld per type

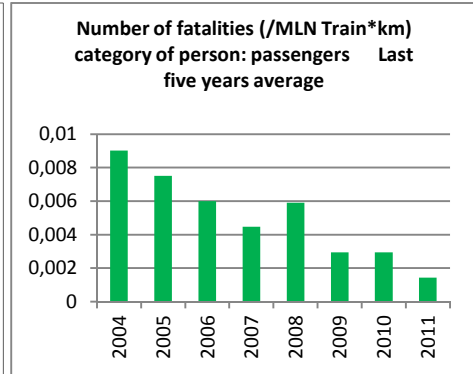
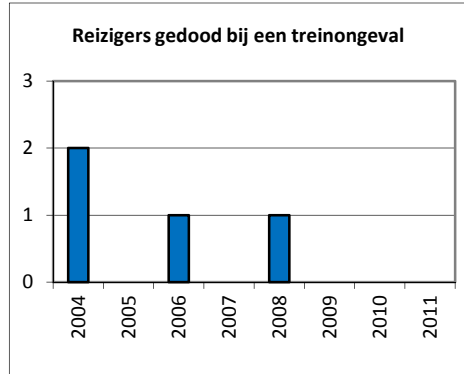


Het betreft hier een nieuwe definitie vanaf 2010, er is geen informatie van voor 2009.

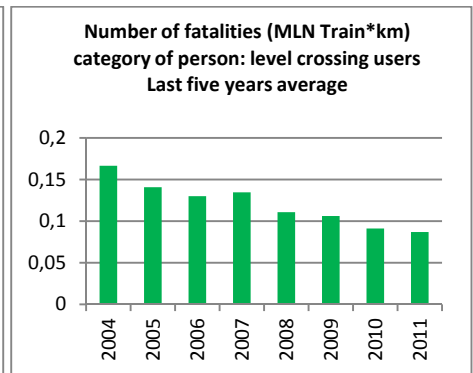
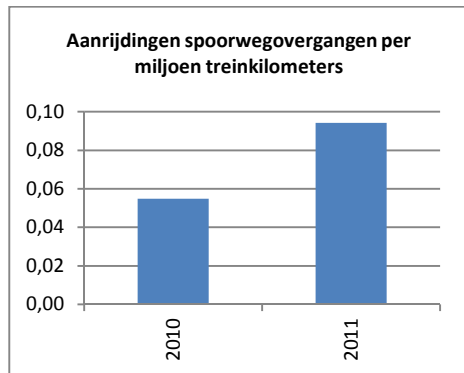
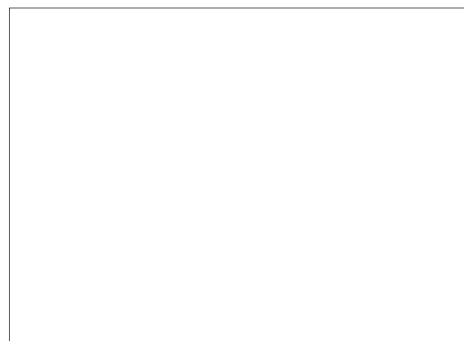


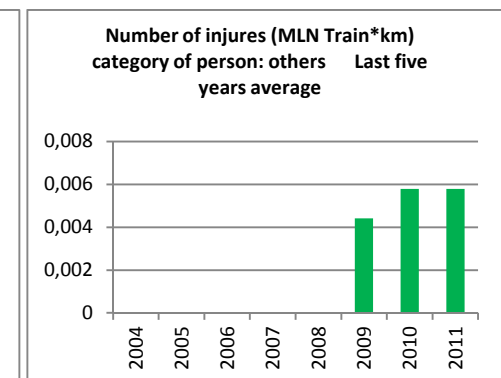
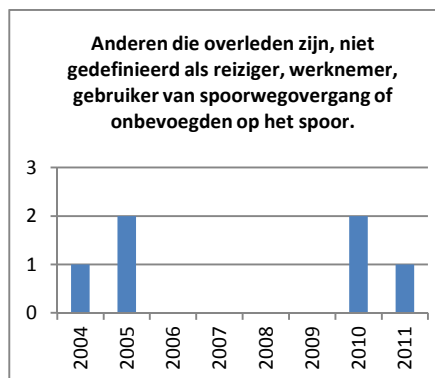
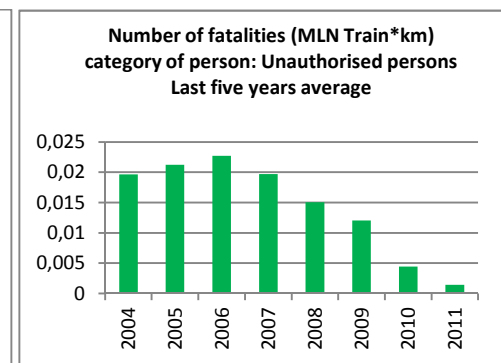
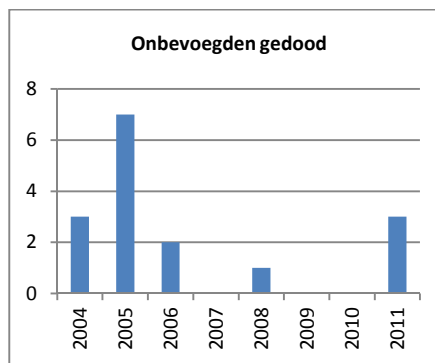
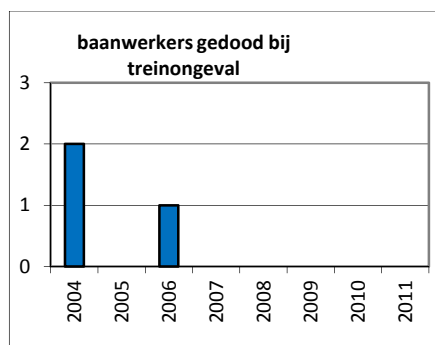
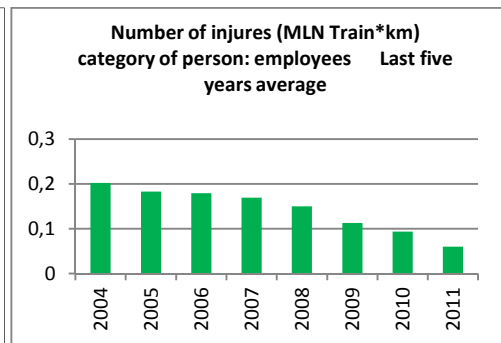
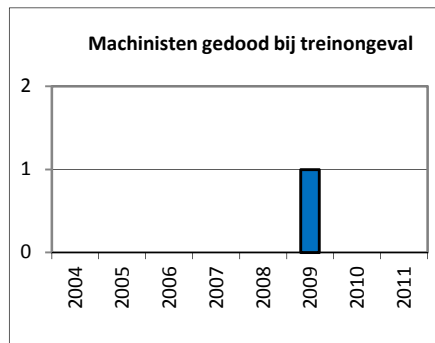


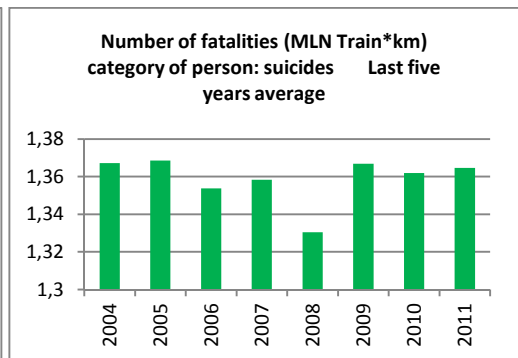
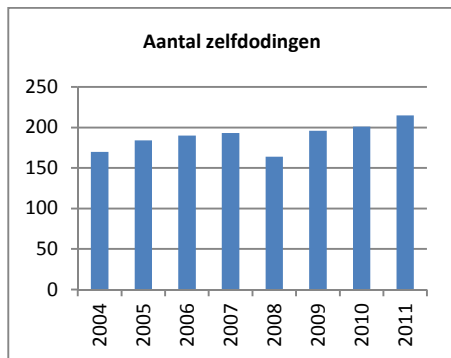
Fatale ongevallen verdeeld per categorie betrokken personen



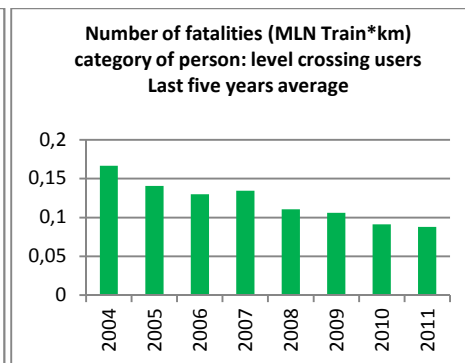
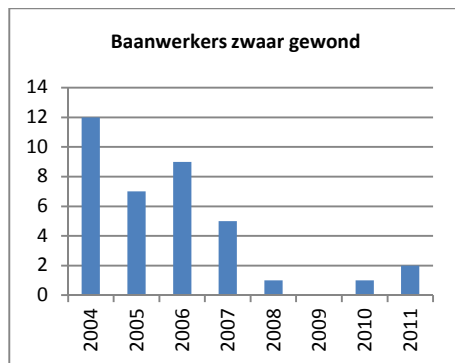
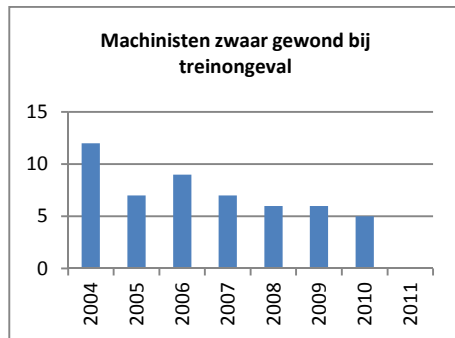
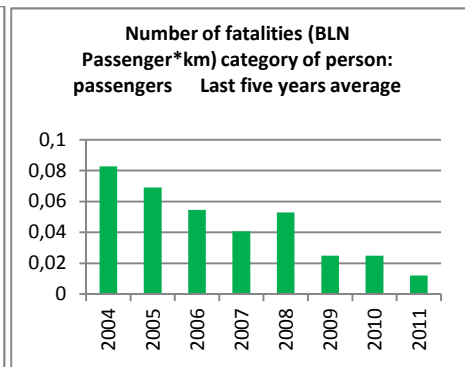
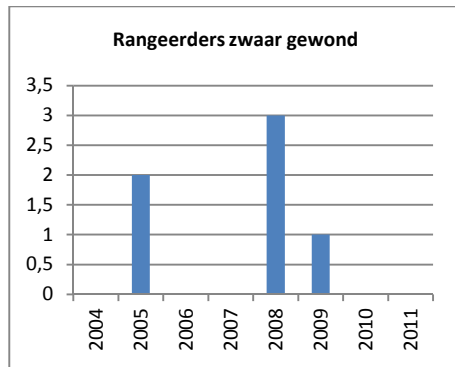
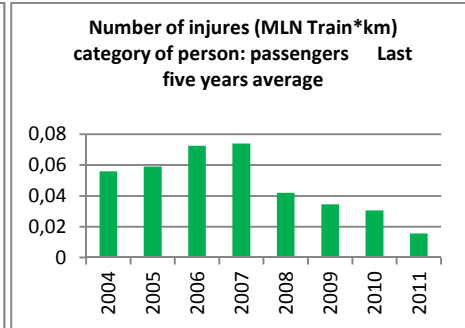
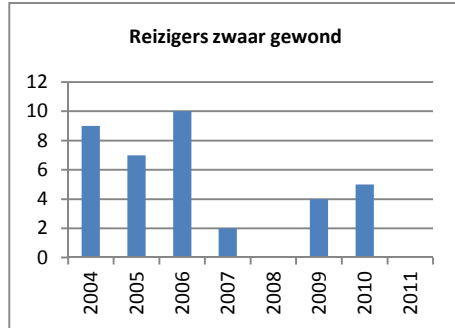
De periode tot en met 2008 bevat cijfers inclusief 'doden op perrons'. In de jaren daarna is deze categorie conform de Europese definitie niet meer opgenomen.

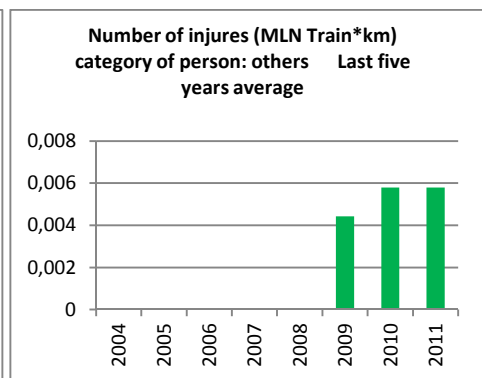
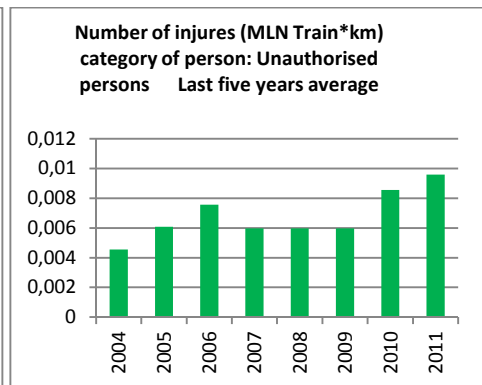
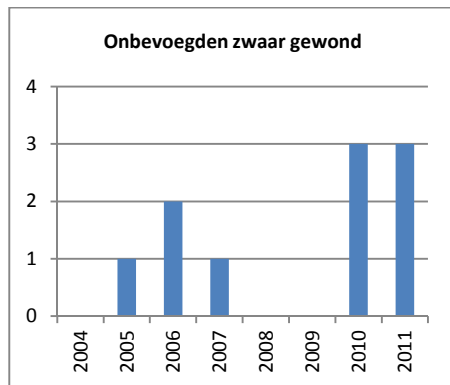
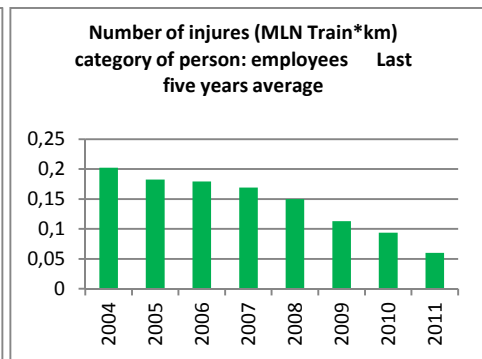
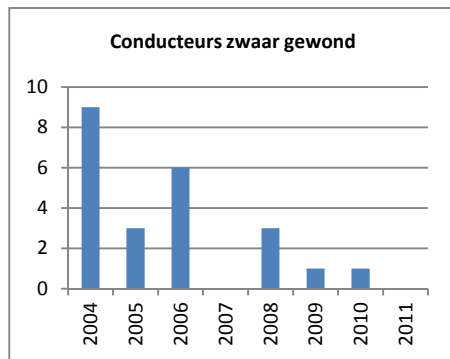




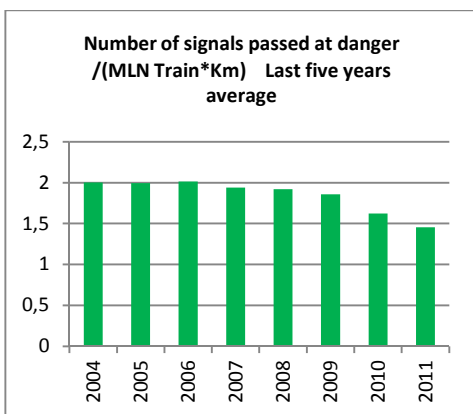
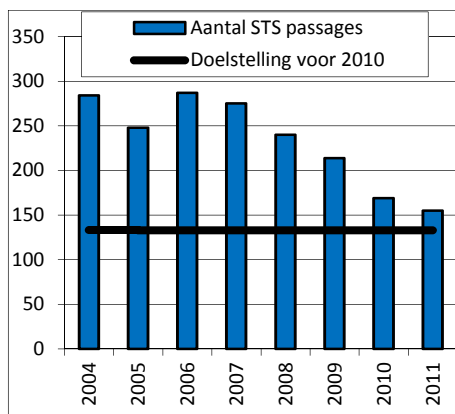
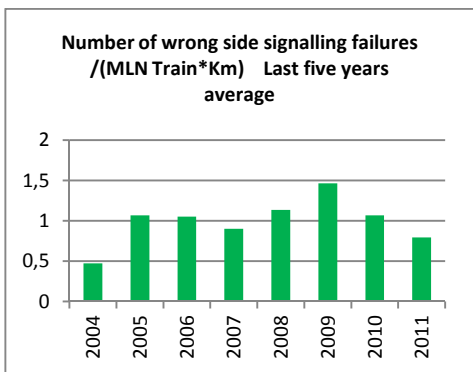
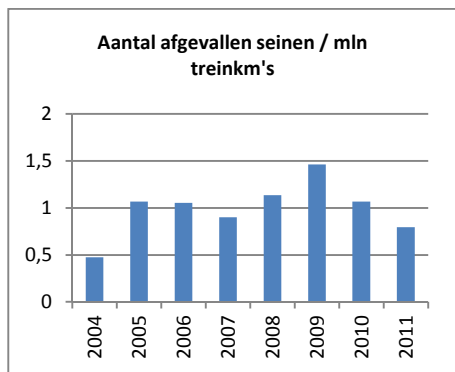
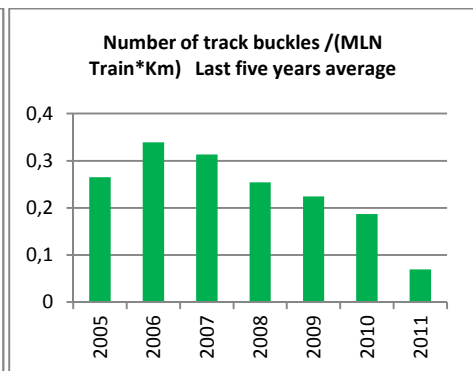
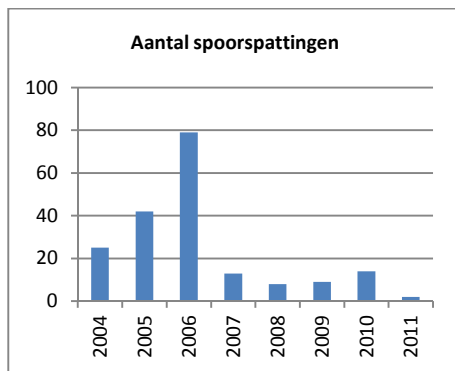
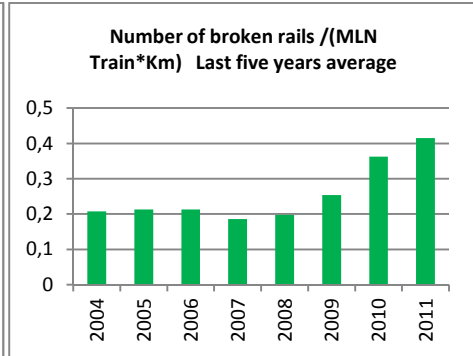
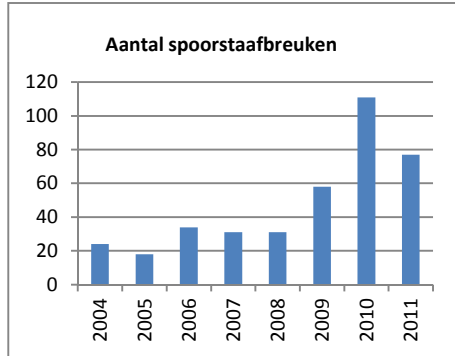


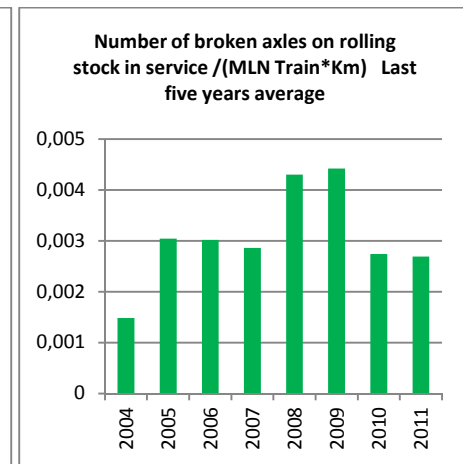
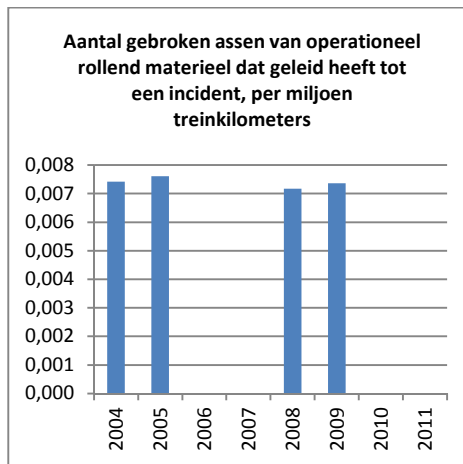
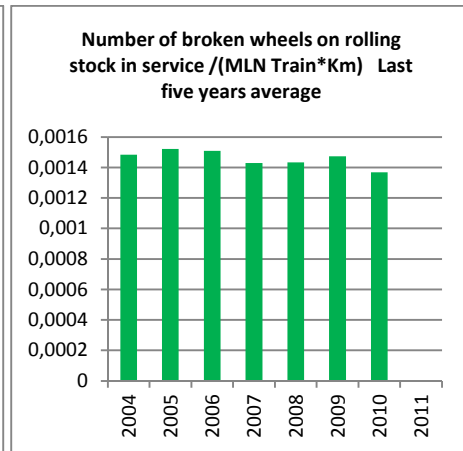
Gewonden, verdeeld per categorie betrokken personen



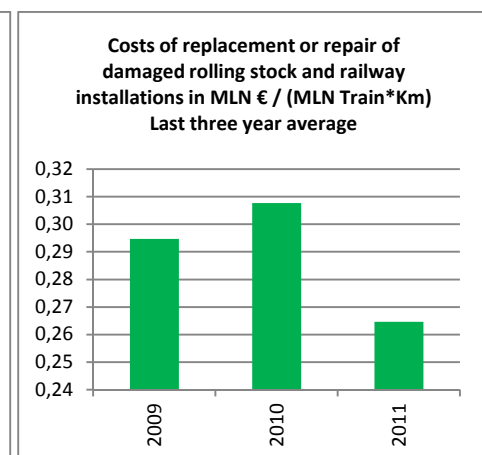
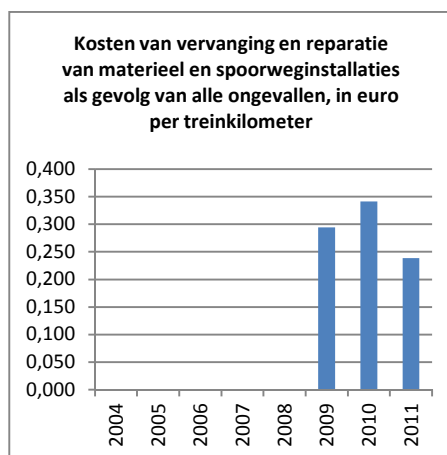
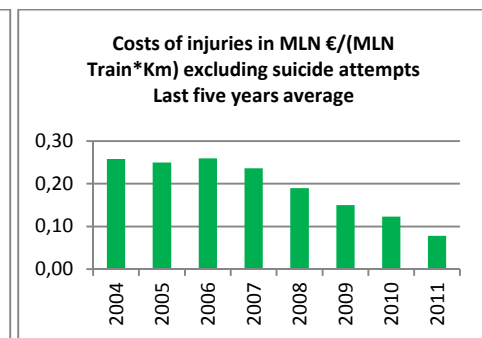
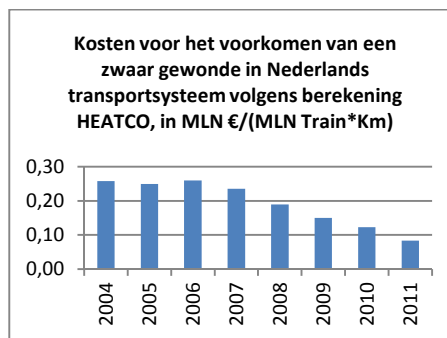
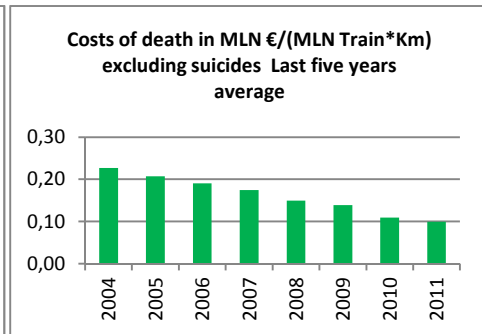
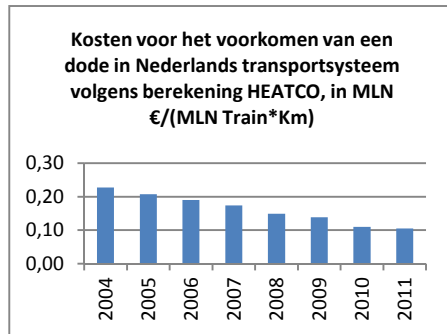


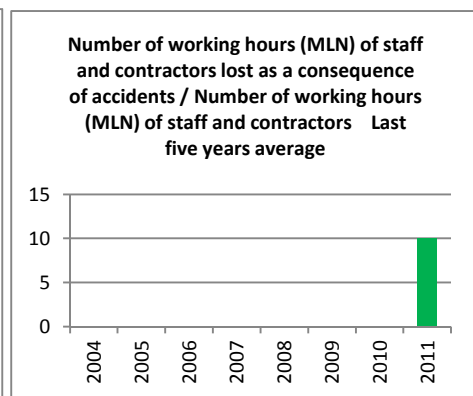
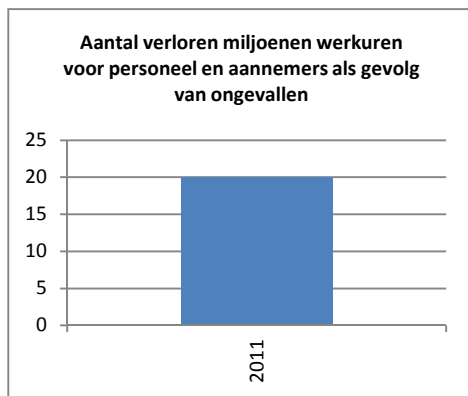
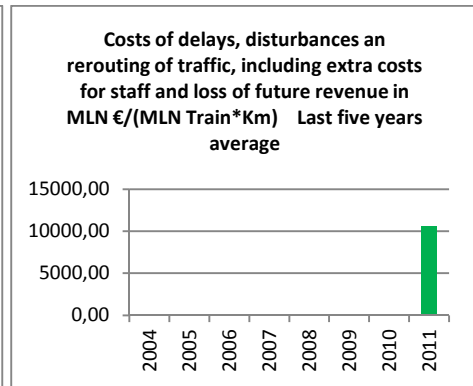
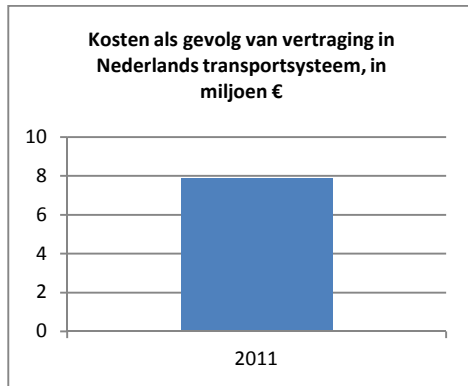
Aanleidingen tot ongevallen



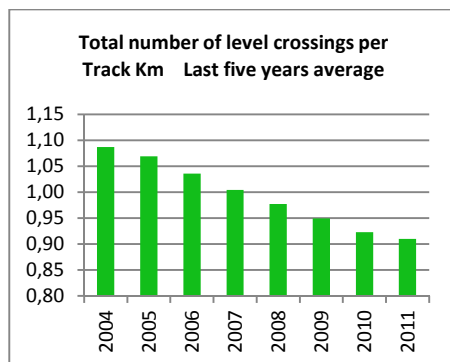
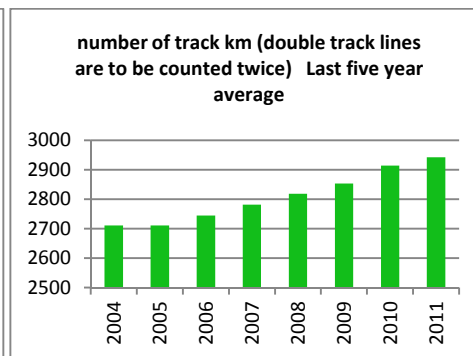
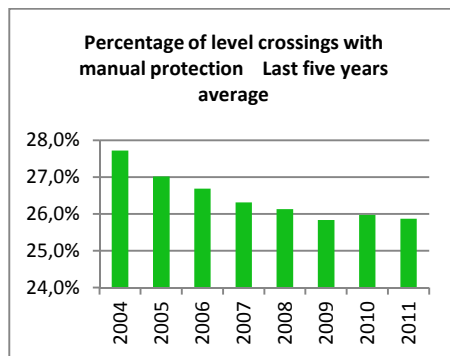
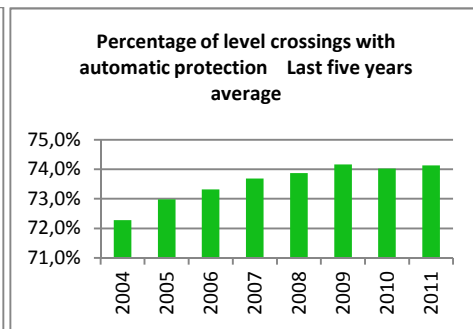
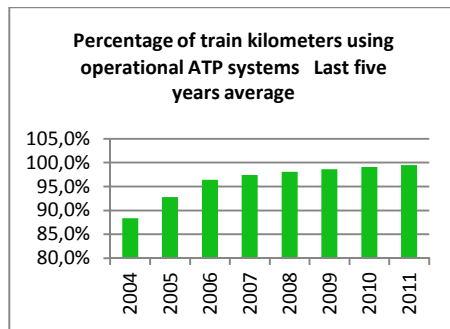
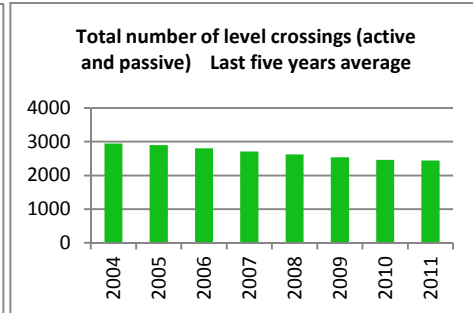
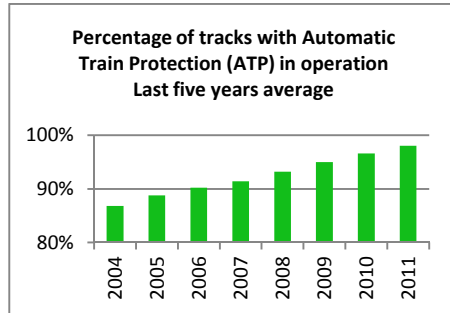


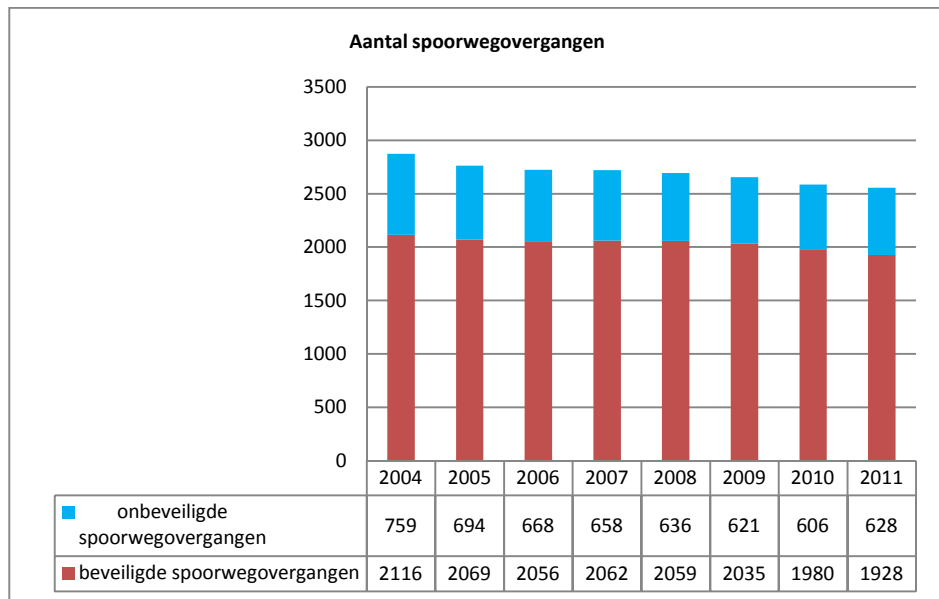
Kosten van alle ongevallen, aantal verloren werkuren van personeel en aannemers als gevolg van ongevallen





Technische veiligheid van infrastructuur en zijn toepassing, veiligheidsbeheer (alleen conform template ERA)





Bijlage C1.2: Berekende NRV- en MWA-waarden¹⁰

De NRV (national reference value) en de MWA (moving weight averages) worden op dezelfde manier berekend, maar beslaan elk een verschillende periode:

2006 2007 2008 2009 2010 2011

|-----|-----|-----|-----|-----|

←-----→ NRV 2011

←-----→ MWA 2011

De NRV 2011 beslaat de periode 2007 t/m 2010, de MWA 2011 beslaat de periode 2008 t/m 2011. De NRV 2011 is dus gelijk aan de MWA van 2010.

Tabel 14: Berekende national reference values en moving weight averages over 2011

Nr.	Risicodragers	Omschrijving indicator	Beoordelingsjaar 2011		
			Indicator berekend	NRV	MWA
1.1	Reiziger	FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigertreinkm's	0,00	3,43	3,04
1.2	Reiziger	FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigerkm's	0,00	0,03	0,02
2	Personeel	FWSI onder spoorpersoneel / jaar / mld treinkm's	1,36	1,27	1,24
3.1	Overweggebruiker	FWSI onder overweggebruikers / jaar / mld treinkm's	70,04	106,92	85,96
3.2	Overweggebruiker	FWSI onder overweggebruikers / jaar / ((treinkm's*aantal overwegen)/ lijnkm's)	79,98	117,02	94,70
4	Anderen	FWSI onder "anderen (derden)" / jaar / mld treinkm's	6,80	2,38	9,56
5	Onbevoegden	FWSI onder onbevoegden op het spoor / jaar / mld treinkm's	22,44	1,91	7,04
6	Maatschappij (derden)	Totaal FWSI / jaar / mlrd treinkm's	100,64	119,29	105,70

¹⁰ Genoemde resultaten kunnen (licht) afwijken van de in eerder verschenen rapportages opgenomen cijfers. Reden hiervoor is dat de achtergrond van de cijfers gevormd wordt door incidenten op het spoor. De interpretatie en vervolgens categorisering van de incidentmeldingen is complex en onderhevig aan voortschrijdend inzicht.

Bijlage C1.3: Het behalen van de doelstellingen voor de risicodragers uit de Derde Kadernota Railveiligheid

Omwille van de leesbaarheid en de begrijpelijkheid van de analyse is het behalen van de doelstelling 'vertaald' in "ja" of "nee".

De doelstellingen uit de *Derde Kadernota* hebben in het algemeen betrekking op een voortschrijdend gemiddelde (MWA en NRV). In tabel 15 staat genoemd of de doelstelling uit de Derde Kadernota is gehaald. Daar waar een dergelijke trend met NRV of MWA te berekenen is, wordt deze opgenomen en slaat daar de "doelstelling behaald" op, anders wordt de berekende indicator van 2011 met 2010 vergeleken. De indicatorgegevens van 2010 zijn hier niet gepresenteerd. Ze staan in het rapport Trendanalyse 2010.

Tabel 15: Doelstellingen uit de Derde Kadernota Railveiligheid

Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator berekend	NRV	MWA	Doelstelling behaald
Veilig vervoeren (Hoofdstuk 5)					
Veiligheidsrisico treinreizigers	FWSI onder reizigers / jaar / mld passagierstreinkm's	0,00	3,43	3,04	ja
	FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigerskm's	0,00	0,03	0,02	ja
	Aantal zwaargewonde reizigers per jaar	0			ja
	Aantal dodelijke slachtoffers onder reizigers per jaar	0			ja
	Aantal lichtgewonde reizigers / jaar / mld reizigerskm's	3,02			ja
Ongevallen met passagiers-, goederen- en overige treinen	Totaal aantal ernstige ongevallen / mln treinkm's	0,20			nee
	Aantal ernstige treinbotsingen / mln treinkm's	0,03			ja
	Aantal ernstige ontsporingen / mln treinkm's	0,01			ja
	Aantal ernstige aanrijdingen op overwegen / mln treinkm's	0,10			nee
	Aantal ernstige persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in rollende toestand / mln treinkm's	0,02			nee
	Aantal ernstige branden in rollend materieel / mln	0,01			ja

	treinkm's				
	Aantal overige ernstige ongevallen / mln treinkm's	0,04			nee
	Aantal foutieve seingevingen / mln treinkm's	0,07			ja
	Aantal STS-passages (/ mln treinkm's)	1,05			nee
	Risicoreductie van STS-passages 2011 t.o.v. de STS-passages in 2003, doelstelling 75% reductie.	38%			nee
Rail- infrastructuur	Aantal gebroken rails / mln treinkm's	0,52			ja
	Aantal knikken in het spoor / mln treinkm's	0,01			ja
Materieel	Aantal gebroken wielen van operationeel rollend materieel / mln treinkm's	0,00			ja
	Aantal gebroken assen van operationeel rollend materieel / mln treinkm's	0,00			ja
Spoortunnels	-				
Calamiteiten- organisatie en crisisbeheersing	-				
Security	audit in 2014				
	Klantoordeel sociale veiligheid: % reizigers dat sociale veiligheid met een 7 of hoger beoordeelt	0,78			ja
Veilig werken (Hoofdstuk 6)					
Voorkomen arbeids- ongevallen	FWSI onder spoorpersoneel / jaar / mld treinkm's	1,36	1,27	1,24	ja
	Aantal dodelijke slachtoffers onder baanwerkers	0			ja
	Aantal dodelijke slachtoffers onder rangeerders	0			ja
	Aantal aanrijdingen baanwerkers	0			ja
	Aantal elektrocuties	2			nee
	IF-rate (# ongevallen met verzuim > 24h * 1 mld/ gewerkte tijd inclusief inhuur en onderaannemers).	Geen info			
Opleiding en vak- bekwaamheid	Nalevingpercentage inzake de administratieve zorgplicht: het hebben van de vereiste papieren voor bekwaamheid of medische en psychologische	95,4%			nee

	geschiktheid.				
	Nalevingspercentage wegbekendheid machinisten	98%			ja
Veilig leven (Hoofdstuk 7)					
Overwegveiligheid	FWSI onder overweggebruikers / jaar / mld treinkm's	70,04	107	85,96	ja
	FWSI onder overweggebruikers / jaar / ((treinkm's*aantal overwegen)/ spoorkm's)	79,98	117	94,70	ja
Onbevoegden op het spoor	FWSI onder onbevoegden op het spoor / jaar / mld treinkm's	22,44	1,91	7,04	nee
	Aantal spoorsuïcides	215			nee
	Aantal spoorsuïcides / mld treinkm's	1462			nee
	FWSI onder "anderen (derden)" / jaar / mld treinkm's ¹¹	6,80	2,38	9,56	nee
Externe veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen)	Aantal ongevallen waarbij ten minste een spoorvoertuig is betrokken dat gevaarlijke stoffen vervoert / mln treinkm's	0,09			nee
	Aantal van dergelijke ongevallen waarbij gevaarlijke goederen vrijkomen / mln treinkm's	0,01			ja
	Aantal dodelijke slachtoffers per jaar als gevolg van dergelijke ongevallen.	0			ja
Thema overstijgend (Hoofdstuk 8)					
Overall	Totaal FWSI / jaar / mlrd treinkm's (exclusief spoorsuïcides of pogingen daartoe)	100,64	119	105,70	ja
Integrale samenwerking op raakvlakken van verantwoordelijkheden	-				ja
Innovatie	-				
Veiligheidsmanagement	-				
Veiligheids-cultuur	Nalevingspercentage veiligheidsregelgeving	74%			ja

¹¹ De Europese definitie van "anderen (derden)" is: iedereen die niet is gedefinieerd als "reiziger", "werknemer, met inbegrip van personeel van aannemers", "gebruiker van een spoorwegovergang" of "onbevoegde personen op spoorwegterreinen". Hier vallen de omwonenden en mensen die zich nabij het spoor bevinden onder. Nederland scoort op deze indicator al jaren 0. Er is voor gekozen om de Nederlandse NRV te definiëren als het gemiddelde van België en Duitsland.

	(NVW) door baanwerkers				
	Nalevingspercentage veiligheidsregelgeving (NVW) door rangeerders	Geen info			

Bijlage C2.: Gebruikte definities

Bijlage C2.1: Definities volgens richtlijn 91/03

Anderen (derden)

Iedereen die niet is gedefinieerd als 'reiziger', 'werknemer, met inbegrip van personeel van aannemers', 'gebruiker van een spoorwegovergang' of 'onbevoegde personen op spoorwegterreinen'.

Andere soorten ongevallen

Alle ongevallen, behalve de elders genoemde (treinbotsingen, ontsporingen van treinen, ongevallen op spoorwegovergangen, door rollend materieel in rijdende toestand veroorzaakte persoonlijke ongevallen en brand in rollend materieel).

ATB

Automatische treinbeïnvloeding. ATB treedt automatisch in werking om de trein te laten stoppen indien de waargenomen treinbeweging niet voldoet aan (een) ingestelde randvoorwaarde(n).

Audit

Europese definitie: een systematisch, onafhankelijk en gedocumenteerd proces voor het verkrijgen van auditgegevens en de objectieve evaluatie van die gegevens om na te gaan in hoeverre aan de criteria is voldaan.

Dodelijk slachtoffer

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

Door rollend materieel in rijdende toestand veroorzaakte persoonlijke ongevallen

Ongevallen van één of meer personen die door een spoorvoertuig of een daaraan vastzittend of daarvan losgeraakt voorwerp zijn geraakt. Daaronder begrepen zijn personen die van spoorvoertuigen vallen, alsmede personen die tijdens de reis aan boord van die voertuigen vallen of door losse voorwerpen worden geraakt.

Ernstig ongeval

Een 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 ernstige ontregeling van het verkeer heeft veroorzaakt. Ongevallen in werkplaatsen, magazijnen en opslagruimtes vallen hier niet onder.

Ernstige ontregeling van het verkeer

Een onderbreking van de treindiensten op een hoofdspoorlijn gedurende zes uur of langer.

Gewonden (zwaargewonde personen)

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

Kilometer lijn (ook wel: kilometer spoor)

Kilometer lijn betekent de lengte, gemeten in kilometer, van het spoorweganet van

een lidstaat, waarvan het toepassingsgebied in artikel 2 van de Richtlijn 2009/149/EG is vastgesteld. Voor meersporige spoorlijnen wordt alleen de afstand tussen begin- en eindpunt geteld.

Knikken in het spoor (ook wel: spoorspatting)

Onvolkomenheden die verband houden met de continuïteit en de geometrie van het spoor, waardoor het spoor moet worden afgesloten of waardoor de toegestane snelheid onmiddellijk moet worden verminderd om de veiligheid te handhaven.

Reizigerskilometer

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

Trein

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

Treinkilometer

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

Treinreiziger

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

Zelfmoord

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

Bijlage C2.2: Nationale definities

Niet van toepassing in dit jaarverslag.

Bijlage C3.: Afkortingen

ALARP	As low as reasonably practible
BLN	Miljard (10^9)
CSI	Common Safety Indicator
CSM	Common Safety Methode
DGB	Directoraat-Generaal Bereikbaarheid van het Ministerie van IenM
EG	Europese Gemeenschap
ERA	European Railway Agency
FWSI	Doden en gewogen zwaar gewonden
IenM	Infrastructuur en Milieu
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van IenM
MLN	Miljoen (10^6)
MO/PO	Medisch onderzoek/psychologisch onderzoek
MWA	Dynamisch gewogen gemiddelde
NRV	Nationale referentie waarde
NSA	National Safety Authority
NVW	Normenkader Veilig Werken
OvV	Onderzoeksraad voor Veiligheid
STS	Stop tonend sein
VPC	Value of preventing a casualty

Bijlage D.: Status invoering Europese regelgeving in de Nederlandse wet- en regelgeving

Referentie:	Datum van het kracht worden:	Reden van wijzigen	Beschrijving van de wijziging:
Staatsblad 2011, nr. 218; wijziging Spoorwegwet en Wet personenvervoer 2000	Publicatie: 13 mei 2011, geldend vanaf: Divers	Implementatie richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG/2008/57/EG en 2008/110/EG	Deze wetswijziging is de omzetting van deze richtlijnen: <ul style="list-style-type: none"> - spoorwegveiligheidsrichtlijn - machinistenrichtlijn - interoperabiliteitsrichtlijn - liberaliseringsrichtlijn
Staatsblad 2011, nr. 240: Besluit spoorwegpersoneel 2011	Publicatie: 24 mei 2011 geldend vanaf: 15 november 2011	Vastlegging voorwaarden spoorwegpersoneel	Vaststelling van voorschriften met betrekking tot de bekwaamheid en geschiktheid van spoorwegpersoneel
Staatscourant 2011-19262: Regeling Spoorwegpersoneel 2011	Publicatie: 21 oktober 2011, geldend vanaf: 15 november 2011	Vastlegging keuringseisen	Deze regeling omvat de keuringseisen voor medische en psychologische keuringen alsmede de erkenning van EG-beroepskwalificaties
Staatsblad 2011/518: Koninklijk Besluit inwerkingtreding van Spoorwegwet gedeelte personeel, Besluit Spoorwegpersoneel 2011 en Regeling Spoorwegpersoneel 2011	Publicatie: 14 november 2011, geldend vanaf: 15 november 2011	Inwerking stellen wet (Staatsblad 2011, nr. 218)	Met dit besluit treedt de spoorwegwet v.w.b. personeel in werking. Ook het Besluit Spoorwegpersoneel 2011 en de Regeling Spoorwegpersoneel 2011 treden door dit besluit per 15 november 2011 in werking.
Staatsblad 2011, 436	Publicatie: 24 augustus 2011; geldend vanaf 25 augustus 2011.	In werking stellen wet (Stb 2011, 218)	De verlenging van de geldigheidsduur van het veiligheidsattest voor spoorwegondernemingen van drie naar en vijf jaar, en de uitvoering van verordening nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (PbEU L 315) (hierna: verordening 1071/1009/EG).

Bijlage E.: De ontwikkeling van veiligheidscertificering en autorisatie – Numerieke gegevens

Bijlage E1.: Veiligheidscertificaten volgens Besluit 2004/49/EG

		Totaal aantal certificaten	Aantal certificaten deel A in ERADIS ¹²
<i>E1.1 Aantal geldige veiligheidscertificaten deel A, afgegeven in 2011 en daarvoor, geldig in 2011</i>		25	23
<i>E1.2 Aantal geldige veiligheidscertificaten deel B, afgegeven in 2011 en daarvoor, geldig in 2011</i>	Aantal certificaten deel B, voor welke het deel A is afgegeven in Nederland	27	25
	Aantal certificaten deel B, voor welke het deel A is afgegeven buiten Nederland	5	2

			A	R	P
<i>E1.3 Aantal geldige veiligheidscertificaten deel A, afgegeven in 2011 en daarvoor, geldig in 2011</i>		Nieuwe certificaten	2	0	0
		Gewijzigde certificaten	0	0	0
		Opnieuw afgegeven certificaten	11	0	1
<i>E1.4 Aantal nieuw toegekende veiligheidscertificaten deel B voor spoorwegondernemingen, afgegeven in 2011</i>	Waarvan het deel A is afgegeven in Nederland	Nieuwe certificaten	2	0	0
		Gewijzigde certificaten	0	0	0
		Opnieuw afgegeven certificaten	10	0	2
	Waarvan het deel A is afgegeven buiten Nederland	Nieuwe certificaten	1	0	0
		Gewijzigde certificaten	0	0	0
		Opnieuw afgegeven certificaten	4	0	0

¹² ERADIS is een data informatie systeem van de ERA met certificaten, afgegeven door de nationale veiligheidsautoriteiten voor spoorveiligheid.

A = Geaccepteerde aanvragen, certificaat is afgegeven in 2011.
 R = Afgewezen aanvragen, geen certificaat is afgegeven.
 P = Aanvraag loopt nog, certificaat is nog niet afgegeven in 2011.

	Totaal aantal ingetrokken certificaten in 2011	Aantal ingetrokken certificaten genoemd in ERADIS in 2011
<i>E1.5 Aantal ingetrokken veiligheidscertificaten deel A in 2011</i>	0	0
<i>E1.6 Aantal ingetrokken veiligheidscertificaten deel B in 2011</i>	1	1

E1.7 Lijst van landen waar spoorwegondernemingen, die een aanvraag ingediend hebben voor een deel B in Nederland, hun deel A hebben verkregen.

Naam spoorwegonderneming	Europese lidstaat waar het veiligheidscertificaat deel A was afgegeven
B-Cargo (NV Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen)	België
Captrain Belgium	België
Crossrail Benelux	België
DB Regional Bahn NRW	Duitsland
Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK)	Duitsland
TX Logistik	Duitsland
RTS Austria	Oostenrijk
Arriva Personenvervoer Nederland BV	Nederland
BAM Rail B.V.	Nederland
Connexion Openbaar Vervoer NV	Nederland
CRS-Continental Rail Services BV	Nederland
DB Schenker Rail Nederland NV	Nederland
Euro-Express Treincharter BV	Nederland
ERS Railways BV	Nederland
Eurailscout Inspection & Analysis BV	Nederland
HSA Beheer NV	Nederland
HSL Logistiek BV	Nederland
HTRS (voorheen ACTS Nederland BV)	Nederland
KombiRail Europe BV	Nederland
Lloyd's Register Rail Europe BV	Nederland
Locon Benelux	Nederland
NS Reizigers B.V.	Nederland
NedTrain BV	Nederland
Rotterdam Rail Feeding B.V.	Nederland
RurtalBahn Benelux BV	Nederland
Shunter Tractie BV	Nederland
Spitzke Spoorbouw BV	Nederland
Strukton Rail Materieel BV	Nederland
Syntus BV	Nederland

Veolia Transport Rail BV	Nederland
VolkerRail Nederland BV	Nederland

Bijlage E2.: Veiligheidsautorisaties volgens besluit 2004/49/EG

	Totaal aantal veiligheidsautorisaties
<i>E2.1 Aantal geldige veiligheidsautorisaties in het jaar 2011 en in de voorgaande jaren die nog geldig waren aan het eind van 2011</i>	1

		A	R	P
<i>E2.2 Aantal aanvragen voor veiligheidsautorisaties die toegekend zijn aan infrastructuurmanagers, afgegeven in 2011</i>	Nieuwe certificaten	0	0	0
	Gewijzigde certificaten	0	0	0
	Opnieuw afgegeven certificaten	1	0	0

A = Geaccepteerde aanvragen, certificaat is afgegeven in 2011.

R = Afgewezen aanvragen, geen certificaat is afgegeven.

P = Aanvraag loopt nog, certificaat is nog niet afgegeven in 2011.

<i>E2.3 Aantal aanvragen voor veiligheidsautorisaties van een infrastructuurbeheerder die afgewezen zijn in 2011</i>	0
--	---

Bijlage E3./E4.: Procedurele aspecten – Veiligheidscertificaten deel A en B

		Nieuw	Wijziging	Opnieuw afgegeven
De gemiddelde tijd tussen het ontvangst van een aanvraag voor een veiligheidscertificaat deel A		15,6 weken	2	1
De gemiddelde tijd tussen het ontvangst van een aanvraag voor een veiligheidscertificaat deel B	Waarvan het deel A is afgegeven in Nederland	15,6 weken	2	1
	Waarvan het deel B is afgegeven buiten Nederland	40	0	0

**Bijlage E5.: Procedurele aspecten – Veiligheidsautorisatie
infrastructuurbeheerder**

		Nieuw	Wijziging	Opnieuw afgegeven
De gemiddelde tijd tussen het ontvangst van een aanvraag voor een veiligheidsautorisatie		-	-	23



Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
www.ilent.nl | Twitter: @inspectieLeNT
September 2012