



Inspectie Leefomgeving en Transport  
*Ministerie van Infrastructuur en Milieu*

# Jaarverslag 2013 van de Nationale Veiligheidsinstantie Spoor





Inspectie Leefomgeving en Transport  
*Ministerie van Infrastructuur en Milieu*

## **Jaarverslag 2013 van de Nationale Veiligheidsinstantie Spoor**

Datum november 2014  
Status Definitief



## Colofon

Uitgegeven door

Inspectie Leefomgeving en Transport  
ILT/ Rail en Wegvervoer

Koningskade 4, Den Haag  
Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

088 489 00 00  
[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)  
[@inspectieLenT](https://twitter.com/inspectieLenT)



## Inhoud

<b>1</b>	<b>Doel van het rapport—8</b>
<b>2</b>	<b>Leeswijzer—9</b>
<b>3</b>	<b>Introductie—10</b>
3.1	Algemeen—10
3.2	Informatie over de spoorweginfrastructuur—10
3.3	Algemene kwantitatieve ontwikkelingen veiligheid—10
<b>4</b>	<b>Organisatie—12</b>
<b>5</b>	<b>Ontwikkelingen in de spoorveiligheid—13</b>
5.1	Initiatieven om de veiligheidsprestaties te behouden of te verbeteren—13
5.2	Indicatoren ontwikkeling veiligheid—14
5.3	Bronnen—15
5.4	Gedetailleerde ontwikkelingen veiligheid—16
<b>6</b>	<b>Belangrijke aanpassingen in de wet- en regelgeving—23</b>
<b>7</b>	<b>De ontwikkeling van veiligheidscertificaten en -vergunningen Nationale wetgeving – startdata – beschikbaarheid—24</b>
<b>8</b>	<b>Toezicht op spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders—30</b>
8.1	Audits/inspecties/checklists—30
8.2	Aandachtspunten bij de Nationale Veiligheidsinstantie Spoor in Nederland—31
8.3	Vergunningen, audits en inspecties—32
8.4	Jaarverslagen van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen—33
8.5	Klachten—33
<b>9</b>	<b>Alternatieve maatregelen vanwege afwijkingen van ECM certificeringsopzet—34</b>
<b>10</b>	<b>Conclusies over het rapportagejaar 2013—35</b>

## BIJLAGEN

**Bijlage A1: Hoofdspoorwegennetwerk**

**Bijlage A2: Ondernemingen in de spoorsector in Nederland met een veiligheidscertificaat, vergunning, of erkenning**

**Bijlage A3: Spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders**

**Bijlage B: Organogram**

**Bijlage C1: Kengetallen**

**Bijlage C2: Veiligheidsindicatoren**

**Bijlage C3: Het behalen van de doelstellingen voor de risicodragers uit de derde Kadernota Railveiligheid**

**Bijlage D: Belangrijke aanpassingen in wet- en regelgeving**

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

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





## 1 Doel van het rapport

Het doel van dit veiligheidsjaarverslag is:

*Een kwantitatief overzicht geven van de ontwikkeling van de veiligheid op het Nederlandse hoofdspoorwegennet in 2013 aan de hand van de doelstellingen van de Derde Kadernota Railveiligheid en de Common Safety Indicators van de European Rail Agency.*

Conform de Europese Spoorwegveiligheidsrichtlijn (2004/49/EG) rapporteert Nederland jaarlijks in september over de ontwikkeling van de veiligheid op het hoofdspoorwegennet. Voor de rapportage worden de Europese definities en indicatoren gebruikt zoals vanuit de Europese Commissie en European Railway Agency (ERA) in leidraden of regelgeving zijn voorgeschreven<sup>1</sup>. Voor de rapportage over de doelstellingen van de drie thema's in de Derde Kadernota Railveiligheid (hierna: Kadernota) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) –Veilig vervoeren, Veilig werken en Veilig leven- is in de Derde Kadernota gekozen om aan te sluiten bij de Europese werkwijze.

De opzet en uitwerking van dit rapport is in overeenstemming met het Europese sjabloon EN 2012 versie 15.

Volgens de Europese definitie van 'relevantie' wordt alleen gerapporteerd over incidenten en letsels waarbij is voldaan aan ten minste één van de volgende criteria<sup>2</sup>:

- er is ten minste één persoon om het leven gekomen of zwaargewond, of;
- de schade aan materieel, rails, andere installaties of milieu is opgeteld ten minste € 150.000, of;
- er is sprake van een ernstige ontregeling van het verkeer waarbij de treindienst ten minste 6 uur aaneengesloten is onderbroken.

Voor enkele onderwerpen bevat de Kadernota geen indicator met een (streef)waarde. Om die reden kan over deze onderwerpen in dit jaarverslag geen kwantitatieve ontwikkeling worden gerapporteerd. Het gaat hierbij ondermeer om de integrale samenwerking tussen de spoorwegondernemingen en met relevante organisaties daarbuiten op raakvlakken van verantwoordelijkheden, innovaties en veiligheidsmanagement.

Deze jaarrapportage is primair bestemd voor:

- de bewindspersoon van IenM vanwege de Derde Kadernota Railveiligheid.
- de ERA vanwege de verplichte jaarrapportage door de Nationale Veiligheidsinstantie (National Safety Authority, NSA) overeenkomstig artikel 18 van de Spoorveiligheidsrichtlijn.

Het jaarverslag wordt gepubliceerd op de volgende webadressen:

Nederland: [www.ILenT.nl](http://www.ILenT.nl)

Europa: [www.era.europa.eu/Search/Key-Documents/Pages/Home.aspx](http://www.era.europa.eu/Search/Key-Documents/Pages/Home.aspx)

<sup>1</sup> Ondermeer de Beschikking 2009/460/EG de methode ter evaluatie van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelstellingen en de wijze voor het berekenen van de veiligheidsindicatoren (Common Safety Indicators: CSI)

<sup>2</sup> Voor enkele doelen in de kadernota is er geen gelijksoortige Europese tegenhanger. Een voorbeeld hiervan is de doestelling voor elektrocuties.

## 2 Leeswijzer

Voor u ligt het veiligheidsjaarverslag 2013 van de Nationale Veiligheidsinstantie Spoor (National Railway Safety Authority = NSA). In het jaarverslag bericht de NSA over de ontwikkelingen op het gebied van veiligheid op het Nederlandse hoofdspoornet.

Het jaarverslag en de bijbehorende bijlagen bevatten de kwantitatieve verslaglegging over de ontwikkeling van de veiligheid. In de hoofdstukken 3 t/m 5 wordt ingegaan op de algemene karakteristieken van het hoofdspoorwegennet, de ontwikkeling van de veiligheid, de organisatie van de NSA en de gedetailleerde kwantitatieve ontwikkeling van de veiligheid naar de indeling van de drie thema's van de Kadernota: Veilig vervoeren, Veilig werken en Veilig leven.

In hoofdstuk 6 is een overzicht gegeven van belangrijke aanpassingen in de wet- en regelgeving. Hoofdstuk 7 en 8 gaan nader in op de uitvoering van de vergunningverlening en het toezicht door de NSA. Hierbij worden de resultaten beschreven van het aantal verleende documenten, zoals vergunningen en certificaten, het toezicht en de aandachtspunten in het toezicht. H9 behandelt de alternatieve maatregelen bij afwijkingen in de ECM-certificeringsopzet. Het jaarverslag wordt afgesloten met de conclusies in hoofdstuk 10.

## 3 Introductie

### 3.1 Algemeen

Binnen de voorgeschreven rapportagestructuur volgens het Europese sjabloon EN 2012 versie 15 is de kwantitatieve ontwikkeling van de veiligheid weergegeven volgens de drie thema's van de Kadernota: Veilig vervoeren, Veilig werken en Veilig leven.

### 3.2 Informatie over de spoorweginfrastructuur

Vergeleken met 2012 heeft het Nederlandse hoofdspoor op 31 december 2013 de volgende karakteristieken:

	2012	2013
spoorwegennet hoofdspoor (kilometers)	3063	3061
treinkilometers hoofdspoor (2013)	150 mln	155 mln
aantal spoorwegondernemingen personenvervoer hoofdspoor	8	8
reizigerskilometers hoofdspoor (2013)	17,3 mld	17,5 mld
aantal spoorwegondernemingen goederenvervoer hoofdspoor	22	22
goederentreinkilometers (2013)	13 mln	11 mln
aantal infrastructuurmanagers hoofdspoor (vergunningplichtig)	1	1
aantal infrastructuurmanagers hoofdspoor (overig)	1	1
Aantal contractaannemers hoofdspoor	21	20

Bronnen: Prorail jaarverslag 2012 en 2013, NS-jaarverslag 2013,ILT en veiligheidsjaarverlagen 2013 houders veiligheidscertificaat A

Op grond van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen van 20 december 2004 zijn door de minister van IenM de tracés aangewezen die tot het hoofdspoorwegennet<sup>3</sup> behoren. In bijlage A1 is een plattegrond opgenomen van het Nederlandse hoofdspoorwegennetwerk (bron: Prorail). In bijlage A2 is het overzicht opgenomen van de ondernemingen met een veiligheidscertificaat, vergunning of erkenning en in bijlage A3 de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders.

### 3.3 Algemene kwantitatieve ontwikkelingen veiligheid

#### Veilig vervoeren

De doelstelling van permanente verbetering bij de Fatal Weighted Serious Injuries (FWSI) per miljard reizigerstreinkilometers onder reizigers is niet gehaald. Deze wordt beïnvloed door de doorwerking van het ongeval bij Amsterdam Westerpark. Als gekeken wordt naar de letsels onder reizigers met uitsluiting van de effecten hierop van het ongeval bij Amsterdam Westerpark, dan is het aantal zwaargewonden onder reizigers over de afgelopen vijf jaar redelijk stabiel.

<sup>3</sup> Voorbeelden van spoorlijnen die niet tot het hoofdspoor horen zijn: tram- en metrolijnen, spoorlijnen op bedrijfsterreinen en in reparatiewerkplaatsen.

Bij de ongevallen met treinen worden doelstellingen voor het aantal relevante ongevallen en het aantal relevante aanrijdingen op overwegen gehaald. De overall doelstelling (themaoverstijgend) voor veiligheid is gehaald.

### Veilig werken

Er zijn geen doden of zwaargewonden onder conducteurs en machinisten. Onder baanwerkers vallen net als in 2012 geen dodelijke slachtoffers. De doelstelling van permanente verbetering is hier in tegenstelling tot 2012 wel gehaald. Het aantal elektrocuties is toegenomen van 1 in 2012 naar 4 in 2013 waardoor de doelstelling van permanente verbetering voor 2013 niet is gehaald.

### Veilig leven

Het aantal dodelijke slachtoffers op overwegen is licht toegenomen ten opzichte van 2012. In het totale aantal dodelijke slachtoffers in de categorie 'overwegveiligheid' zijn automobilisten en voetgangers het sterkst vertegenwoordigd. De doelstelling voor permanente verbetering is in 2013 wel gehaald. Het aantal onbewaakte overwegen is in 2013 verder afgenomen.

Het aantal suïcides is over de afgelopen jaren redelijk stabiel.

### Themaoverstijgend

Bij de controles op naleving van de eis tot het beschikken over de vereiste papieren (bijvoorbeeld de machinistenvergunning) zijn bij incidentele steekproeven geen afwijkingen vastgesteld. De doelstelling van permanente verbetering is voor 2013 gehaald.

De overall doelstelling voor veiligheid is gehaald.

### Europese positie

Nederland streeft er naar om voor een aantal doelstellingen tot top van de best presterende EU-lidstaten te horen. Voor wat betreft het aantal doden en zwaargewonden per miljoen (reizigers)treinkilometers staat Nederland op positie 3. Deze positie is gebaseerd op cijfers over de jaren 2007 t/m 2012<sup>4</sup>.

Over de andere doelstellingen om te behoren tot de top van de best presterende lidstaten in Europa, te weten risico voor reizigers en het voorkomen van arbeidsongevallen, doet de ERA in haar veiligheidsjaarverslag geen uitspraken.

### Afgifte vergunningen

In 2013 zijn nieuwe vergunningen, certificaten versterkt of zijn bestaande documenten vernieuwd. Het totale aantal in 2013 afgegeven vergunningen is als volgt<sup>5</sup>:

- |                                      |      |
|--------------------------------------|------|
| • Bedrijfs- en materieelvergunningen | 117  |
| • Vergunningen voor infrastructuur   | 32   |
| • Machinistenvergunningen            | 2695 |

### Toezicht

Bij de planning van de inspecties houdt de ILT rekening met eerder gemeten veiligheidsprestaties en inspectieresultaten van ondernemingen. Dit kan betekenen dat in specifieke gevallen meer of juist minder wordt geïnspecteerd. In 2013 zijn de volgende toezichtsactiviteiten uitgevoerd<sup>6,7</sup>:

- |  |      |
|--|------|
| • Vergunningverlenende audits                | 110  |
| • Objectinspecties                           | 4409 |
| • Incidentafhandeling en ongevallenonderzoek | 1100 |
| • Handhavingsaudits                          | 70   |

<sup>4</sup> Railway Safety Performance in the European Union, ERA, 2014

<sup>5</sup> Bron ILT/DRW

<sup>6</sup> Bron ILT/DRW

<sup>7</sup> Handhavingsaudits zijn inspecties naar onderdelen van de veiligheidsbeheersystemen van ondernemingen. ook': Onder incidentafhandeling wordt verstaan het beoordelen van gemelde incidenten op veiligheidsrisico's (waaronder ook het ter plekke onderzoeken van incidenten). Onder ongevallenonderzoek vallen naast onderzoeken naar grote incidenten ook grote thematische inspecties

## 4 Organisatie

Op grond van het Instellingsbesluit Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)<sup>8</sup> voert de ILT de taken uit van de Nationale Veiligheidsinstantie (Railway Safety Directive, 2004/49/EG: National Railway Safety Authority), tenzij aan anderen gemandateerd. De taken zijn (artikel 16 van Richtlijn 2004/49/EC e.v.) samengevat:

- Indienstelling van subsystemen en controleren of de subsystemen 'goed' worden geëxploiteerd en onderhouden.
- Toezien op interoperabiliteitsonderdelen.
- Toestemming tot ingebruikname van nieuw of gewijzigd rollend materieel.
- Afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekken van veiligheidscertificaten, vergunningen en de controle daarvan.
- Toezien op het naar behoren geregistreerd worden van voertuigen in het Nationale Voertuigen Register en het nauwkeurig en regelmatig bijwerken daarvan.
- Het bevorderen van de naleving en in voorkomend geval handhaven van het regelgevingskader voor veiligheid, inclusief het stelsel van nationale veiligheidseisen.

Het volgen en ontwikkelen van een regelgevingskader is een taak van het Directoraat-Generaal Bereikbaarheid (DGB) van het ministerie van IenM.

In totaal wordt ongeveer 45 voltijdsequivalent (fte) op de taken ingezet.

In Bijlage B is het organogram van de NSA opgenomen.

Voor het bevorderen van de veiligheid op het spoor kent Nederland een bij Rijkswet<sup>9</sup> ingestelde Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV). De OvV heeft geen NSA-taken maar verricht op eigen initiatief en onafhankelijk onderzoek naar de oorzaken van (grootschalige) incidenten. De OvV kan op basis van verricht onderzoek aanbevelingen doen aan de minister van IenM en andere betrokken organisaties.

---

<sup>8</sup> Artikel 2, derde lid onder a

<sup>9</sup> Rijkswet van 2 december 2004, houdende instelling van een Onderzoeksraad voor veiligheid

## 5 Ontwikkelingen in de spoorveiligheid

### 5.1 Initiatieven om de veiligheidsprestaties te behouden of te verbeteren

Tabel 1: Enkele belangrijke maatregelen voortkomend uit ongevallen of bijna-ongevallen<sup>10</sup>

Regelgeving	Beschrijving van de gebeurtenis	Genomen maatregel
Spoorwegwet (Spw)/Arbowet (Abw)	Baanwerkers zijn bezig met de inspectie van een brug zonder veiligheidsvoorman. Er is direct aanrijdgevaar.	Boeterapport
Spw	Meerdere incidenten/overtredingen. Een groot aantal incidenten ligt aan onzorgvuldig handelen van de machinist en is mogelijk het gevolg van onvoldoende veiligheidscultuur. De plotselinge toename baart zorgen: bij 15 van de 41 uitgevoerde objectinspecties zijn overtredingen geconstateerd.	In de 2e helft 2014 zal een extra handhavingsaudit worden uitgevoerd op in ieder geval de veiligheids-cultuur.  Inspectiebevindingen zijn van toepassing op continuering van het veiligheidscertificaat 2015.
Spw	Aanrijdingen op onbeveiligde overwegen met vrachtwagens en landbouwvoertuigen leveren extra risico op, omdat de kans op ontsporing bij dit type wegverkeer groter is dan bij andere aanrijdingen.	Cijfermatige onderbouwing en in overleg met het Directoraat-Generaal Bereikbaarheid de mogelijkheden bezien om zwaar verkeer op dit type (onbeveiligde) overwegen zoveel mogelijk te beperken.
Spw	Machinist passeert geel sein en remt niet voldoende af voor volgend sein.	Boete
Spw	Inplannen ongeplande treindiensten leidt tot ongeval in Amsterdam.	Verscherpt toezicht op infrabeheerder en vervoerder bij planning dienstregeling.

Tabel 2: Enkele veiligheidsmaatregelen of vrijwillige maatregelen voortkomend uit andere redenen dan ongevallen of bijna-ongevallen.

Regelgeving	Beschrijving gebeurtenis	Genomen maatregel
Spw/Abw	Inspectie spooraanneemers. Er zijn 83 controles uitgevoerd op de naleving bij aanneemers die werkzaamheden in de omgeving van het spoor uitoefenen. <ul style="list-style-type: none"> <li>In 21 gevallen was er sprake van gevaar en in drie gevallen van</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In 3 gevallen is bestuursdwang toegepast.</li> <li>In 2 gevallen is een boeterapport opgemaakt.</li> <li>Bij de overige situaties is een schriftelijke waarschuwing gegeven.</li> </ul>

<sup>10</sup> Er is geen uitputtende opsomming van maatregelen gegeven, de tabellen bevatten enkele voorbeelden ter illustratie.

Regelgeving	Beschrijving gebeurtenis	Genomen maatregel
	<p>ernstig gevaar.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>In 7 gevallen was er zowel sprake van risico voor het spoorverkeer als aanrijdgevaar voor personen</li> <li>Bij alle veiligheidsklassen (van buitendienststelling tot persoonlijke waarneming/veiligheidsman en grenswachter) zijn overtredingen geconstateerd.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De rapportage is besproken met de branche in de werkkamer regelgeving van de stichting Railalert.</li> </ul>
Spw	Bij de audit tbv de verlenging vh veiligheidscertificaat was gebleken dat machinisten van twee spoorwegondernemingen over en weer werden ingeleend/ingezet, zonder dat bekend was of deze machinisten aan de wettelijke vereisten voldeden.	Extra thematische inspecties en inspectie door bedrijf zelf op processen die een risico vormen voor de spoorveiligheid.
-	Handhavingsaudits uitgevoerd bij circa 25 spooronderhoudsbedrijven. Door gezamenlijke audits door de afdelingen Risicovolle Stoffen en Producten (RSP) en Handhaving Rail (HR) is de toezichtslast voor deze bedrijven verminderd.	In 2015 zal een monitoring plaatsvinden (RSP) bij deze bedrijven.
-	Gezamenlijke inspectie gehouden met collega's van de Eisenbahn Bundes Amt (Duitse NSA). De ILT heeft inspecties bijgewoond op het emplacement in Emmerich en de Duitse collega's zijn meegenomen voor een inspectie in Venlo. Aanleiding van deze inspectie was de MOU (Memorandum of Understanding) van ERA, waarin staat dat buurlanden hun toezicht op elkaar moeten afstemmen, moeten uitwisselen en waar mogelijk samenwerken.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gezamenlijke handhavingsaudit;</li> <li>Nieuwe inspectie in Venlo in najaar 2014.</li> <li>Toezichtsverschillen worden in een document vastgelegd.</li> <li>Tweedaagse inspectie in Rotterdam in 2014.</li> </ul>

## 5.2 Indicatoren ontwikkeling veiligheid

Het risiconiveau voor de verschillende risicodragers (reizigers, treinpersoneel, baanwerkers en externen) wordt gemeten aan de hand van variabelen zoals 'aantal dodelijke ongevallen en zwaargewonden' en het 'aantal gereden (reizigers)treinkilometers'. De ontwikkelingen worden beoordeeld aan de hand van het jaarlijks gemiddelde en/of het gewogen gemiddelde over meerdere jaren.

De gewogen gemiddelden worden voor zowel de doelstellingen van de Kadernota als de Europese doelstellingen uitgedrukt in de Nationale Referentiewaarde (NRW) en het Meerjarig Gewogen Gemiddelde (MWA). De rekenwijze voor het bepalen van de NRW en het MWA is voorgeschreven door de Europese Commissie (EU-beschikking 2009/460/EG en verder uitgewerkt door de ERA in de Implementation Guidance for Common Safety Indicators CSI's).

Het streven is om het MWA lager te laten zijn dan de NRW. Voor de Kadernota geldt bij de meeste doelstellingen de permanente verbetering. De vergelijking tussen NRW en MWA geeft aan of de permanente verbetering is gerealiseerd. De ERA heeft daarnaast als doelstelling het verbeteren van de veiligheid of ten minste het realiseren van een aanvaardbare veiligheidsprestatie in de ontwikkeling van de veiligheid.



Daarvan is sprake indien een indicator niet meer dan 20% naar boven afwijkt ten opzichte van de waarde van die indicator in het jaar voorafgaande aan het rapportagejaar. Voor dit jaarverslag betekent dit dat de resultaten van 2013 vergeleken worden met de resultaten in 2012. Omdat het voor sommige indicatoren nodig is doden en zwaargewonden gezamenlijk te wegen wordt gebruik gemaakt van een omrekening van zwaargewonden naar dodelijke slachtoffers volgens het Fatal Weighted Serious Injuries (FWSI): aantal doden + (0,1 x het aantal zwaargewonden<sup>11</sup>).

Naast indicatoren op basis van letsels is op Europees niveau ook voorgeschreven om de economische schade per afgelegde spoorkilometer te berekenen. Economische schade kan voortkomen uit letsel, schade aan materieel en infrastructuur, milieu, opgelopen vertraging en/of uitval van verbindingen.

### 5.3 Bronnen

De gebruikte informatie voor de NRW, het MWA en de FWSI is gebaseerd op gegevens over incidenten die aan de ILT worden gemeld door de infrabeheerder ProRail, spoorwegondernemingen en door andere deelnemers aan het spoorstelsel. Hierbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan aannemers die aan het spoor werken. Daarnaast genereert de ILT zelf informatie vanuit inspecties, onderzoeken en analyses of gebruikt hiervoor onderzoeken en analyses van derden, zoals die van de OvV.

Gedurende het jaar voert de ILT consistentiecontroles uit samen met ondermeer ProRail als beheerder van het hoofdspoor en Nederlandse Spoorwegen (NS) als grootste (reizigers)vervoerder waarbij gegevens over incidenten worden geverifieerd en vergeleken zodat onderling duidelijkheid bestaat over de duiding en interpretatie van definities, de incidenten en bijbehorende gegevens door de ILT.

De A-certificaathouders dienen voor 30 juni hun jaarverslag met betrekking tot de spoorwegveiligheid bij ILT in te dienen (zie artikel 19 Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat). De gegevens over ondermeer incidenten en gereden kilometers uit deze verslagen worden vergeleken met de al bekende gegevens bij de ILT en worden meegenomen in de beoordeling van de ontwikkeling van de veiligheid.

Voor de rapportage over de doelstellingen van de Kadernota en de CSI's in dit jaarverslag zijn niet alle ongevallen relevant. In de leidraad voor de implementatie van CSI's is aangegeven dat om relevant te zijn, moet zijn voldaan aan ten minste één van de volgende criteria:

- er is ten minste één persoon om het leven gekomen of zwaargewond, of;
- de schade aan materieel, rails, andere installaties of milieu is opgeteld ten minste € 150.000, of;
- er is sprake van een ernstige ontregeling van het verkeer waarbij de treindienst ten minste 6 uur aaneengesloten is onderbroken.

Alleen ongevallen die op het hoofdspoor hebben plaatsgevonden zijn opgenomen in dit verslag. Dus bijvoorbeeld ongevallen in werkplaatsen, magazijnen, en dergelijke tellen niet mee. Vandalisme, diefstal, botsingen die geen letsel opleveren en pogingen tot zelfdoding (suicide) tellen ook niet mee.

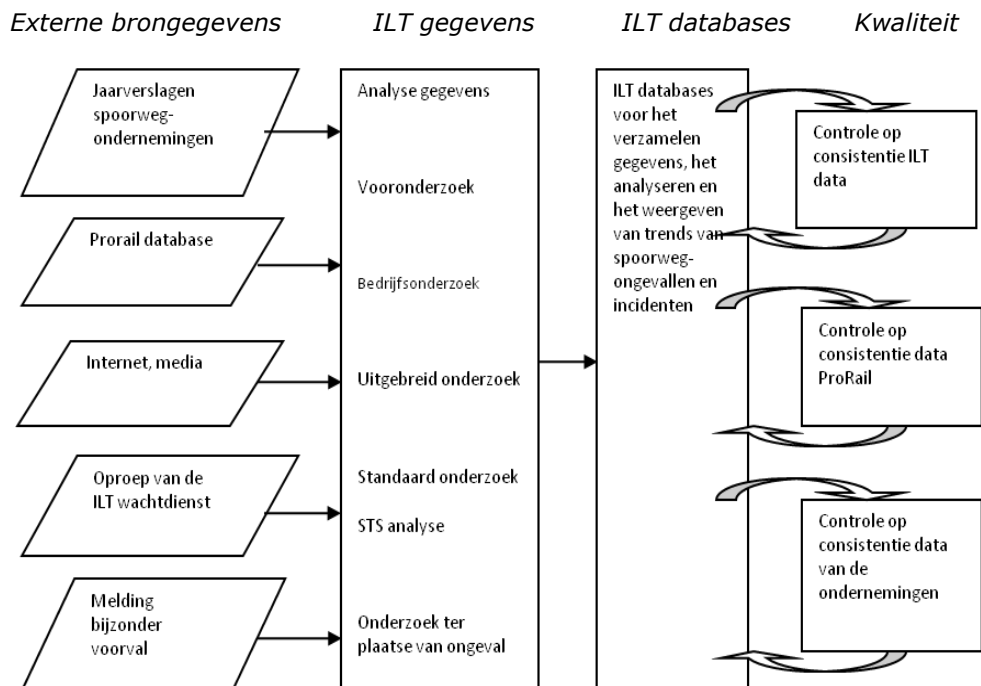
Lichtgewonden worden niet meegerekend in de Europese indicatoren omdat in de Europese definities alleen naar doden en zwaargewonden wordt gekeken. Om een totaal beeld te krijgen van de ontwikkelingen over veiligheid op het hoofdspoor in zijn geheel, is het echter wel van belang om ook de lichtgewonden of bijna aanrij-

<sup>11</sup> Er is sprake van een dodelijk slachtoffer indien een persoon als gevolg van een ongeval direct om het leven is gekomen of binnen dertig dagen na een ongeval aan de gevolgen van het opgelopen letsel overlijdt. Suicides worden hierin niet meegerekend. Een zwaargewonde is een persoon die vanwege opgelopen letsel meer dan 24 uur in het ziekenhuis wordt opgenomen.

dingen indicatief mee te nemen. Het kan namelijk zijn dat hieruit (mogelijke) nieuwe risico's naar voren komen waarbij proactief handelen een negatieve ontwikkeling van de veiligheid kan voorkomen. Het past ook bij de reikwijdte van de thema's uit de Kadernota die niet alleen over dodelijke slachtoffers en zwaargewonden gaat, maar over de gemeenschap in haar geheel.

Met betrekking tot lichtgewonden en bijna aanrijdingen moet echter worden opgemerkt dat er nog geen vastomlijnde definities zijn.

Figuur 2: Informatiestromen ongevals-, incident- en andere gegevens



#### 5.4 Gedetailleerde ontwikkelingen veiligheid

Veilig vervoeren betreft de infrastructuur, de spoorvoertuigen en het vervoer over het spoor van reizigers en goederen. Veilig werken is te beschouwen als een randvoorwaarde om vervoer te kunnen realiseren. Veilig leven benadrukt de relatie die het spoor heeft met de omgeving. Voor die drie thema's van de Kadernota zijn de ontwikkelingen in 2013 per doelstelling weergegeven in de hierna volgende tabellen 3, 4, 5 en 6. Voor diverse risicodragers (reizigers, personeel en externen) of incidenten zijn in de bijlagen C1 t/m C3 de absolute aantallen incidenten en letsels opgenomen en de CSI's.

Tabel 3: Veilig Vervoeren (voor alle doelen geldt permanente verbetering, tenzij anders aangegeven) (\*) 2012

Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2006-2011	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
<b>Veiligheidsrisico treinreizigers</b>	FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigerstreinkm's	4,16 (27,46)	3,06 (6,10)	4,22 (6,57)	<b>Nee</b>

Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2006- 2011	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
	FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigerskm's	0,03 (0,22)	0,03 (0,05)	0,03 (0,05)	<b>Ja</b>
	Aantal zwaargewonde reizigers per jaar	6 (28)			Ter informatie
	Aantal dodelijke slachtoffers onder reizigers per jaar	0 (1)			Ter informatie
	Aantal lichtgewonde reizigers / jaar / mld reizigerskm's	2,11 (12,08)			<b>Ja</b>
<b>Ongevallen met passagiers-, goederen- en overige treinen</b>	Totaal aantal relevante ongevallen / mln treinkm's	0,19 (0,24)			<b>Ja</b>
	Aantal relevante treinbotsingen / mln treinkm's	0,01 (0,02)			<b>Ja</b>
	Aantal relevante ontsporingen / mln treinkm's	0,01 (0,00)			<b>Nee</b> <sup>12</sup>
	Aantal relevante aanrijdingen op overwegen / mln treinkm's	0,11 (0,13)			<b>Ja</b>
	Aantal relevante persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in rollende toestand / mln treinkm's	0,06 (0,07)			<b>Ja</b>
	Aantal relevante branden in rollend materieel / mln treinkm's	0,00 (0,00)			<b>Ja</b> <sup>13</sup>
	Aantal overige relevante ongevallen / mln treinkm's	0,01 (0,02)			<b>Ja</b>
	Aantal foutieve seingevingen / mln treinkm's	0,15 (0,07)			<b>Nee</b> <sup>14</sup>
	Aantal STS-passages (/ mln treinkm's) excl afgefallen seinen	1,10 (1,17)			<b>Ja</b>
	Risico ten gevolge van STS-passages	66% (62%)			<b>Nee</b> (75% reductie t.o.v. 2003)
<b>Rail- infrastructuur</b>	Aantal gebroken rails / mln treinkm's	0,35 (0,43)			<b>Ja</b>
	Aantal knikken in het spoor / mln treinkm's	0,04 (0,02)			<b>Nee</b>
<b>Materieel</b>	Aantal gebroken wielen van operationeel rollend materieel / mln treinkm's	0,01 (0,00)			<b>Nee</b>

<sup>12</sup> Door een wielbandbreuk is nabij Borne een goederentrein ontspoord. Bij de ontsporing was alleen de laatste wagon ontspoord. De ERA definitie ziet een dergelijke ontsporing niet als de ontsporing van een trein. Vanwege de omvang van de schade en de duur van de stremming is de ontsporing wel meegenomen in het jaarverslag 2013.

<sup>13</sup> Er is in 2013 een brand geweest die meer materiële schade heeft veroorzaakt dan € 150.000. Het is echter niet geheel duidelijk wat de oorzaak was. De brand is daarom niet meegenomen in de cijfers.

<sup>14</sup> Foutieve seinen zijn de seinen die 'onveilig falen' (minder restrictief seinbeeld) als gevolg van een technische storing.

Risicodragers	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2006- 2011	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
	Aantal gebroken assen van operationeel rollend materieel / mln treinkm's	0,00 (0,01)			<b>Ja</b>
<b>Spoortunnels</b>	-				
<b>Calamiteiten-organisatie en crisisbeheersing</b>	-				
<b>Security</b>	audit in 2014				
<b>Sociale veiligheid van reizigers</b>	Klantoordeel sociale veiligheid: % reizigers dat sociale veiligheid met een 7 of hoger beoordeelt	79,5 78% <sup>15</sup>			<b>Ja</b>

Er zijn in 2013 geen dodelijke slachtoffers en 6 zwaargewonden onder reizigers. In 2012 zijn 23 zwaargewonden en is er 1 dodelijk slachtoffer als gevolg van het ongeluk bij Amsterdam Westerpark. Bij andere incidenten vallen in dat jaar 5 zwaargewonden onder reizigers. Door de invloed van het ongeluk in Amsterdam op het MWA wordt de doelstelling van permanente verbetering onder FWIS onder reizigers / jaar / mld reizigerstreinkm's niet gehaald.

Het aantal relevante aanrijdingen is nagenoeg gelijk gebleven, 19 in 2012 en 17 in het jaar 2013.

Bij '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 is afgevallen. Het aantal relevante ongevallen is gestegen van 5 in 2012 naar 9 in 2013.

De afgesproken doelen voor STS-passages zijn het terugbrengen met 50% ten opzichte van het aantal van 266 in 2003 en het beperken van het risico met 75% ten opzichte van 2003. Het aantal STS-passages is in 2013 praktisch gelijk gebleven met het aantal uit 2012 (170 respectievelijk 173). De beoogde reductie is ook in 2013 niet gehaald (in 2013 circa 36% minder dan in 2003). Het risico is eind 2013 66% lager dan in 2003. Ook hier is het doel dus nog niet bereikt. Voor meer informatie wordt ook verwezen naar de jaarrapportage-STS 2013.

In 2013 hebben zich geen ongevallen voorgedaan als gevolg van een spoorstaafbreuken of spoorspatting (knikken in het spoor).

Voor sociale veiligheid is een doelstelling in de Kadernota opgenomen met als indicator het 'klantoordeel' (percentage reizigers dat sociale veiligheid met een 7 of hoger beoordeelt). Dit percentage wordt vastgesteld in de vervoerplancyclus tussen het ministerie van IenM, de NS en voor regionale spoorconcessies tussen decentrale overheden en regionale vervoerders. De ambitie voor 2013 voor de NS is 78% klantoordeel 'tevreden'. Die ambitie is met 79,5% gehaald<sup>16</sup>. Van de andere reizigersvervoerders zijn geen gegevens bekend.

<sup>16</sup> Doelstelling volgens vervoerplan 2013 is 78,5%. Opgave 2013 is gehaald uit het jaarverslag NS 2013.

Tabel 4 :Veilig Werken (voor alle doelen geldt permanente verbetering, tenzij anders aangegeven)  
(\* ) 2012

Risicodragers	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2006 - 2011	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
<b>Voorkomen arbeidsongevallen</b>	FWSI onder spoorpersoneel / jaar / mld treinkm's	3,23 (5,34)	3,12 (1,89)	3,37 (2,25)	<b>Nee</b> (+ top 4 EU)
	Aantal dodelijke slachtoffers onder baanwerkers	0 (0)			<b>Ja</b> (+ streven 0)
	Aantal dodelijke slachtoffers onder rangeerders	0 (0)			<b>Ja</b> (+ streven 0)
	Aantal aanrijdingen baanwerkers	1 (1)			<b>Ja</b>
	Aantal elektrocuties	4 (1)			<b>Nee</b>
	IF-rate (# ongevallen met verzuim > 24h x 1 mld/ gewerkte tijd inclusief inhuur en onderaannemers).	Geen info			
<b>Opleiding en vak- bekwaamheid</b>	Nalevingpercentage inzake de administratieve zorgplicht: het hebben van de vereiste papieren voor bekwaamheid of medische en psychologische geschiktheid.	Geen info			
	Nalevingspercentage wegbekendheid machinisten	Geen info			

Top 4 EU over periode 2007-2012 wel gehaald. Cijfers t/m 2013 nog niet bekend.

Tabel 5: Veilig Leven (voor alle doelen geldt permanente verbetering, tenzij anders aangegeven. ALARP= As  
Low As Reasonably Practicable)  
(\* ) 2012

Risicodragers	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2006 - 2011	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
<b>Overwegveiligheid</b>	FWSI onder overweggebrui- kers / jaar / mld treinkm's	91,61 (92,19)	91,39 (97,84)	85,22 (97,05)	<b>Ja</b>
	FWSI onder overweggebrui- kers / jaar / ((mld treinkm's*aantal overwe- gen)/ spoorkm's)	110,36 (110,44)	104,24 (106,3)	100,34 (108,7)	<b>Ja</b>
<b>Onbevoegden op het spoor</b>	FWSI onder onbevoegden op het spoor / jaar / mld treinkm's	12,90 (8,02)	6,97 (7,84)	7,92 (7,99)	<b>Nee</b> (+ top 3 EU)
	Aantal spoor-suicides	199 <sup>17</sup> (202)			(ALARP)
	Aantal spoor-suicides / mld treinkm's	1284 (1350)			(ALARP)
	FWSI onder "anderen (der- den)" / jaar / mld treinkm's	0,00 (8,02)	7,15 (6,76)	5,74 (7,21)	<b>Ja</b>

<sup>17</sup> Suicides zijn exclusief pogingen tot suicide (zwaargewonden).

Risicodragers	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2006 - 2011	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
<b>Externe veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen)</b>	Aantal ongevallen waarbij ten minste een spoorvoertuig is betrokken dat gevaarlijke stoffen vervoert / mln treinkm's	0,01 (0.03)			<b>Ja</b>
	Aantal van dergelijke ongevallen waarbij gevaarlijke goederen vrijkomen/mln treinkm's	0 (0)			<b>Ja</b>
	Aantal dodelijke slachtoffers per jaar als gevolg van dergelijke ongevallen.	0 (0)			<b>Ja</b>

Het aantal doden bij de aanrijdingen op overwegen steeg van 13 in 2012 naar 14 in 2013. Het aantal zwaargewonden daalde van 8 naar 2.

Het aantal personen in de categorie 'onbevoegden' dat om het leven kwam steeg van 1 naar 2. Het aantal 'onbevoegden' dat zwaargewond raakte daalde van 2 naar 0. Het aantal suïcides op het spoor daalt van 202 naar 199.

Tabel 6: Themaoverstijgend (voor alle doelen geldt permanente verbetering, tenzij anders aangegeven)  
(\* ) 2012

Risicodragers	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2006- 2011	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
<b>Overall</b>	Totaal FWSI / jaar / mlrd treinkm's (exclusief spoor-suïcides of pogingen daartoe)	112 (145)	122 (130)	110 (129)	<b>Ja</b> (+ top 5 EU)
<b>Integrale samenwerking op raakvlakken van verantwoordelijkheden</b>	-				-
<b>Innovatie</b>	-				-
<b>Veiligheidsmanagement</b>	-				-
<b>Veiligheidscultuur</b>	Nalevingspercentage veiligheidsregelgeving (NVW) door baanwerkers	67% (61%)			<b>Ja</b>
	Nalevingspercentage veiligheidsregelgeving (NVW) door rangeerders	Geen info			

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 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 hoger veiligheidsniveau voor baanwerkers wordt bevorderd voor wat betreft aanrijd- en elektrocutie.

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. De weergegeven percentages zijn daarom indicaties voor de veiligheidscultuur.

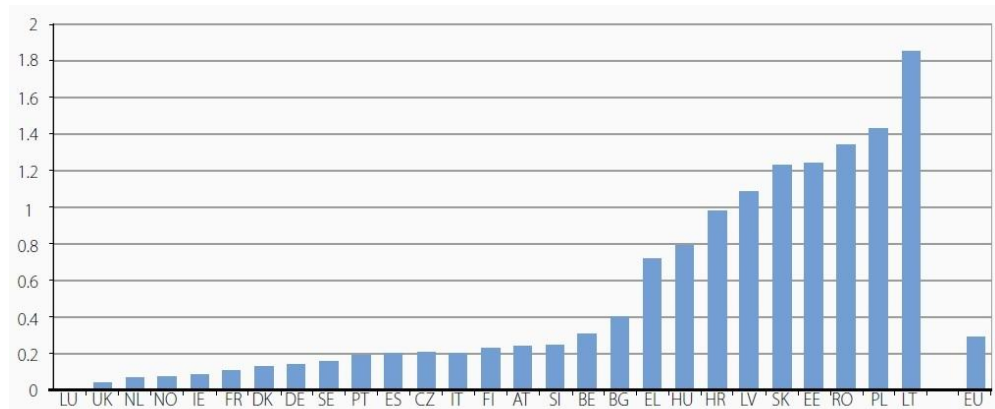
De wetgever heeft de veiligheid van 'overige letselgevallen' onder de wetgeving van de passagiersrechten geplaatst. De Kadernota heeft als doelstelling de spoorpartijen invulling te laten geven aan de veiligheidsvraagstukken in de spoorsector, zoals die ook in de nota worden benoemd. Bij kwesties die zich afspelen op het raakvlak van de infrastructuur en het vervoer moet worden samengewerkt. De verantwoordelijkheid voor de samenwerking is vastgelegd in de veiligheidsrichtlijn en in de veiligheidsmanagementsystemen van de infrabeheerder en van de spoorwegondernemingen.

### Top veiligste Europese Lidstaten

In de Kadernota zijn doelen opgenomen met als streven permanent tot ten minste de top 3 tot 5 van veiligste Europese lidstaten te behoren. Onder deze doelstelling valt het totaal van doden en zwaargewonden als gevolg van ongevallen op het spoor gerekend van reizigers, personeel, overweggebruikers, onbevoegden, anderen en derden.

De ERA heeft de cijfers over spoorveiligheid in 2012 van Europese landen gepubliceerd<sup>18</sup>. Nederland staat op plaats drie van de lidstaten met de minste dodelijke slachtoffers en zwaargewonden per miljoen treinkilometers 2007-2012 (zie figuur 3).

Figuur 3: Dodelijke slachtoffers en gewogen zwaargewonden per miljoen treinkilometers.



Het aantal ongevallen in Europa is met ongeveer 7% gedaald ten opzichte van 2011. In 5% van de gevallen zijn botsingen en ontsporingen de oorzaak van het letsel. Daarnaast vallen de meeste slachtoffers bij personen die niet direct deelnemen aan het spoorverkeer, namelijk personen die een spoorwegovergang passeren en personen die zich onbevoegd op het spoor begeven. Stoptonend seinpassages worden door de ERA gezien als een belangrijke aanleiding voor ongevallen.

<sup>18</sup> Railway Safety Performance in the European Union, ERA, 2014

## Kosten van ongevallen

Richtlijn 2014/88 (was voorheen 2009/149/EG) geeft methodes voor de berekening van indicatoren voor de economische impact van ongevallen: 'waarde van het voorkomen van een dodelijk ongeval' (value of preventing a casualty = VPC) en kosten voor vertraging (value of time)<sup>19</sup>. Kosten voor het voorkomen van een zwaargewonde in Nederlands transportsysteem volgens berekening HEATCO, worden uitgedrukt in miljoenen euro per miljoen trein kilometer: MLN €/(MLN Train\*Km).

De kosten van alle ongevallen in 2013 zijn als volgt:

- €17.769.539,-- voor materieel en infrastructuur (incl. zelfdodingen op het spoor).
- €15.530.270,-- voor vertraging (inclusief zelfdodingen op het spoor).
- €47.550.350,-- voor gekapitaliseerde kosten voor doden en zwaargewonden (exclusief zelfmoorden of pogingen tot zelfmoord).

De kosten van alle ongevallen en letsels op het spoor in 2013 zijn gekapitaliseerd op €80.850.159,--

Er is weinig informatie over de periode vóór 2009. Tot en met 2010 zijn er nog geen vertragingkosten meegeteld door gebrek aan gegevens. De grafische weergave van de totale kosten in bijlage C2 is inclusief de gekapitaliseerde kosten voor doden en zwaargewonden, exclusief suicides en pogingen tot suicide.

## Het resultaat van de veiligheidswaarschuwingen

Tijdens inspecties kunnen afwijkingen van wet- en regelgeving en de daarin vervatte veiligheidsnormen worden geconstateerd. Waar nodig wordt het spoorverkeer (tijdelijk) stilgelegd of op een andere wijze bestuursrechtelijk opgetreden. Als sprake is van een grote gevaarstelling 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.

De ILT ontvangt ook meldingen van de spoorwegondernemingen. Na beoordeling van een melding wordt eventueel tot een (nadere) inspectie besloten. Om dit op ieder uur van de dag te kunnen doen, onderhoudt de ILT een zogenaamde piketdienst (24uur/7dagen per week). Een (nadere) inspectie kan overgaan in een volgende stap in het toezicht en kan in een uiterste geval leiden tot sanctionering.

Naast of los van onderzoek door de ILT kan de OvV besluiten een onderzoek in te stellen naar de omstandigheden van een incident. De OvV concentreert zich bij haar onderzoek op waarheidsvinding gericht op het leereffect voor de spoorbranche als geheel. Desgevraagd ondersteunt de ILT de OvV bij haar onderzoeken. In maart 2013 heeft de OvV het rapport opgeleverd van het onderzoek naar de treinbotsing op de Maasvlakte. Hierbij zijn twee goederentreinen gebotst en deels ontspoord. De treinen vervoerden onder andere gevaarlijke stoffen, maar deze zijn niet vrijgekomen.

---

<sup>19</sup> Implementation Guidance for use of Common Safety Indicators, v21\_1 (ERA/GUI/03-2012), ERA, 6 June 2012



## 6 Belangrijke aanpassingen in de wet- en regelgeving

Tabel 7: aanpassingen in wet- en regelgeving gepubliceerd in 2013<sup>20</sup>

Referentie	Datum van het van kracht worden	Reden van wijziging	Beschrijving van de wijziging
Staatscourant 2013, nr. 34587; Regeling tot wijziging van de Regeling tarieven Spoorwegwet	1-1-2014	Vaststellen nieuwe tarieven	Vaststellen van tarieven van de Regeling tarieven Spoorwegwet voor 2014 De indexerings evenals wijziging van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen en de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012
Staatscourant 2013/24216 Beleidsregel Taalbeheersing machinisten Spoorwegwet	26-8-2013		De ILT hanteert niveau 3 van de Machinstenrichtlijn als indicator voor 'voldoende taalbeheersing.
Stb 2013/439	1-1-2014	Implementatie gewijzigde en nieuwe Europese regels	Artikel I, onderdeel JJ, van de wet van 16 december 2010 tot wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG ( <a href="#">Stb. 2011, 218</a> ), treedt in werking met ingang van 1 januari 2014.

<sup>20</sup> Deze opgave is niet uitputtend.

## 7 De ontwikkeling van veiligheidscertificaten en -vergunningen Nationale wetgeving – startdata – beschikbaarheid

In Nederland wordt sinds 1 januari 2005 (datum inwerkingtreding Spoorwegwet) gewerkt met veiligheidsbeheersystemen, zowel door de spoorwegondernemingen als door de beheerder. Tot 1 april 2012 werd het veiligheidsbeheersysteem van de beheerder voorzien van een 'erkenning', indien dat beheersysteem voldeed aan artikel 9 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn. Vanaf 1 april 2012 zijn de termen 'veiligheidsvergunning' en 'veiligheidscertificaat' (voorheen: veiligheidsattest) in de Spoorwegwet geïntroduceerd.

### Numerieke gegevens

Tabel 8: geldige certificaten A en B en ingeschreven in ERADIS

		Totaal aantal certificaten	Aantal certificaten deel A in ERADIS <sup>21</sup>
<b>Aantal geldige veiligheidscertificaten deel A, afgegeven in 2013 en daarvoor, geldig in 2013</b>		27	27
<b>Aantal geldige veiligheidscertificaten deel B, afgegeven in 2013 en daarvoor, geldig in 2013</b>	Aantal certificaten deel B, voor welke het deel A is afgegeven in Nederland	37	37
	Aantal certificaten deel B, voor welke het deel A is afgegeven buiten Nederland	10	10

			A	R	P
<b>Aantal geldige veiligheidscertificaten deel A, afgegeven in 2013 en daarvoor, geldig in 2013</b>		Nieuwe certificaten	2	1	0
		Gewijzigde certificaten	0	0	0
		Opnieuw afgegeven certificaten	25	0	0
<b>Aantal nieuw toegekende veiligheidscertificaten deel B voor spoorwegondernemingen, afgegeven in 2013</b>	Waarvan het deel A is afgegeven in Nederland	Nieuwe certificaten	2	0	0
		Gewijzigde certificaten	0	0	0
		Opnieuw afgegeven certificaten	12	0	0

<sup>21</sup> ERADIS is een data-informatiesysteem van de ERA met certificaten, afgegeven door de nationale veiligheidsautoriteiten voor spoorveiligheid.

	Waarvan het deel A is afgegeven buiten Nederland	Nieuwe certificaten	4	1	0
		Gewijzigde certificaten	0	0	0
		Opnieuw afgegeven certificaten	1	0	0

### Procedureaspecten

Er bestaan in Nederland drie categorieën bedrijfsvergunning:

- de EU-bedrijfsvergunning, voor algemeen personen- en goederenvervoer;
- de beperkte bedrijfsvergunning A, voor rangers, 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 eerste vestiging. De categorie A- en B-bedrijfsvergunningen gelden alleen binnen Nederland.

Het veiligheidscertificaat wordt verstrekt door de ILT aan een spoorwegonderneming wanneer deze een goed en werkend veiligheidsbeheersysteem heeft ingericht.

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

#### *Veiligheidscertificaten deel A*

### **Redenen voor de actualisatie/wijziging certificaten deel A (bv. verandering in het type dienstverlening, omvang van het verkeer, grootte van het bedrijf)**

Er zijn geen veiligheidscertificaten deel A geactualiseerd of gewijzigd in 2013.

### **Belangrijkste reden 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**

n.v.t.

### **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**

Er waren geen aanvragen.

### **Samenvatting van problemen met de wederzijdse aanvaarding van het certificaat deel A dat in heel de Gemeenschap geldig is**

De ILT is niet op de hoogte van mogelijke problemen.

### **Leges bij aanvraag voor een certificaat deel A of B**

- *Artikel 6 Regeling tarieven Spoorwegwet 2012*

1. Voor de behandeling van een aanvraag tot het verlenen van een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 32 van de wet is een tarief verschuldigd als opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 9: leges veiligheidscertificaat

Veiligheidscertificaat	Deel A	Deel B
veiligheidscertificaat voor een spoorwegonderneming die minder dan 300 personeelsleden een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 12.476,-	€ 8.316,-
veiligheidscertificaat voor een spoorwegonderneming die 300 personeelsleden of meer een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 26.513,-	€ 17.676,-
veiligheidscertificaat 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.	€ 4.763,-	-

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

Tabel 10 : Leges hernieuwd veiligheidscertificaat

Hernieuwd veiligheidscertificaat	Deel A	Deel B
hernieuwd veiligheidscertificaat voor een spoorwegonderneming die minder dan 300 personeelsleden een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 9.779,-	€ 6.239,-
hernieuwd veiligheidscertificaat voor een spoorwegonderneming die 300 personeelsleden of meer een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 13.380,-	€ 7.381,-
hernieuwd veiligheidscertificaat 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.	€ 4.763,-	-

- *Artikel 7 Regeling tarieven Spoorwegwet 2011*

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

Tabel 11: leges wijziging veiligheidscertificaat

Wijziging veiligheidscertificaat	Deel A	Deel B
wijziging van een veiligheidscertificaat voor een spoorwegonderneming die minder dan 300 personeelsleden een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 6.239,-	€ 4.159,-
wijziging van een veiligheidscertificaat voor een spoorwegonderneming die 300 personeelsleden of meer een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 9.357,-	€ 6.239,-
wijziging van een veiligheidscertificaat 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.	€ 1.587,-	-

**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**

N.v.t.

**Samenvatting van de gemeenschappelijke problemen/moeilijkheden voor de ILT met toepassingsprocedures voor certificaten deel A**

De ILT is niet geïnformeerd over mogelijke problemen.

**Samenvatting van de door spoorwegondernemingen vermelde problemen bij de aanvraag van een certificaat deel A**

De ILT is niet geïnformeerd over mogelijke problemen.

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

De ILT voert tweejaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek uit.

*Veiligheidslicenties deel B*

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

Er zijn geen vergunningen geactualiseerd of gewijzigd in 2013.

**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**

N.v.t.

**Leges bij aanvraag voor een certificaat deel B**

Zie tabel 9.

**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**

N.v.t.

**Samenvatting van de gemeenschappelijke problemen/moeilijkheden voor de ILT met toepassingsprocedures voor certificaten deel B**

De ILT is niet geïnformeerd over mogelijke problemen.

**Samenvatting van de door spoorwegondernemingen vermelde problemen bij de aanvraag van een certificaat deel B**

De ILT is niet geïnformeerd over mogelijke problemen.

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

De ILT voert tweejaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek uit.

**Veiligheidsvergunningen**

In Nederland is er maar één infrastructuurbeheerder waarop de regels over veiligheidsvergunningen van toepassing is, en dat is ProRail. De veiligheidsvergunning van ProRail is in 2011 afgegeven met een looptijd van drie jaar.

**Redenen om de veiligheidsvergunningen bij te werken of te wijzigen**

Er zijn geen veiligheidsvergunningen bijgewerkt of gewijzigd, omdat de geldigheidsduur van de hiervoor genoemde veiligheidsvergunning nog niet is verstreken

**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.**

N.v.t.

**Samenvatting van de problemen of moeilijkheden die regelmatig optreden in het kader van aanvraagprocedures voor veiligheidsvergunningen**

N.v.t.

**Samenvatting van de problemen gesignaleerd door de  
infrastructuurbeheerders bij hun aanvraag van een veiligheidsvergunning**

N.v.t.

**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**

De ILT voert tweejaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek uit. Het laatste onderzoek dateert van 2011 en de resultaten zijn in 2012 gerapporteerd. Men is over het algemeen (zeer) tevreden over procedures. Minder tevredenheid is er over het verstrekken van informatie bij de aanvragen.

**Hanteert de NSA een tarief voor het afgeven van een  
veiligheidsautorisatie infrastructuur? (ja/nee – tarief)**

Ja.

## 8 Toezicht op spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders

### 8.1 Audits/inspecties/checklists

De beheerder van de infrastructuur en spoorwegondernemingen staan voor wat betreft spoorwegveiligheid in Nederland onder toezicht van de ILT. Het toezicht richt zich op een veilig transport over het spoor, waarbij gedacht moet worden aan de toelating (vergunningverlening) van bedrijven, voertuigen en infrastructuur en de handhaving van wet- en regelgeving (Spoorwegwet, Arbeidsomstandighedenwet, relevante Europese regelgeving).

Het toezicht in het raildomein is een vorm van systeemtoezicht, gebaseerd op de doelregelgeving zoals vastgelegd in de Spoorwegwet en gericht op het in control zijn van spoorpartijen.

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;
- het inschrijven van voertuigen in het register;
- 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 wet- en regelgeving door het uitgeven of intrekken van vergunningen en certificaten of het opleggen van sancties. De ILT controleert de naleving via objectinspecties en/of audits en onderscheidt de volgende type ondernemingen -:

- spoorwegonderneming;
- infrastructuurbeheerder;
- keuringsinstituut (medische keuring);
- keuringsinstituut (psychologische keuring);
- keuringsinstantie (infrastructuur en/of rollend materieel);
- exameninstituut;
- opleidingsinstituut;
- beoordelingsinstantie;
- onderhoudsbedrijf;
- entity in charge of maintenance (onderhoudsverantwoordelijke);
- personeelsleverancier/personeelsteller;
- aannemer (voor zover in het bezit van een veiligheidscertificaat);
- rangeerbedrijf (voor zover in het bezit van een veiligheidscertificaat);

Het volledige meerjarenprogramma van de ILT en de verantwoording daarvan is te vinden in het jaarlijks verschijnende Meerjarenplan ILT en Jaarverslag ILT ([www.ilent.nl](http://www.ilent.nl))



## 8.2 Aandachtspunten bij de Nationale Veiligheidsinstantie Spoor in Nederland

De prioriteiten in het handhavende toezicht door de ILT worden bepaald op basis van risico's, politiek-maatschappelijke problematiek, de beleidsdoelen, zowel nationaal als Europees, en de eigen inspectieresultaten.

De audits betreffen een beoordeling of het veiligheidsbeheersysteem van bedrijven in de praktijk (op onderdelen) ook daadwerkelijk functioneert. Daar waar overtredingen van wet- en regelgeving worden geconstateerd, wordt handhavend opgetreden. Daarnaast worden thematische audits en onderzoeken naar belangrijke incidenten uitgevoerd.

Bij de objectinspecties wordt gekeken of infrastructuur, operaties (o.a. verkeersleiding, vertrekprocessen, personeel) en voertuigen voldoen aan wet- en regelgeving. Ook inspecteert de ILT op de Arbeidsomstandighedenwet bij werkzaamheden aan het spoor. Objectinspecties fungeren ook als reality checks voor de audits.

Belangrijke onderwerpen in 2013 waren:

- *trein passeert stoptonend sein (STS)*

In de meeste gevallen waren botsingen tussen treinen waarbij reizigers zwaar letsel opliepen in de laatste tien jaar het gevolg van rijden door een stoptonend sein (rood sein of een stopbord). Een deel van de oorzaken ligt in menselijk falen (waarneming, verwachting en afleiding). Door onder meer technische middelen (onder andere automatische treinbeïnvloedingssystemen) kan de kans op het passeren van een STS in belangrijke mate worden beperkt.

- *Onderzoek vakbekwaamheid treindienstleiders*

Uit twee ongevalsonderzoeken bleek dat er bij treindienstleiders problemen waren, die te maken hadden met vakbekwaamheid en veiligheidscultuur. ILT is door middel van een themaonderzoek nagegaan of de betreffende onderneming de bij de ongevalsonderzoeken geconstateerde problemen had aangepakt. De conclusie was dat er vorderingen waren gemaakt op het onderdeel veiligheidscommunicatie, maar dat er ook nog punten waren die verbetering behoefden, zoals het afwijken van regels.

- *Verscherpt toezicht*

Op 21 april 2012 botsten twee reizigerstreinen bij Amsterdam Westerpark. De ILT publiceerde op 11 december 2012 haar onderzoeksresultaten.

Zij constateerde dat de vervoerder en de infrastructuurbeheerder beiden de Spoorwegwet hebben overtreden. De veiligheidbeheersysteem van beide organisaties voldoen niet aan de eisen omdat beide organisaties bij de capaciteitsverdeling (het maken of aanpassen van de dienstregeling) de veiligheidsrisico's onvoldoende laten meewegen.

Naar aanleiding van de geconstateerde overtredingen besloot de ILT beide ondernemingen onder verscherpt toezicht te stellen. Het verscherpt toezicht heeft tot doel om de activiteiten die beide ondernemingen uitvoeren om de geconstateerde overtredingen op te heffen te volgen en te beoordelen aan de hand van de toezeggingen door de ondernemingen. Het verscherpt toezicht is heel 2013 van kracht geweest.

- *Nulmeting kwaliteit spoorwegnet*

De ILT deed in 2013 onderzoek naar de fysieke kwaliteit van de spoorweginfrastructuur in vijf contractgebieden: Gelre, Eemland, Zeeland, Rotterdam en de Betuwe-route. In die gebieden werden meer dan 2500 inspecties uitgevoerd aan spoor- en wisselconstructies, overwegen, de treinbeveiliging, de energievoorziening (onder andere de bovenleiding), bruggen en tunnels. De fysieke kwaliteit werd vastgesteld door toetsing van de objecten aan een set van beheersnormen die door de beheerder wordt gebruikt voor het beheer van haar infrastructuur. In 85% van de gevallen voldoet de infrastructuur aan deze normen.

Het onderzoek is de uitwerking van de aanbeveling van de tijdelijke parlementaire commissie Onderhoud en innovatie spoor (de tijdelijke commissie-Kuiken, februari 2012) om een onafhankelijke partij ééns per vijf jaar de fysieke kwaliteit van het Nederlandse spoor te laten controleren. De opzet van het onderzoek is zodanig dat voor elk gebied representatieve uitspraken kunnen worden gedaan over de fysieke kwaliteit van de spoorweginfrastructuur. De keuze van de gebieden is zodanig dat een beeld kan worden gegeven voor het hele Nederlandse spoorwegnet. Ook is het onderzoek zo opgezet dat het elke vijf jaar kan worden herhaald. Omdat dit het eerste vijfjaarlijkse onderzoek onderzoeken betrof, gelden de uitkomsten als nulmeting.

- *Automatische treinbeïnvloeding*

Het hele Nederlandse hoofdspoor is voorzien van een automatisch systeem voor treinbeïnvloeding (ATB). Dergelijke systemen spelen een belangrijke rol bij het terugdringen van STS-passages. Het kabinet heeft besloten tot een verdere implementatie van het Europese treinbeïnvloedingssysteem ERTMS vanaf 2016, onder andere naar aanleiding van de rapportage van de tijdelijke commissie Kuiken. In de maatregelen naar aanleiding van de botsing Amsterdam Westerpark zijn extra signalen voorzien van het Nederlandse systeem ATB-Verbeterde versie, in afwachting van de volledige invoering van ERTMS.

### 8.3 Vergunningen, audits en inspecties

Tabel 12: vergunningen railvervoer<sup>22</sup>

Aantal vergunningen railvervoer	realisatie
bedrijfs- en materieelvergunningen	117
vergunningen voor infrastructuur	32
machinistenvergunningen	2695
% binnen afhandelnorm	90

In april 2012 werd de Europese regelgeving (interoperabiliteitsrichtlijn 2008/57) waarop de Vergunning voor indienststelling van hoofdspoorweginfrastructuur is gebaseerd, geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. De praktijk zal moeten uitwijzen voor welke infrastructurele aanpassingen een informatiedossier overgelegd moet worden. Aan de hand van dit dossier bepaalt de ILT of een vergunning vereist is. Bij nieuwe hoofdspoorwegen is altijd een vergunning vereist.

Sinds 4 oktober 2011 is de ILT aangewezen als instantie die de rechten van reizigers in het treinverkeer behartigt en hen wijst op hun verplichtingen.

De meeste klachten gaan over onvoldoende of afgewezen vergoedingen voor opgelopen vertragingen of uitval of voor het missen van aansluitingen op vervolgttransport door vertraging of uitval.

<sup>22</sup> Bron ILT

Tabel 13: klachten passagiersrechten <sup>23</sup>

passagiersrechten railvervoer	realisatie
aantal klachten	47
% binnen afhandelnorm	95

De verordening 1158/2010 vraagt meer van aanvragers en van ILT. Dat leidt af en toe wel eens tot overschrijding van de termijn binnen welke het certificaat verleend zou moeten worden. ILT heeft in februari 2013 een voorlichtingsbijeenkomst georganiseerd waarin is uitgelegd wat er van de aanvragers wordt verwacht.

Tabel 14: aantallen toezichtacties railvervoer<sup>24</sup>

toezicht railvervoer	realisatie
objectinspecties	4409
incidentafhandeling en ongevallenonderzoek	1100
Handhavingsaudits	70

#### 8.4 Jaarverslagen van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen

De infrastructuurbeheerder, spoorwegondernemingen en aannemers voor spoorwerkzaamheden dienen vóór 30 juni van het lopende jaar hun veiligheidsrapporten aan de minister van Infrastructuur en Milieu op grond van artikel 19 van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat te verstrekken. De verplichting geldt in 2013 voor de infrastructuurbeheerder (ProRail) met haar (gedeeltelijke) dochteronderneming Keyrail, tweeëntwintig goederenvervoerders, acht reizigersvervoerders en twintig aannemers die een veiligheidscertificaat hebben

#### 8.5 Klachten

Er zijn geen klachten ontvangen in 2013.

---

<sup>23</sup> Bron ILT

<sup>24</sup> Bron ILT

## 9 Alternatieve maatregelen vanwege afwijkingen van ECM certificeringsopzet

De verordening 1077/2012 (CSM on Supervision) maakt in overweging 6 en art. 1.3 van de Richtlijn 2004/49/EG duidelijk wat de opzet van de Europese commissie is: aangeven waar de verantwoordelijkheden liggen. De risicoanalyse en beoordeling dienen gebaseerd te zijn op onze supervision activiteiten en gericht te worden aan de minister. De ILT kent het systeem van tweemaandelijks beleidssignalen, die onder andere gaan over de toereikendheid van beleid, wet- en regelgeving.

De Verordening 402/2013 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.

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

De NSA heeft geen experimenten lopen voor risico-evaluatie en assessments. Bij de inspecties zijn de ondernemingen gewezen op het belang van het houden van risicoanalyse en evaluatie bij belangrijke wijzigingen in de organisatie.

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 risicomanagement.

Er is geen sprake van een revisie van nationale regelgeving die de Europese regels voor CSM op risicomanagement invoert.

Eind 2012 is de EU-verordening 1077/2012 gepubliceerd en met ingang van 7 juni 2013 van kracht geworden. Hierin is een gemeenschappelijke veiligheidsmethode van kracht geworden voor het toezicht door de nationale veiligheidsinstanties, na de afgifte van een veiligheidscertificaat of veiligheidsvergunning (CSM on supervision).

## 10 Conclusies over het rapportagejaar 2013

### **Spoorveiligheid**

De karakteristieken van het hoofdspoor, het gebruik daarvan en de ondernemingen zijn in 2013 niet sterk gewijzigd ten opzichte van voorgaande jaren. Uitzondering daarop is het aantal goederenvervoerkilometers, dat sinds 2008 is afgenomen.

De ontwikkeling van de veiligheid op het spoor over de afgelopen jaren is relatief stabiel. De meeste doelstellingen van de Derde Kadernota Railveiligheid voor 2013 zijn dan ook gehaald. Nederland behoort tot de veiligste landen binnen Europa waar het gaat om letsels op het spoor. Aandachtspunt is ondermeer het aantal incidenten en letsels op overwegen op het spoor.

Naast het reguliere toezicht heeft de ILT in 2013 op diverse thema's haar overzicht over de algemene staat van de veiligheid verdiept en versterkt, zoals bijvoorbeeld met het onderzoek naar de fysieke kwaliteit van de infrastructuur en bij het verscherpt toezicht op de grootste reizigersvervoerder en de beheerder van de hoofdinfrastructuur. Deze thema's hebben binnen de betreffende ondernemingen ondermeer gezorgd voor het verder verbeteren van de heersende veiligheidscultuur en zorgen bij de ILT voor nog meer focus op de veiligheidprestaties van spoorondernemingen.

De kosten van schades dalen relatief gezien nog niet. De kosten vanwege dodelijke slachtoffers stabiliseren over de afgelopen 4 jaar en de kosten als gevolg van zwaargewonden zijn relatief gestegen hierbij is het ongeval bij Amsterdam Westerpark nog van grote invloed.

### **Eenduidige informatie spoorveiligheid**

De ILT constateert uit de afstemming (consistentiecontroles) dat de spoorwegondernemingen niet beschikken over eenduidige interpretatie van definities, te gebruiken bronnen en de kwaliteit daarvan door de afwezigheid van (consistente) incidentmeldingen en/of een meldingsplicht. Dit kan gevolgen hebben voor het doen van uitspraken over het realiseren van doelstellingen. Daarom neemt de ILT het initiatief om samen met de spoorwegondernemingen dit aan te pakken.

**Bijlage A1: Hoofdspoorwegennetwerk**

**Bijlage A2: Ondernemingen in de spoorsector in Nederland met een veiligheidscertificaat, vergunning, of erkenning.**

**Bijlage A3: Spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders**

**Bijlage B: Organogram**

**Bijlage C1: Kengetallen**

**Bijlage C2: Veiligheidsindicatoren**

**Bijlage C3: Het behalen van de doelstellingen voor de risicodragers uit de derde Kadernota Railveiligheid**

**Bijlage D: Belangrijke aanpassingen in wet- en regelgeving**

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

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

## Bijlage A1: hoofdspoorwegennetwerk



**Bron: ProRail**

### Legenda

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

## Bijlage A2: Spoorwegondernemingen geregistreerd 2013.

Naam houder spoorvoertuig(en)	Aantal voertuigen in NVR <sup>25</sup>
Aantal AAE Cargo AG	625
Aantal Alpha Trains	2
Aantal Arriva Openbaarvervoer NV	353
Aantal Atir-Rail	41
Aantal BASF SE	126
Aantal Bentheimer Eisenbahn AG	1
Aantal BGTransport DVVO	248
Aantal Carlo Vanoli AG Baunuternehmung Thalwil	4
Aantal Connexion NV	50
Aantal Corus staal	6
Aantal CRS-Continental Rail Services BV	1
Aantal DB Schenker Rail Deutschland AG	659
Aantal DB Schenker Rail Nederland N.V.	51
Aantal DB(L) Schenker Rail Nederland N.V.	980
Aantal Eiffage Rail Deutschland GmbH	1
Aantal Ermewa s.a.s	240
Aantal ERS Railways	4
Aantal Eurailscout Inspection & Analysis	3
Aantal Euro-Express Treincharter	97
Aantal GATX Rail Austria GmbH	1085
Aantal GATX Rail Germany GmbH	3031
Aantal GE Capital Rail Services GmbH & Co KG	250
Aantal Herik Rail Events B.V.	5
Aantal Het Spoorwegmuseum	21
Aantal Historisch Streekvervoer Achterhoek	2
Aantal HSA Beheer N.V.	137
Aantal HSL Logistiek BV (NL)	1
Aantal Kockums Industrier AB	1
Aantal Kurt Nitzer GmbH & Co. KG	15
Aantal Lloyds Register Rail Europe B.V.	1
Aantal LOCON Benelux BV	17
Aantal NACCO S.A.S	1464
Aantal NedTrain B.V.	18
Aantal NS Internationaal B.V	63
Aantal NS Reizigers BV	3317
Aantal On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausr. mbH	1385
Aantal ORV On Rail Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH	220
Aantal Railinsight BV	4
Aantal RailMotion AG	242

<sup>25</sup> NVR = Nationaal Voertuigenregister voor spoorvoertuigen.

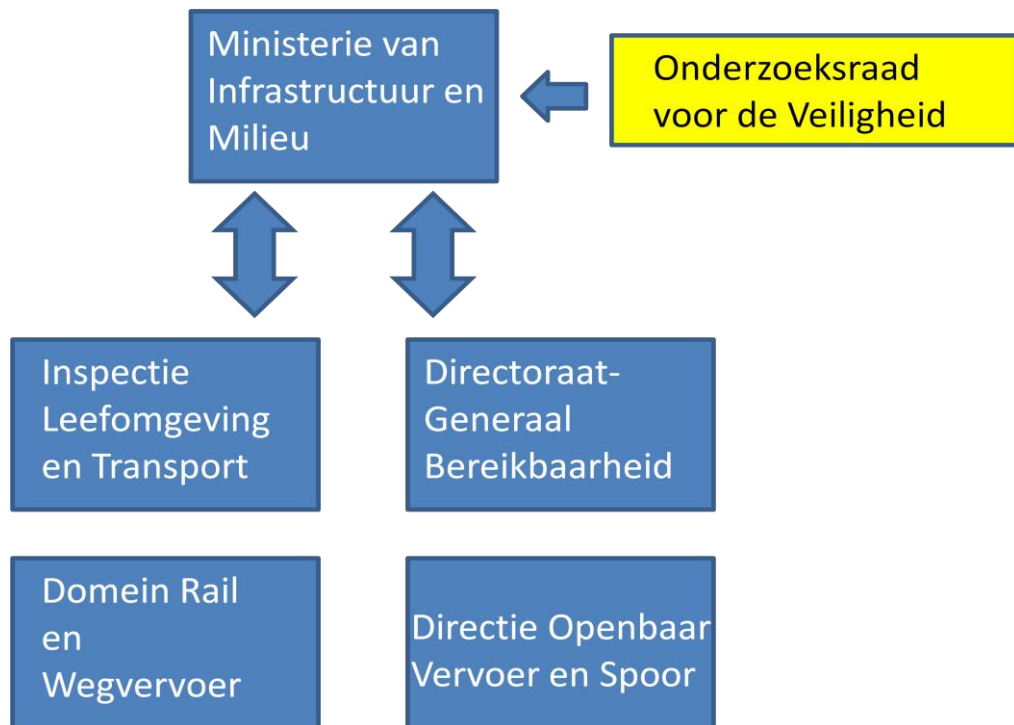


Aantal RailReLease BV	43
Aantal Rotterdam Rail Feeding	21
Aantal Shunter B.V.	27
Aantal Spitzke Logistik GmbH	3
Aantal Stichting DE III	1
Aantal stichting Mat'64	2
Aantal Stichting Stadskanaal Rail	17
Aantal Stoom Stichting Nederland	7
Aantal Stoomtram Hoorn Medenblik	7
Aantal Strukton Rail Materieel	178
Aantal Swietelsky Baugesellschaft m.b.H	15
Aantal Syntus B.V.	88
Aantal Veluwsche Stoomtrein Maatschappij	19
Aantal Veolia Transport Rail B.V.	85
Aantal Voest Alpine Railpro B.V.	1532
Aantal VolkerRail Materieel	15
Aantal VolkerRail Materieel & Logistiek B.V.	68
Aantal VPS Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH	58
Aantal VTG Austria GmbH.	871
Aantal VTG Deutschland GmbH	884
Aantal Wagon Care	172
Aantal WASCOSA AG	596
Aantal Zuid-Limburgse Stoom Maatschappij	2

## Bijlage A3: Spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders 2013

Infrastructuurbeheerders			
naam	(Post)adres	postcode + woonplaats	website
ProRail	Moreelsepark 3	3511 EP Utrecht	www.prorail.nl
Keyrail	Develsingel 11	3333 LD Zwijndrecht	www.keyrail.nl
Spoorwegondernemingen			
naam	postadres	postcode + woonplaats	
Arriva Personenvervoer Nederland BV	Postbus 626	8440 AP Heerenveen	
BAM Rail B.V.	Postbus 3172	4800 DD Breda	
NMBS Logistics NV (België)	Hallepoortlaan 40	1060 Brussel	
Captrain Belgium (België)	Italiëler 2	2000 Antwerpen	
Connexion Openbaar Vervoer NV	Postbus 224	1200 AE Hilversum	
CrossRail Benelux N.V.	Luchthavenlei 7	2100 Deurne	
DB Regio NRW GmbH(Duitsland)	Willi Becker Allee 11	40227 Düsseldorf	
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	
Eurailsout Inspection & Analysis BV	Postbus 349	3800 AH Amersfoort	
HSA Beheer NV	Postbus 767	1000 AT Amsterdam	
HSL Logistiek BV	Bruistensingel 160-A	5232 AC 's-Hertogenbosch	
HTRS 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	
LTE Netherlands BV	Moezelweg 151	3198 LS Rotterdam	
NS Internationaal	Postbus 767	1000 AT Amsterdam	
NS Reizigers BV	Postbus 2025	3500 HA Utrecht	
NedTrain BV	Postbus 2167	3500 GD Utrecht	
PKP Cargo S.A.	Grójecka 17	PL 02-021 Warszawa	
Railinsight	Oudegracht aan de Werf 366	3511 PK Utrecht	
RheinCargo (Duitsland)	Harry-Blum-Platz 2	50678 Köln	
Rotterdam Rail Feeding BV	Europaweg 855	3199 LD Rotterdam	
Rail Transport Service Austria 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	
TrainGroup B.V.	Nicolaas Beetslaan 76	2985 VH Ridderkerk	
Veolia Transport Rail BV	Postbus 1533	6201 BM Maastricht	
VolkerRail Nederland BV	Postbus 240	4130 EE Vianen	
Zuid Limburgse Spoorwegmaatschappij	Postbus 21071	6369 ZH Simpelveld	

## Bijlage B: Organogram NSA



## Bijlage C1: Kengetallen

Onderwerp	Waarde	Bron
Treinkilometers	155 mln	2013: cijfers uit jaarverslagen en de opgave ProRail
Reizigerstreinkilometers	144 mln	2013: cijfers uit jaarverslagen en de opgave ProRail
Reizigerskilometers	17,5 mld	2013: cijfers uit jaarverslagen van de spoorwegondernemingen
Aantal spoorwegovergangen	2541	Opgave ProRail
Aantal kilometers spoor	3061	Opgave ProRail
Aantal lijnkilometers spoor	7033	Opgave ProRail
Percentage hoofdspoor met ATB	100%	Opgave ProRail
Percentage treinkm's met ATB- of ERTMS-spoorlijngebruik (hoofdspoor)	100%	Opgave vervoerders

## Bijlage C2: Veiligheidsindicatoren

(\*) 2012<sup>26</sup>

Letsel reizigers

Reizigers	Letaal	Zwaar gewond
<b>Totaal</b>	0 (1)	6 (28)

Letsel in de maatschappij als geheel op en rond het spoor (excl. suicides)

Maatschappij	Letaal	Zwaar gewond	Licht gewond
<b>Reizigers</b>	0 (1)	6 (28)	37 (204)
<b>Spoorwegpersoneel</b>	0 (0)	5 (9)	17 (27)
<b>Overweggebruikers</b>	14 (13)	2 (8)	9 (8)
<b>Onbevoegden op het spoor</b>	2 (1)	0 (2)	8 (1)
<b>Anderen</b>	0 (1)	0 (2)	3 (0)
<b>Totaal (Europese definitie)</b>	16	13	74

Incidenten (excl. suicides)

Onderwerp	Totaal (relevant ERA)	Ander ongeval
<b>Botsing</b>	1 (3)	21 (14)
<b>Ontsporing</b>	1 (0)	21 (12)
<b>Overwegongeval / aanrijdingen</b>	17 (19)	25 (50)
<b>Persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel</b>	9 (5)	41 (5)
<b>Brand in rollend materieel</b>	0 (0)	8 (6)
<b>Overige type ongevallen</b>	1 (3)	57 (55)

Bijna aanrijdingen<sup>27</sup>

Bijna aanrijding van	Vrije Baan	Overweg
<b>Infrastructuur medewerker</b>	13 (10)	
<b>Gereedschap</b>	10 (0)	
<b>Overige voertuigen</b>	13 (4)	1 (1)
<b>Machine</b>	5 (2)	
<b>Bouwmateriaal spoorlijn</b>	2 (0)	
<b>Totaal</b>	43	1

Letsel overweggebruikers

Modaliteit	Aanrijding	Letaal letsel	Zwaar gewond	Licht gewond
<b>Voetganger</b>	4 (12)	2 (4)	1 (2)	3 (3)
<b>Fiets/snorfiets</b>	8 (14)	6 (3)	1 (0)	1 (4)
<b>Motorvoertuig</b>	23 (20)	5 (3)	0 (5)	5 (1)
<b>overige vervoerswijze</b>	2 (4)	1 (3)	0 (1)	0 (0)
<b>Totaal</b>	37	14	2	9

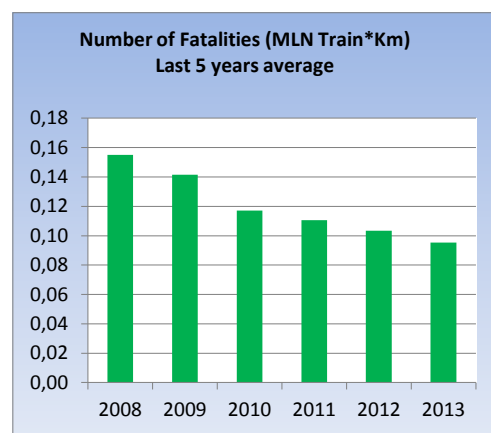
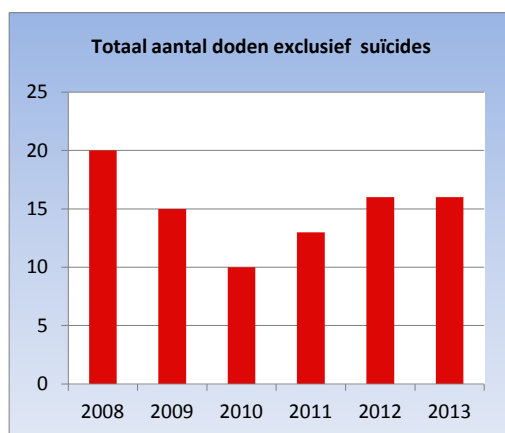
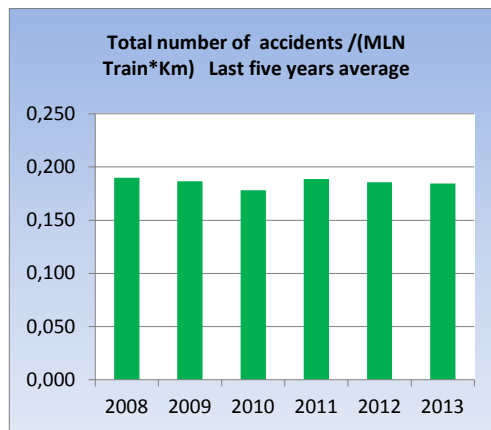
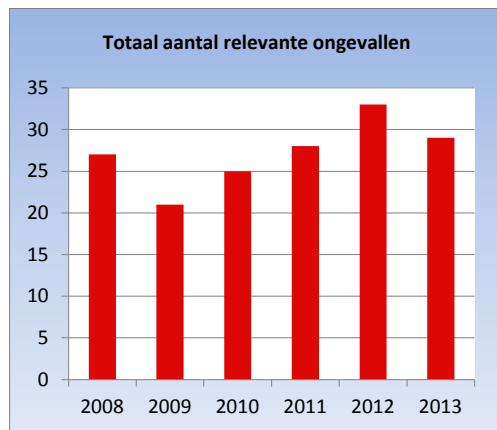
Letsel onder personeel

Spoorpersoneel	Letaal	Zwaargewond
<b>Baanwerkers werkend aan de spoorbaan</b>	0 (0)	5 (7)
<b>Rangeerders</b>	0 (0)	0 (1)
<b>Machinisten</b>	0 (0)	0 (1)
<b>Conducteurs</b>	0 (0)	0 (0)
<b>Overig</b>	0 (0)	0 (0)
<b>Totaal</b>	0	5

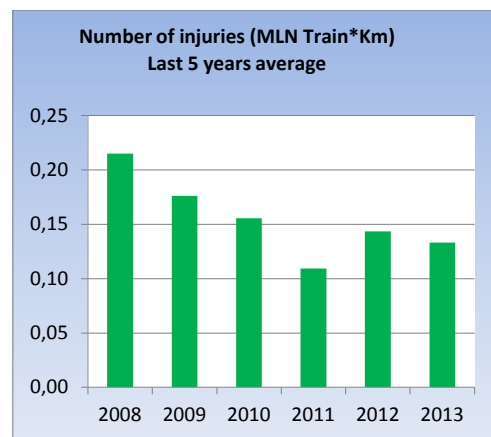
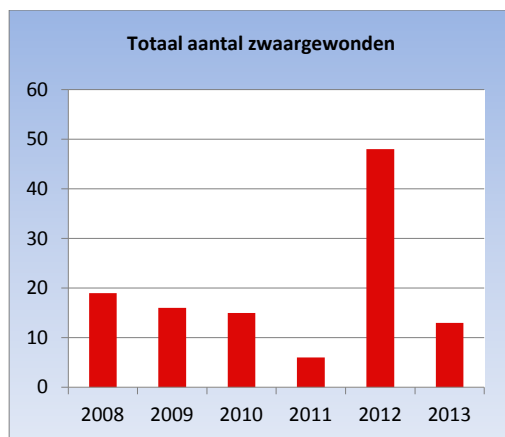
<sup>26</sup> De cijfers zijn via een consistentiecontrole afgestemd met ProRail en NS.

<sup>27</sup> Het gegeven beeld is mogelijk incompleet omdat bijna aanrijdingen niet meldingsplichtig zijn.

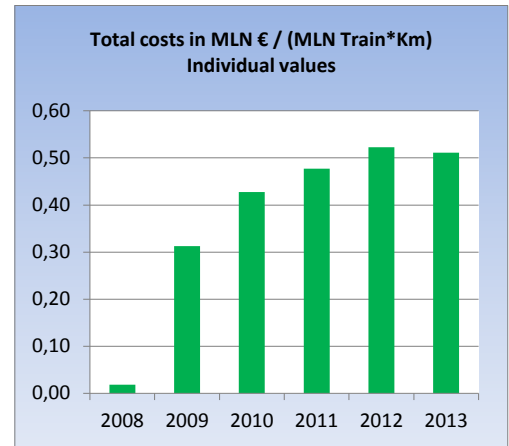
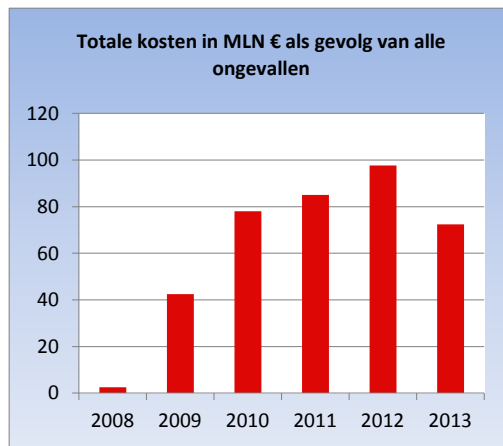
*Totalen*



28

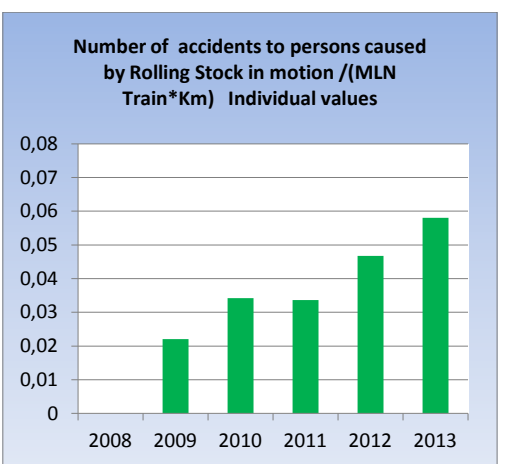
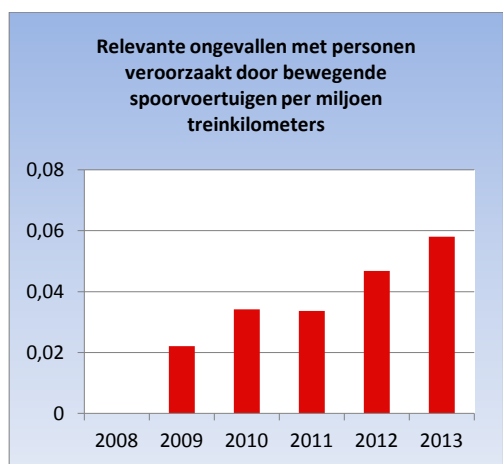
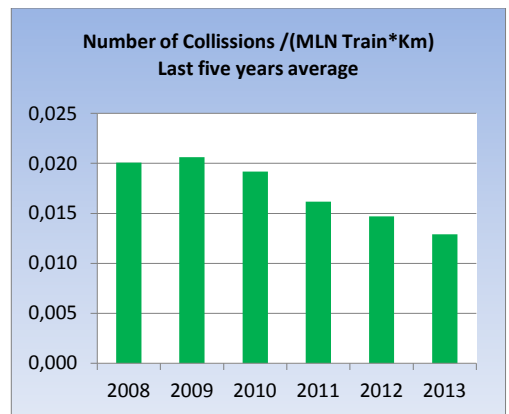
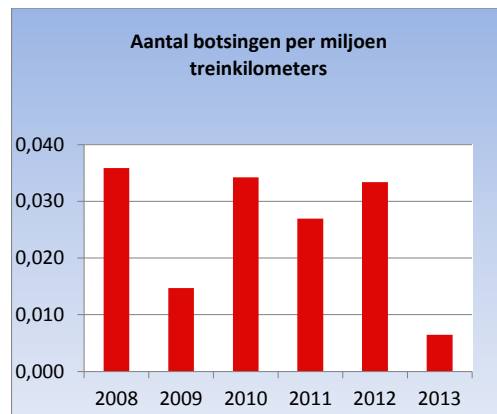


<sup>28</sup> Grafiekkleuren zijn in lijn gebracht met de overige grafieken (rood)



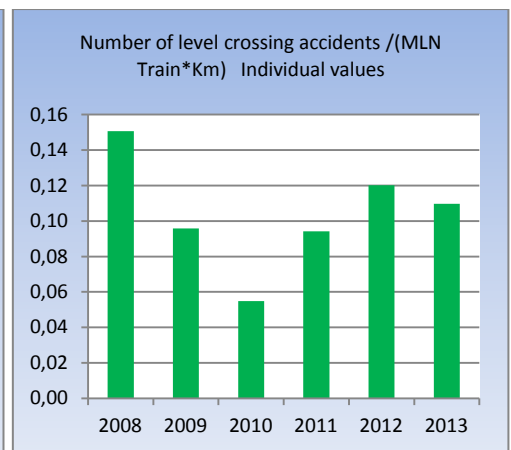
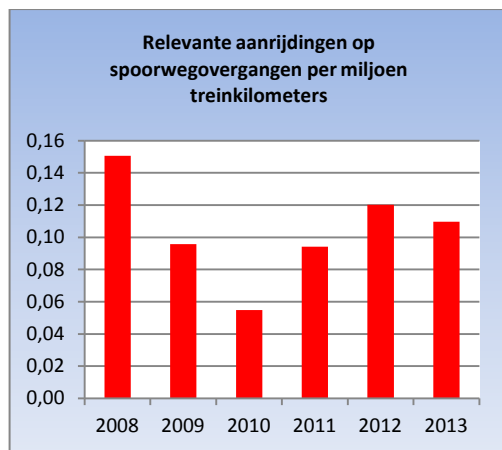
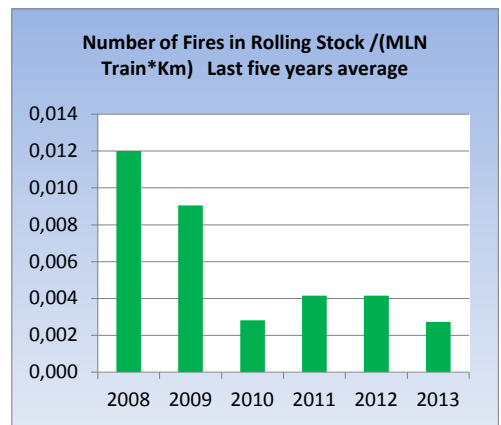
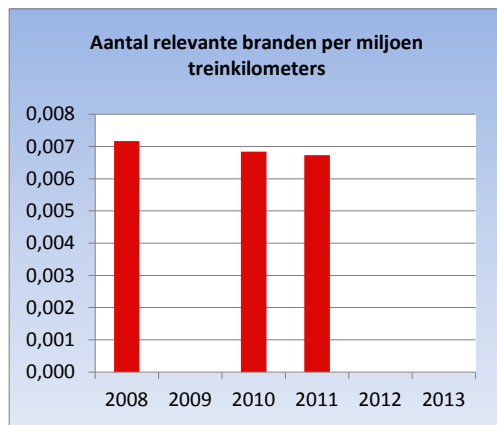
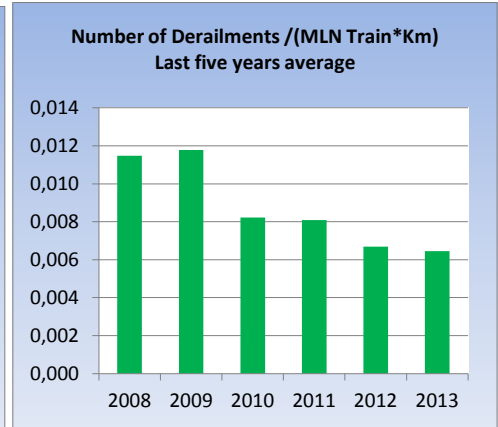
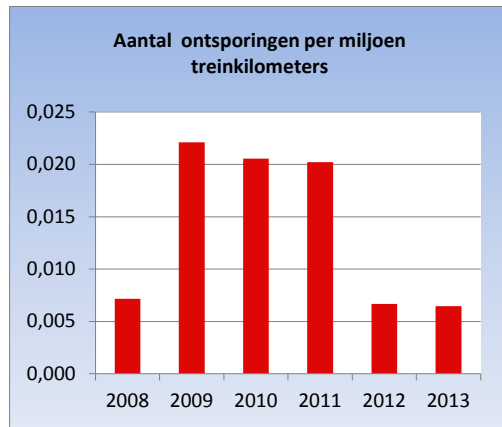
Noot: deze grafiek is gecorrigeerd naar 'individual values' zie pag 54.

### Ongevallen



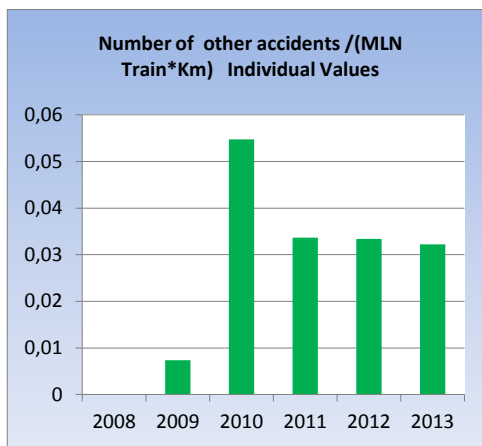
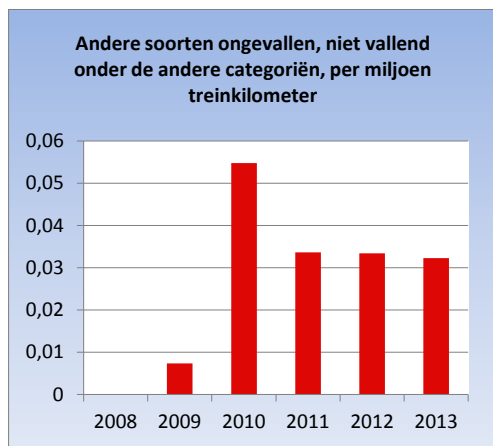
Noot: deze grafiek is gecorrigeerd naar 'individual values' zie pag 54

Noot bij bovenstaand grafieken: het betreft hier een nieuwe definitie vanaf 2009; er is geen informatie van vóór 2009



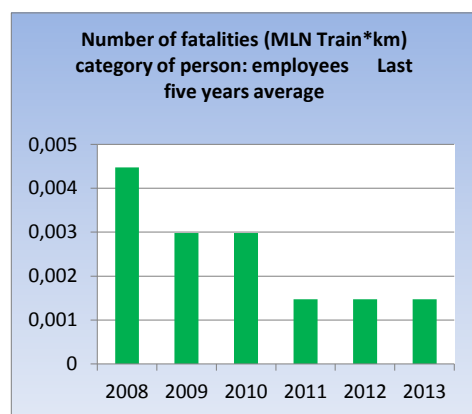
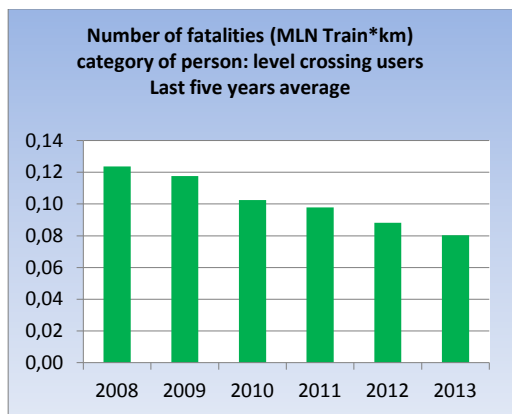
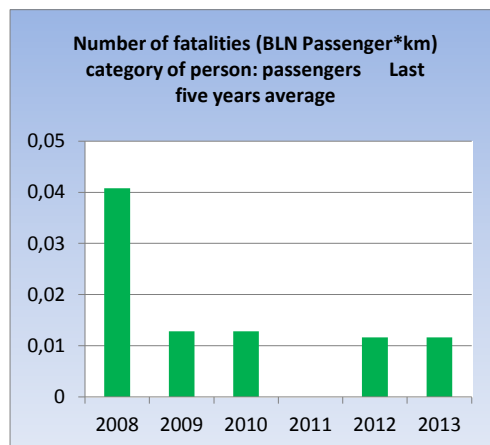
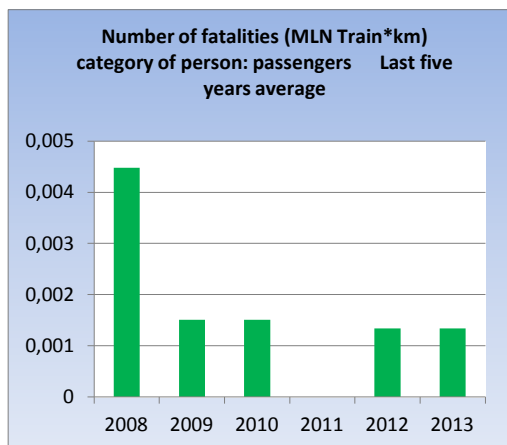
Noot: deze grafiek is gecorrigeerd naar 'individual values' zie pag 54.

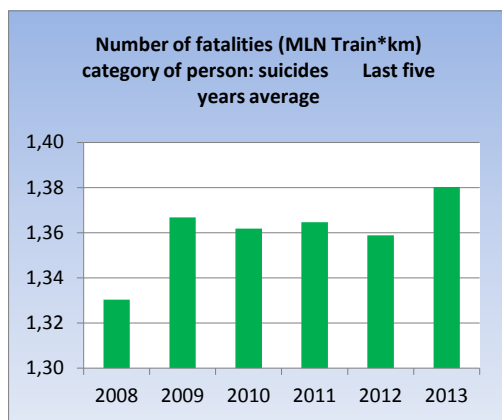
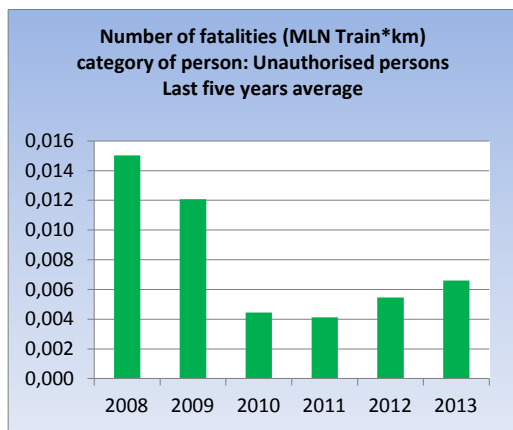




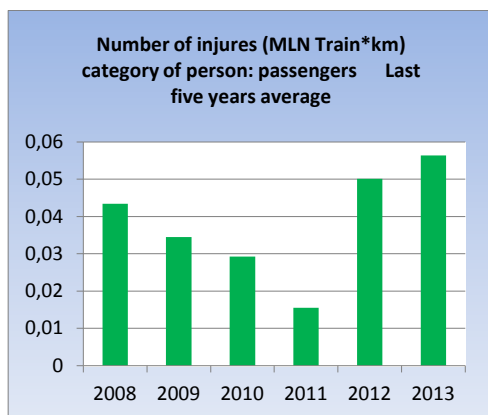
Noot: deze grafiek is gecorrigeerd naar 'individual values' zie pag 54.

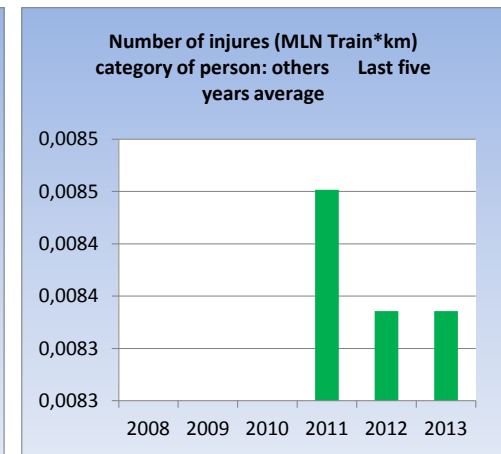
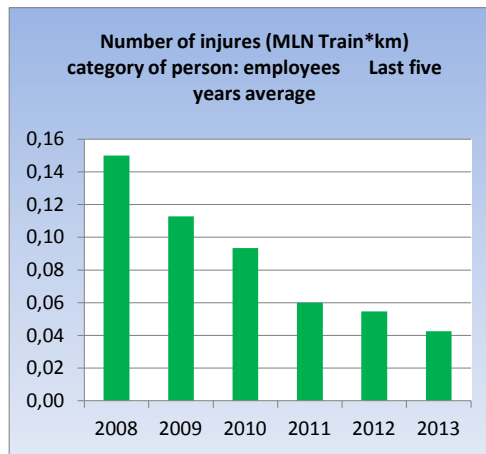
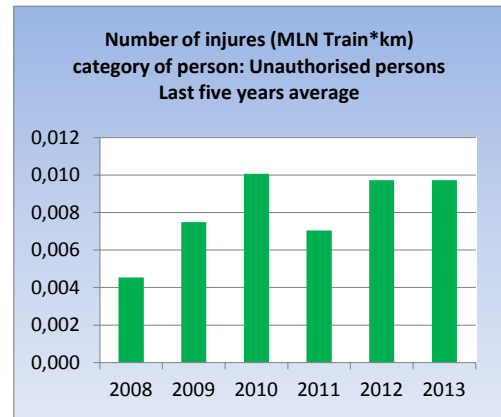
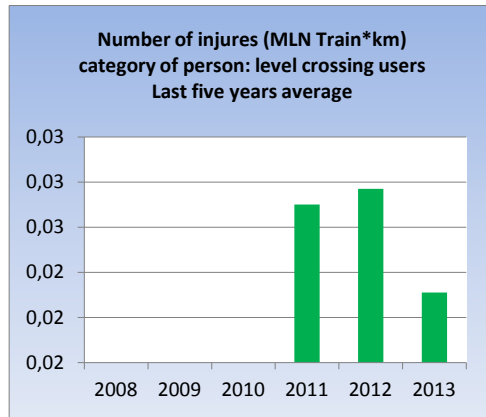
*Fatale ongevallen verdeeld per categorie betrokken personen*



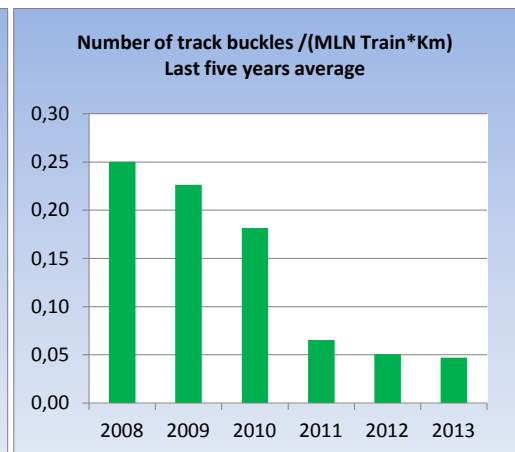
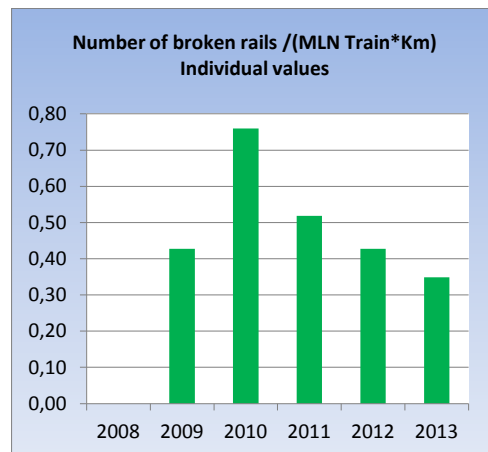


Gewonden, verdeeld per categorie betrokken personen

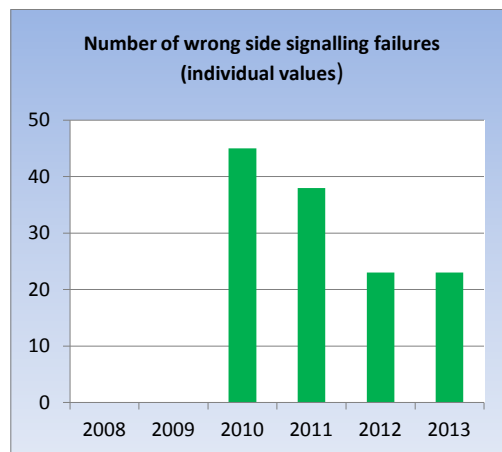
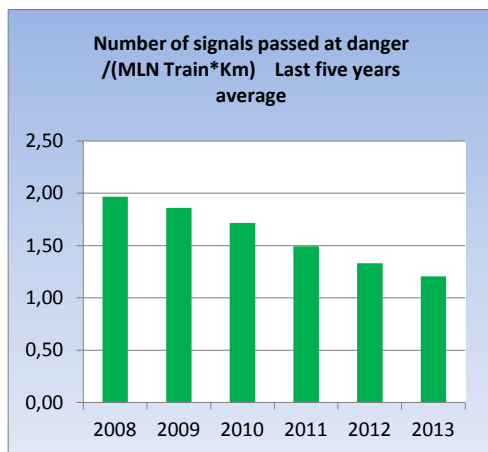




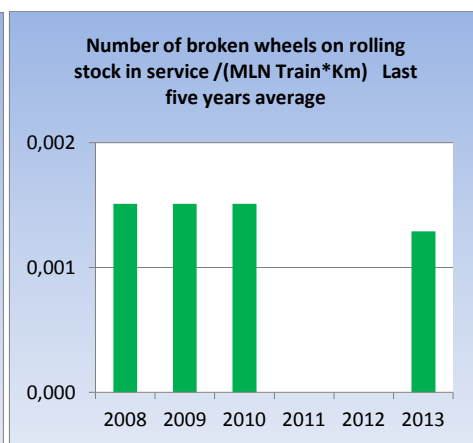
### Aanleidingen tot ongevallen



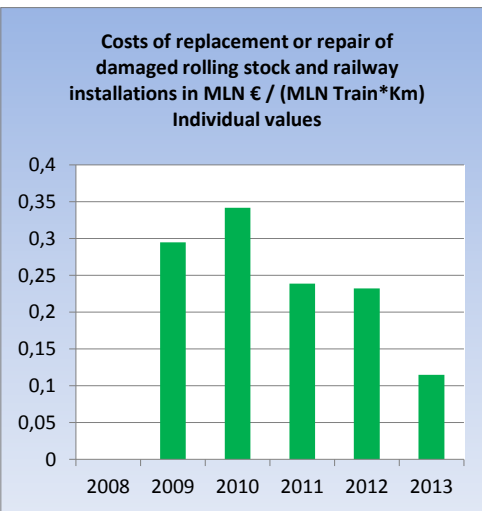
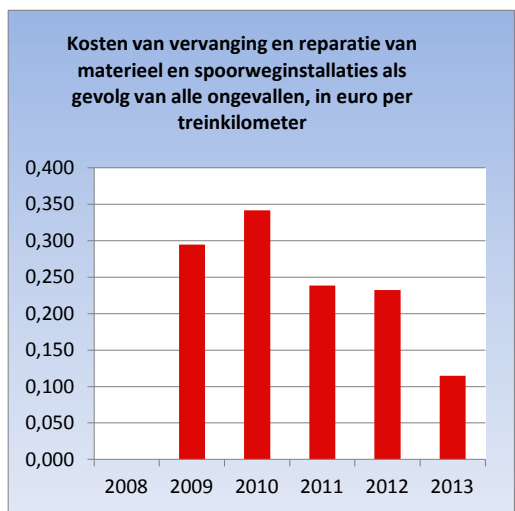
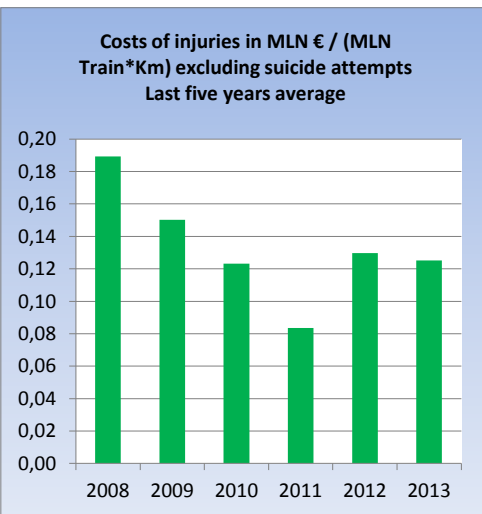
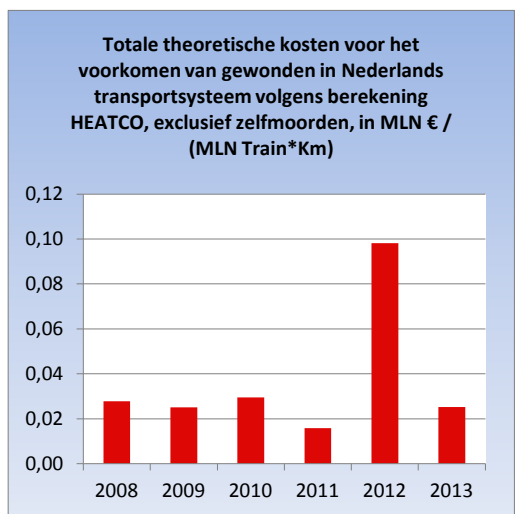
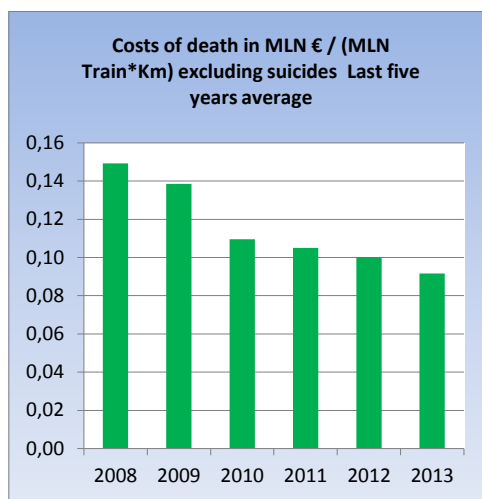
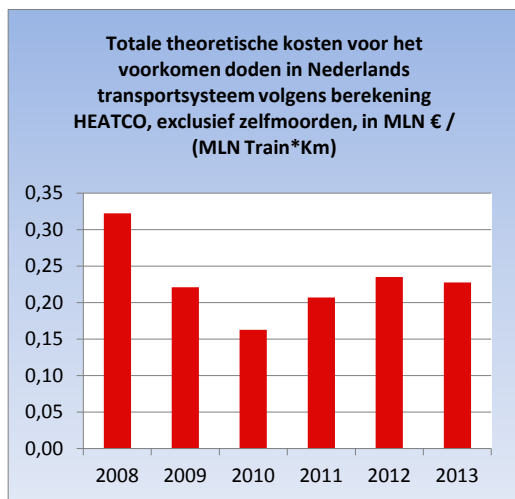
Noot: deze grafiek is gecorrigeerd naar 'individual values' zie pag 54



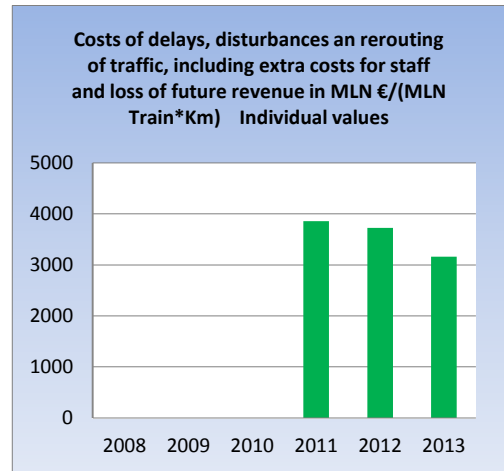
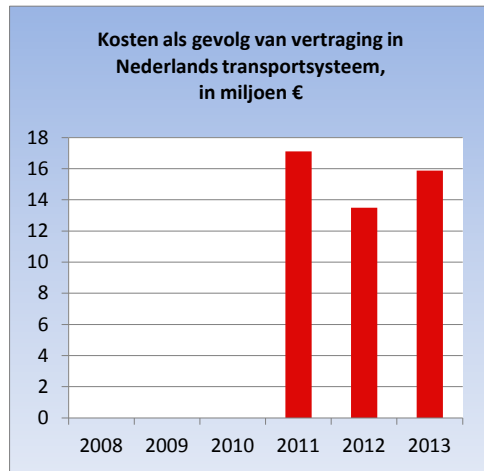
Noot: deze grafiek is gecorrigeerd naar 'individual values' zie pag 54.



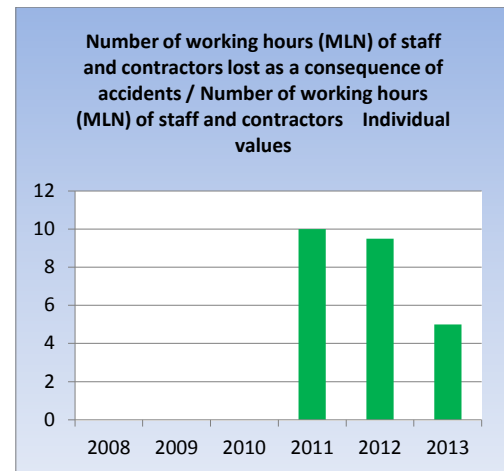
*Kosten van alle ongevallen, aantal verloren werkuren van personeel en aannemers als gevolg van ongevallen*



Noot: deze grafiek is gecorrigeerd naar 'individual values' zie pag 54.

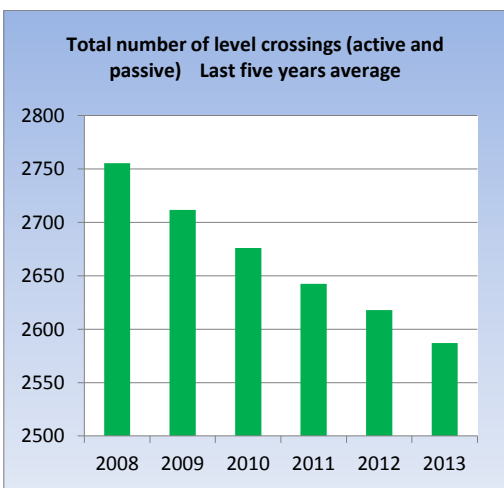
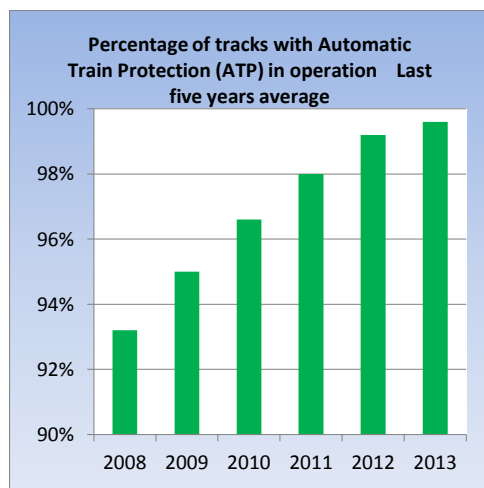


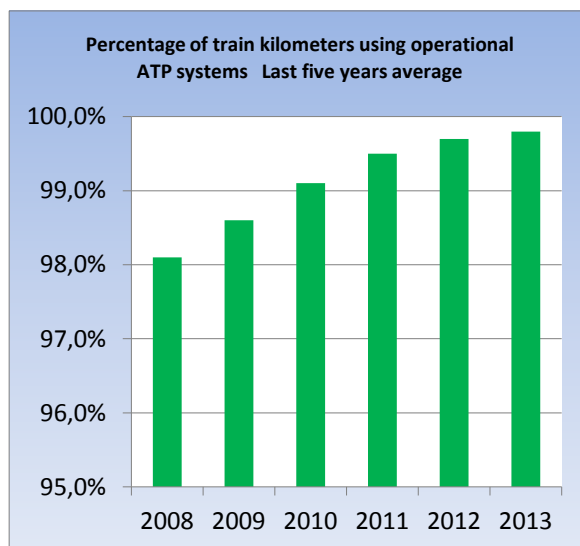
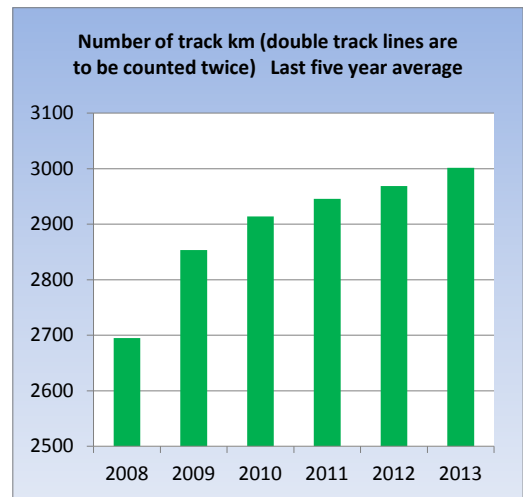
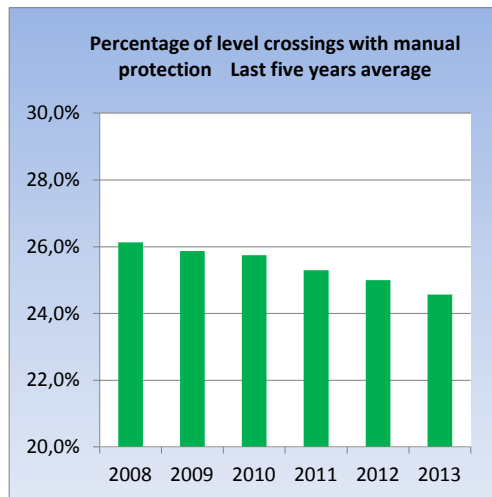
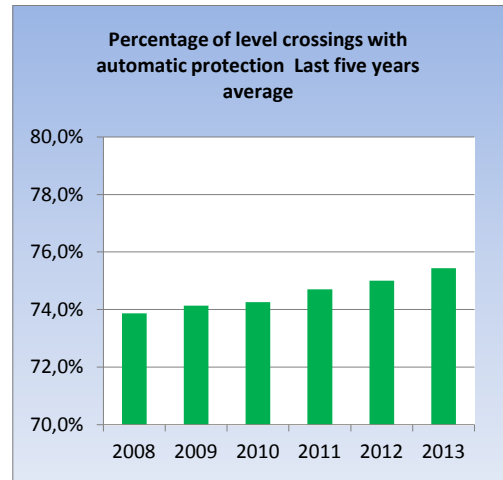
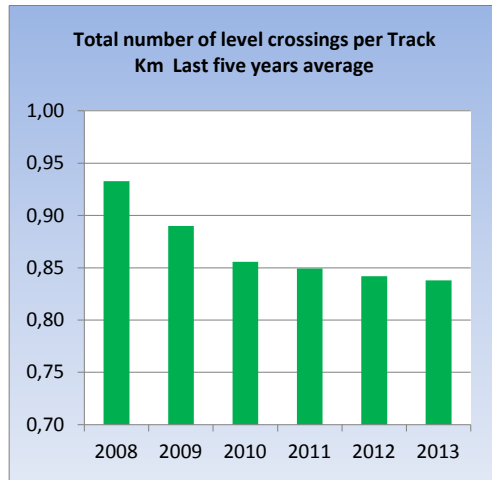
Noot: deze grafiek is gecorrigeerd naar 'individual values' zie pag 54.



Noot: deze grafiek is gecorrigeerd naar 'individual values' zie pag 54.

*Technische veiligheid van infrastructuur en zijn toepassing, veiligheidsbeheer*





De berekening van de vijfjaarsvoortschrijdendegemiddelden is complex. Het is gebleken dat de absolute cijfers voldoende consistent zijn. De berekening van de vijfjaarsvoortschrijdendegemiddelden is door ILT echter onvoldoende consistent toegepast omdat onvoldoende rekening is gehouden met de effecten van diverse wijzigingen in definities, trendbreuken als gevolg daarvan, en de interpretatie van de Europese methode van berekening. Daarom is een groot aantal grafieken met vijfjaarsgemiddelden aangepast. Als gevolg hiervan is voor diverse grafieken het beeld gewijzigd en is voor de grafieken waarvoor eerder in de toelichting bij de grafiek werd gesproken over een vijfjaarsgemiddelde de toelichting aangepast naar 'individual values'. Ambitie is om in deze gevallen weer te komen tot vijfjaarsvoortschrijdende gemiddelden.



## Bijlage C3: Het behalen van de doelstellingen voor de risicodragers uit de Derde Kadernota Railveiligheid

Veilig Vervoeren (voor alle doelen geldt permanente verbetering, tenzij anders aangegeven)  
(\* ) 2012

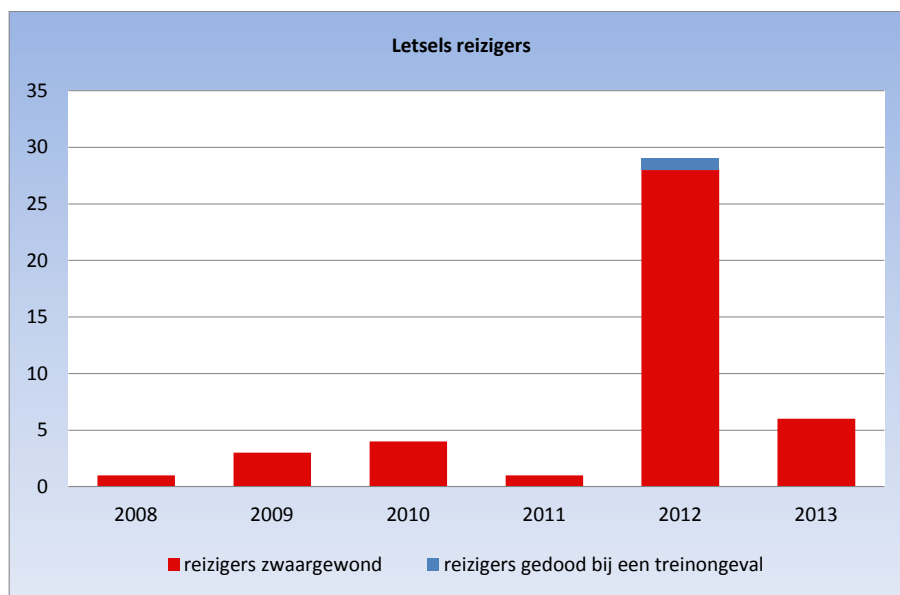
Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2006- 2011	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
<b>Veiligheidsrisico treinreizigers</b>	FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigerstreinkm's	4,16 (27,46)	3,06 (6,10)	4,22 (6,57)	<b>Nee</b>
	FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigerskm's	0,03 (0,22)	0,03 (0,05)	0,03 (0,05)	<b>Ja</b>
	Aantal zwaargewonde reizigers per jaar	6 (28)			Ter informatie
	Aantal dodelijke slachtoffers onder reizigers per jaar	0 (1)			Ter informatie
	Aantal lichtgewonde reizigers / jaar / mld reizigerskm's	2,11 (12,08)			<b>Ja</b>
<b>Ongevallen met passagiers-, goederen- en overige treinen</b>	Totaal aantal relevante ongevallen / mln treinkm's	0,19 (0,24)			<b>Ja</b>
	Aantal relevante treinbotsingen / mln treinkm's	0,01 (0,02)			<b>Ja</b>
	Aantal relevante ontsporingen / mln treinkm's	0,01 (0,00)			<b>Nee</b> <sup>29</sup>
	Aantal relevante aanrijdingen op overwegen / mln treinkm's	0,11 (0,13)			<b>Ja</b>
	Aantal relevante persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in rollende toestand / mln treinkm's	0,06 (0,07)			<b>Ja</b>
	Aantal relevante branden in rollend materieel / mln treinkm's	0,00 (0,00)			<b>Ja</b> <sup>30</sup>
	Aantal overige relevante ongevallen / mln treinkm's	0,01 (0,02)			<b>Ja</b>
	Aantal foutieve seingevingen / mln treinkm's	0,15 (0,07)			<b>Nee</b> <sup>31</sup>
	Aantal STS-passages (/ mln treinkm's) excl afgevallen seinen	1,10 (1,17)			<b>Ja</b>
	Risico ten gevolge van STS- passages	66% (62%)			<b>Nee</b> (75% reductie t.o.v. 2003)

<sup>29</sup> Door een wielbandbreuk is nabij Borne een goederentrein ontspoord. Bij de ontsporing was alleen de laatste wagon ontspoord. De ERA definitie ziet een dergelijke ontsporing niet als de ontsporing van een trein. Vanwege de omvang van de schade en de duur van de stremming is de ontsporing wel meegenomen in het jaarverslag 2013.

<sup>30</sup> Er is in 2013 een brand geweest die meer materiële schade heeft veroorzaakt dan € 150.000. Het is echter niet geheel duidelijk wat de oorzaak was. De brand is daarom niet meegenomen in de cijfers.

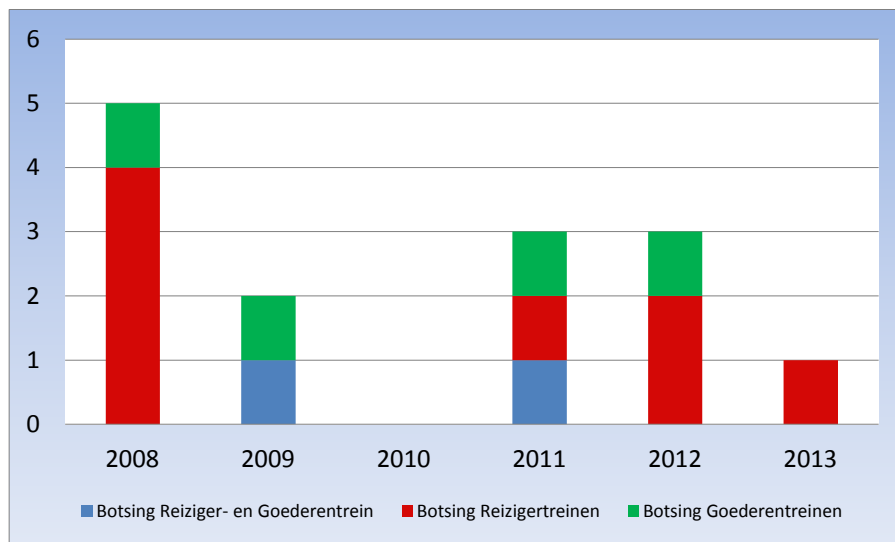
<sup>31</sup> Foutieve seinen zijn de seinen die 'onveilig falen' (minder restrictief seinbeeld) als gevolg van een technische storing.

Risicodragers	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2006- 2011	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
<b>Rail- infrastructuur</b>	Aantal gebroken rails / mln treinkm's	0,35 (0,43)			<b>Ja</b>
	Aantal knikken in het spoor / mln treinkm's	0,04 (0,02)			<b>Nee</b>
<b>Materieel</b>	Aantal gebroken wielen van operationeel rollend materieel / mln treinkm's	0,01 (0,00)			<b>Nee</b>
	Aantal gebroken assen van operationeel rollend materieel / mln treinkm's	0,00 (0,01)			<b>Ja</b>
<b>Spoortunnels</b>	-				
<b>Calamiteiten- organisatie en crisisbeheer- sing</b>	-				
<b>Security</b>	audit in 2014				
<b>Sociale veiligheid van reizigers</b>	Klantoordeel sociale veiligheid: % reizigers dat sociale veiligheid met een 7 of hoger beoordeelt	79,5 78% <sup>32</sup>			<b>Ja</b>

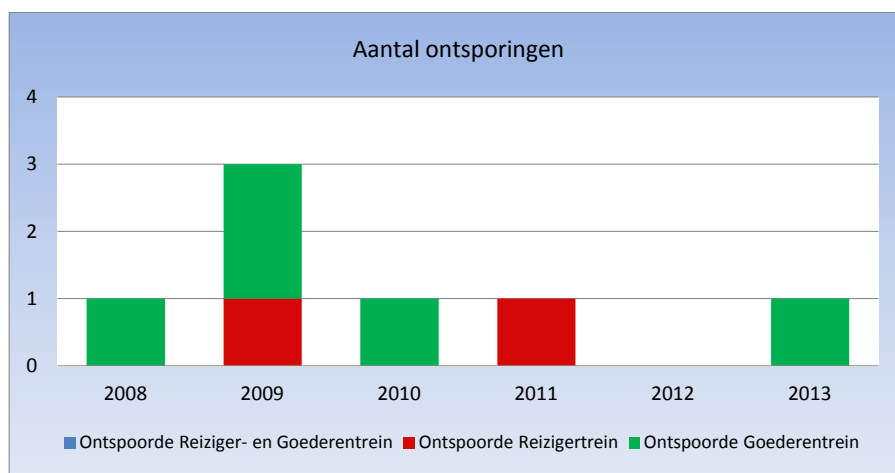


Grafiek 1: Letsels reizigers

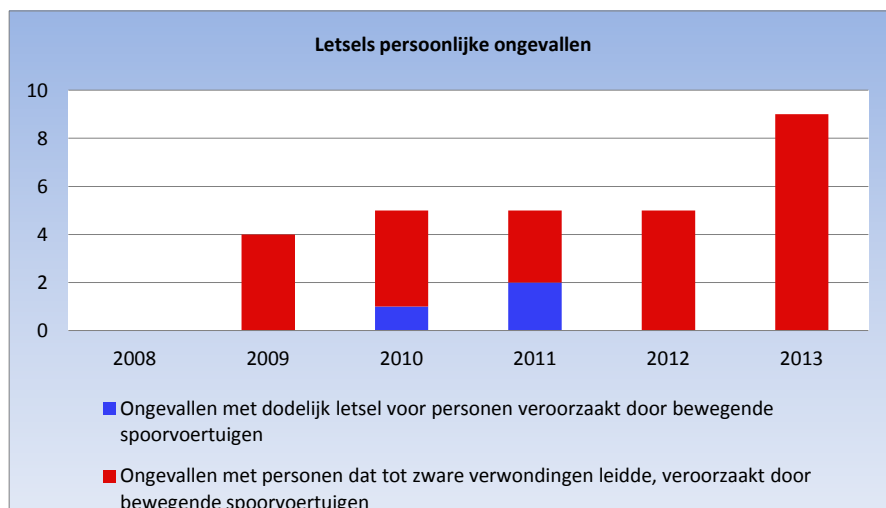
<sup>32</sup> Doelstelling volgens vervoerplan 2013 is 78,5%. Opgave 2013 gehaald uit de jaarverslag NS 2013.



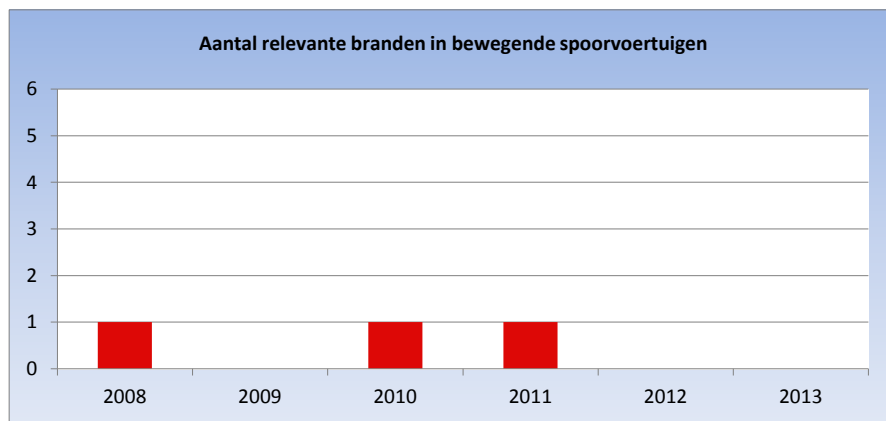
Grafiek 2: Aantal botsingen (treinen)



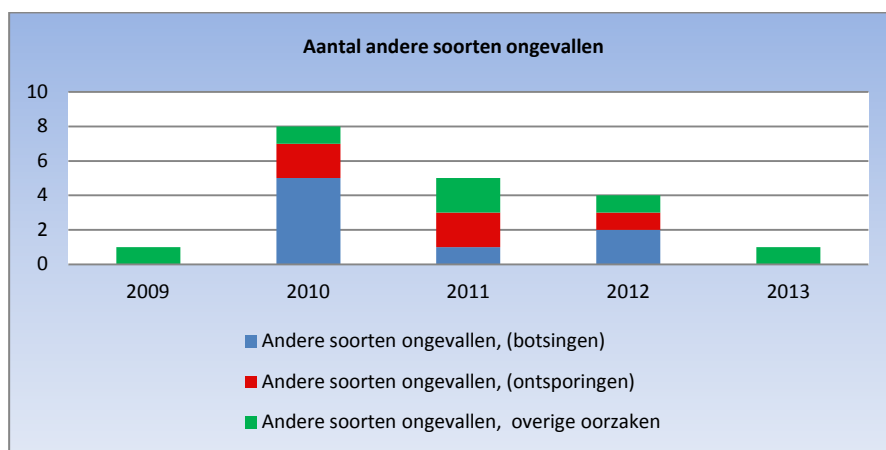
Grafiek 3: Aantal ontsporingen



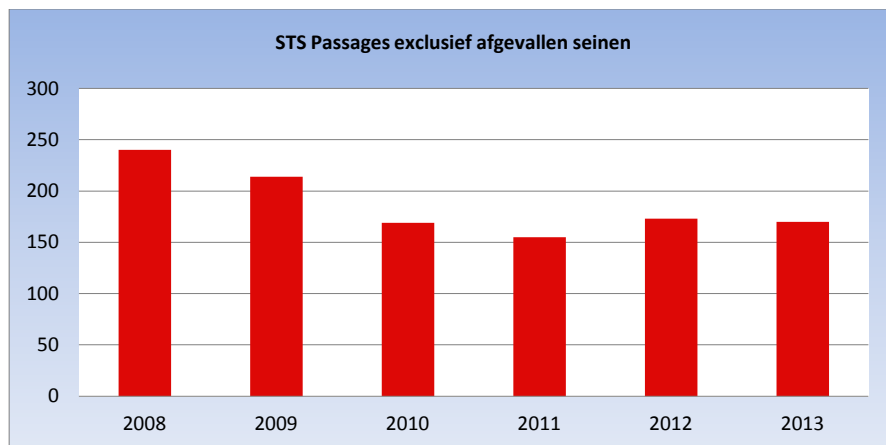
Grafiek 4: Letsels persoonlijke ongevallen



Grafiek 5: Aantal relevante branden in bewegende spoorvoertuigen

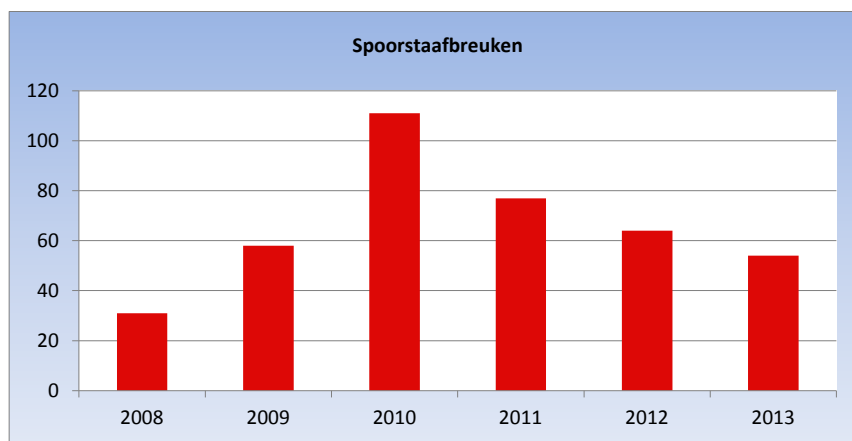


Grafiek 6: Aantal andere soorten ongevallen

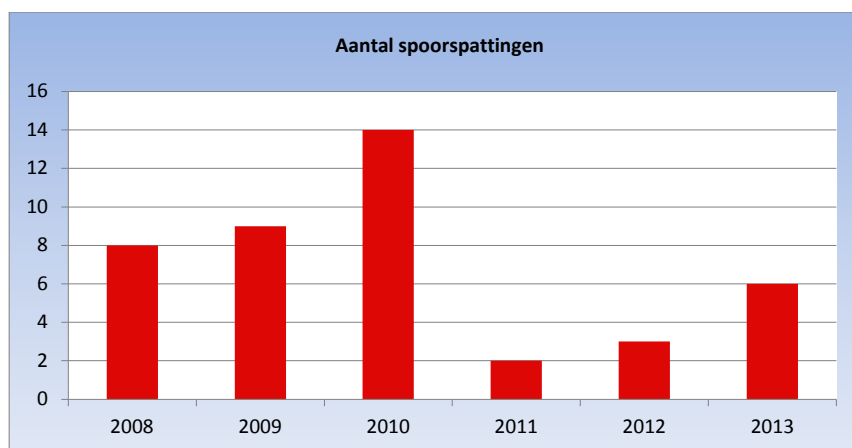


Grafiek 7: Stoptonend Sein-passages exclusief afgevalen seinen<sup>33</sup>

<sup>33</sup> Foutieve seinen zijn de seinen die 'onveilig falen' (minder restrictief seinbeeld) als gevolg van een technische storing. Bron ProRail



Grafiek 8: Aantal spoorstaafbrecen<sup>34</sup>



Grafiek 9: Aantal spoorspattingen

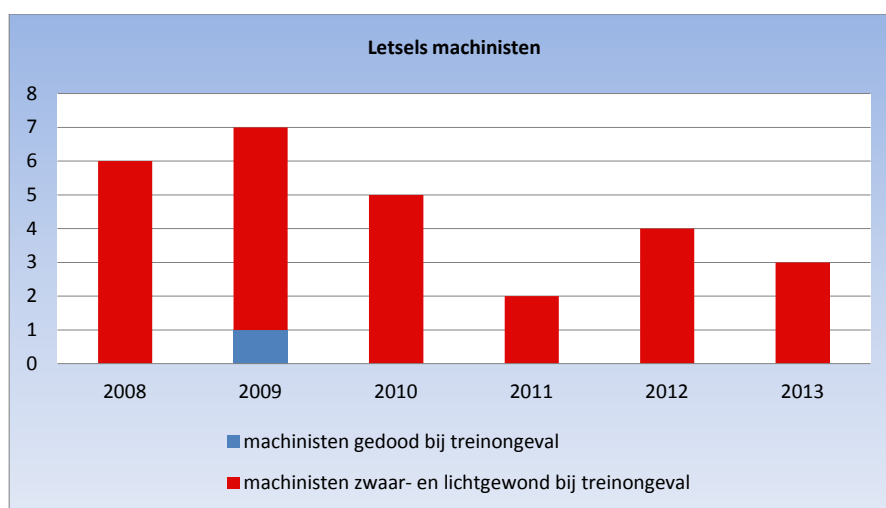
Veilig Werken (voor alle doelen geldt permanente verbetering, tenzij anders aangegeven)  
(\* ) 2012

Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2006 - 2011	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
<b>Voorkomen arbeidsongevallen</b>	FWSI onder spoorpersoneel / jaar / mld treinkm's	3,23 (5,34)	3,12 (1,89)	3,37 (2,25)	<b>Nee</b> (+ top 4 EU)
	Aantal dodelijke slachtoffers onder baanwerkers	0 (0)			<b>Ja</b> (+ streven 0)
	Aantal dodelijke slachtoffers onder rangeerders	0 (0)			<b>Ja</b> (+ streven 0)
	Aantal aanrijdingen baanwerkers	1 (1)			<b>Ja</b>
	Aantal elektrocuties	4 (1)			<b>Nee</b>

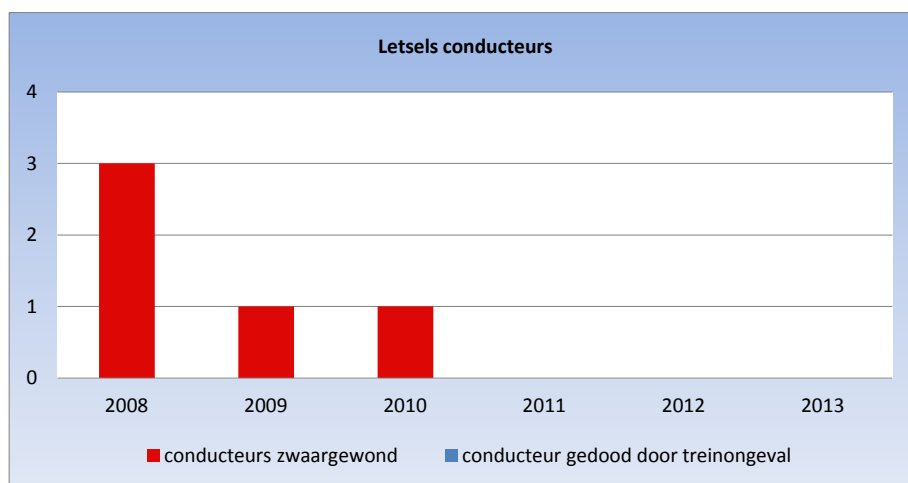
<sup>34</sup> Noot: in 2010 is een trendbreuk geweest in de rapportage over spoorstaafbrecen. Met ingang van 2010 worden lassen- en wisselbrecen ook meegenomen. Bron ProRail

Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2006 - 2011	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
	IF-rate (# ongevallen met verzuim > 24h x 1 mld/ gewerkte tijd inclusief inhuur en onderaannemers).	Geen info			
<b>Opleiding en vakbekwaamheid</b>	Nalevingpercentage inzake de administratieve zorgplicht: het hebben van de vereiste papieren voor bekwaamheid of medische en psychologische geschiktheid.	Geen info			
	Nalevingspercentage wegbekendheid machinisten	Geen info			

Noot: Top 4 EU over periode 2007-2012 wel gehaald. Cijfers t/m 2013 nog niet bekend.

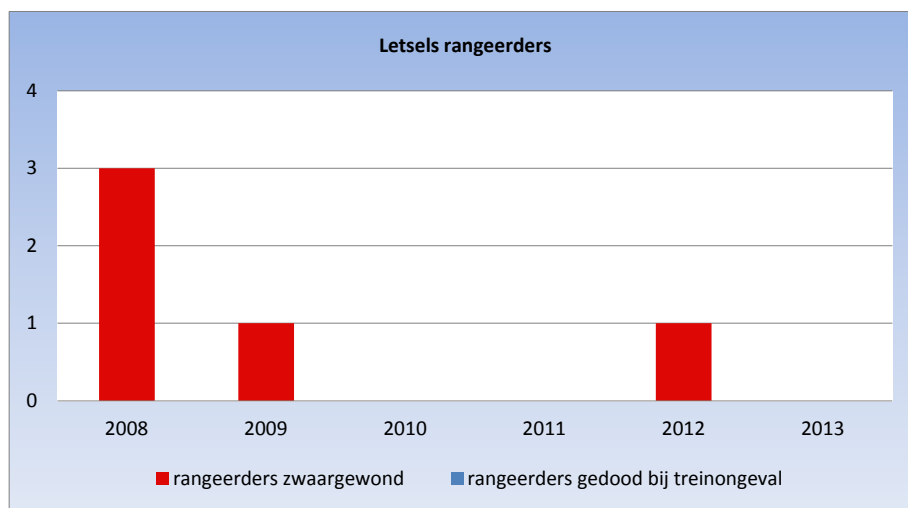


Grafiek 10: Letsels machinisten<sup>35</sup>

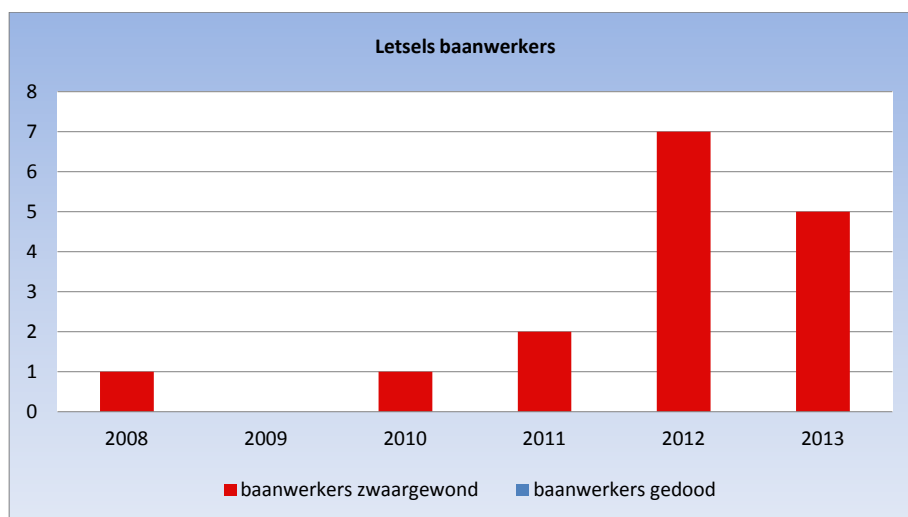


Grafiek 11: Letsels conducteurs

<sup>35</sup> Grafiekkleuren zijn in lijn gebracht met de overige grafieken (zwaargewond rood)



Grafiek 12: Letsels rangeerders



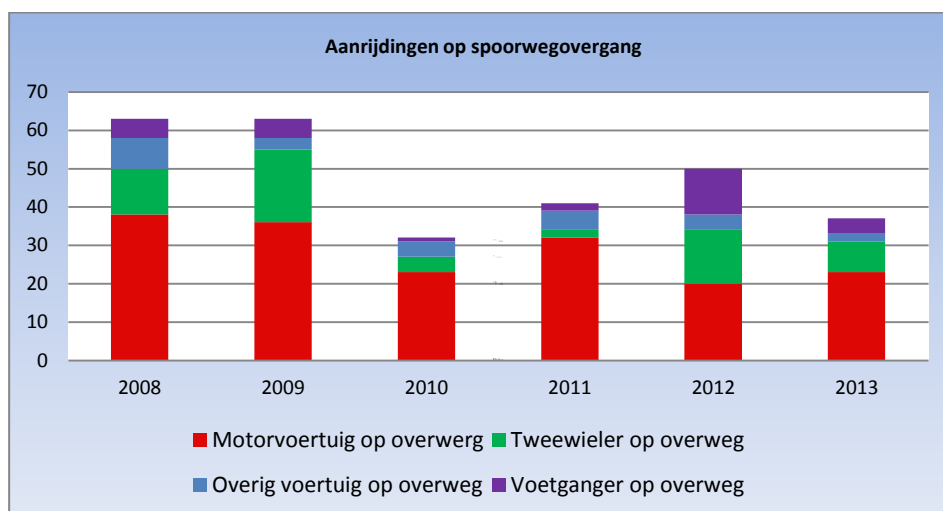
Grafiek 13 Letsels baanwerkers

Veilig Leven (voor alle doelen geldt permanente verbetering, tenzij anders aangegeven. ALARP= As Low As Reasonably Practicable)

(\*) 2012

Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2006-2011	MWA 2009-2013	Doel Kadernota gehaald
<b>Overwegveiligheid</b>	FWSI onder overweggebruikers / jaar / mld treinkm's	91,61 (92,19)	91,39 (97,84)	85,22 (97,05)	<b>Ja</b>
	FWSI onder overweggebruikers / jaar / ((mld treinkm's*aantal overwegen)/ spoorkm's)	110,36 (110,44)	104,24 (106,3)	100,34 (108,7)	<b>Ja</b>
<b>Onbevoegden op het spoor</b>	FWSI onder onbevoegden op het spoor / jaar / mld treinkm's	12,90 (8,02)	6,97 (7,84)	7,92 (7,99)	<b>Nee</b> (+ top 3 EU)

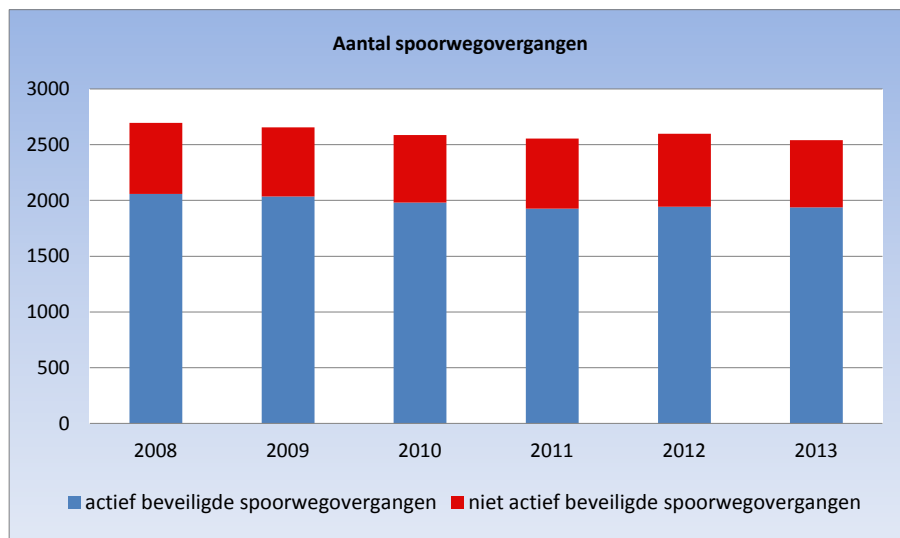
Risicodragers	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2006- 2011	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
	Aantal spoor-suïcides	199 <sup>36</sup> (202)			(ALARP)
	Aantal spoor-suïcides / mld treinkm's	1284 (1350)			(ALARP)
	FWSI onder "anderen (derden)" / jaar / mld treinkm's	0,00 (8,02)	7,15 (6,76)	5,74 (7,21)	<b>Ja</b>
<b>Externe veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen)</b>	Aantal ongevallen waarbij ten minste een spoorvoertuig is betrokken dat gevaarlijke stoffen vervoert / mln treinkm's	0,01 (0,03)			<b>Ja</b>
	Aantal van dergelijke ongevallen waarbij gevaarlijke goederen vrijkomen / mln-treinkm's	0 (0)			
	Aantal dodelijke slachtoffers per jaar als gevolg van dergelijke ongevallen.	0 (0)			<b>Ja</b>



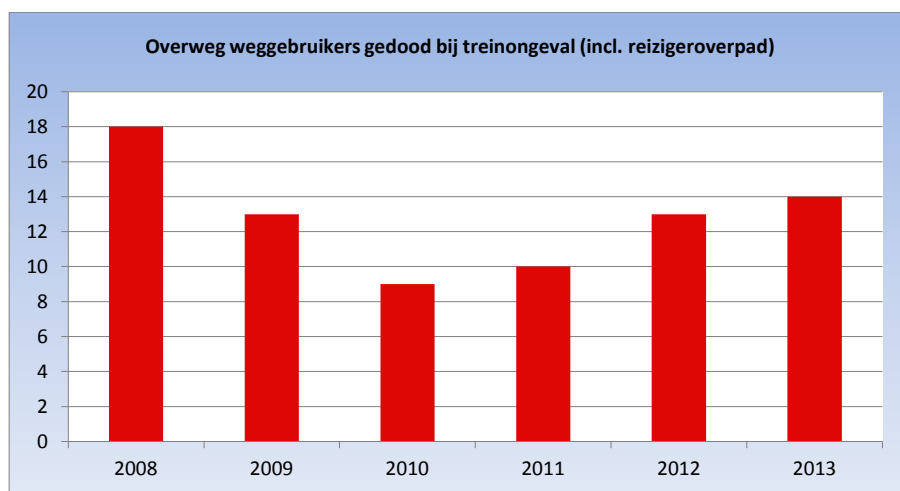
Grafiek 14: Aanrijdingen op spoorwegovergang

<sup>36</sup> Suïcides is exclusief pogingen tot suïcide (zwaargewonden).

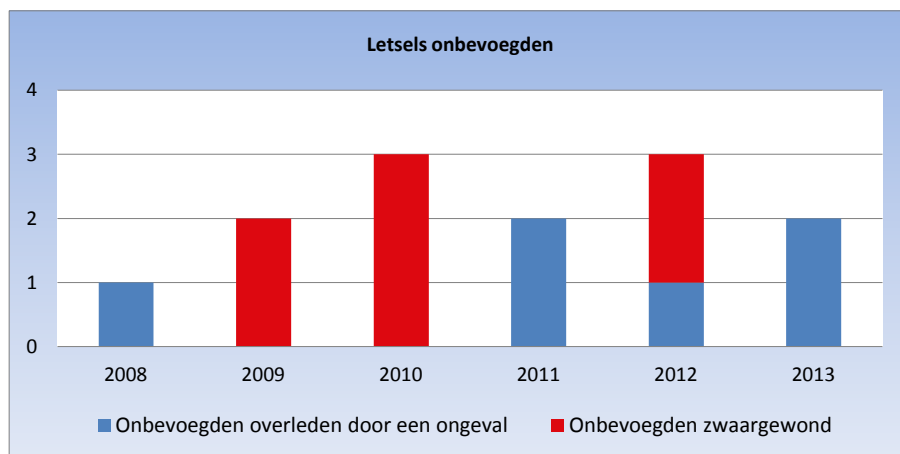




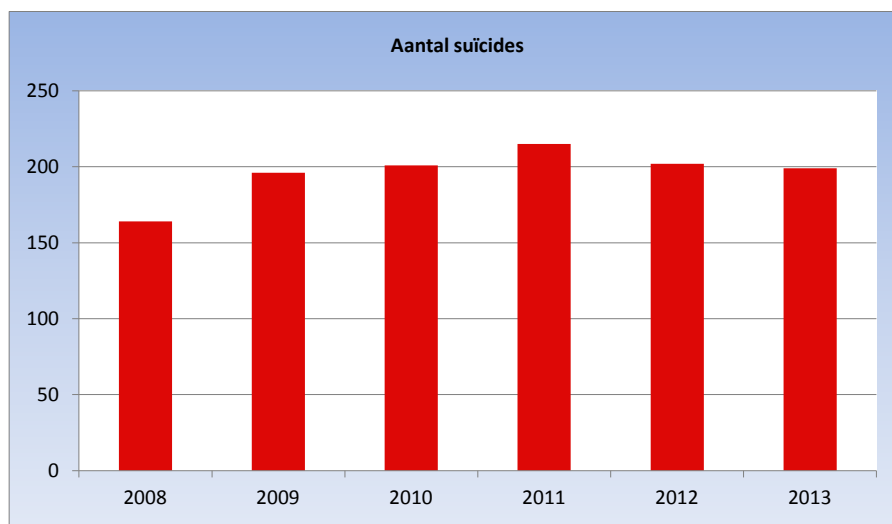
Grafiek 15: Aantal spoorwegovergangen



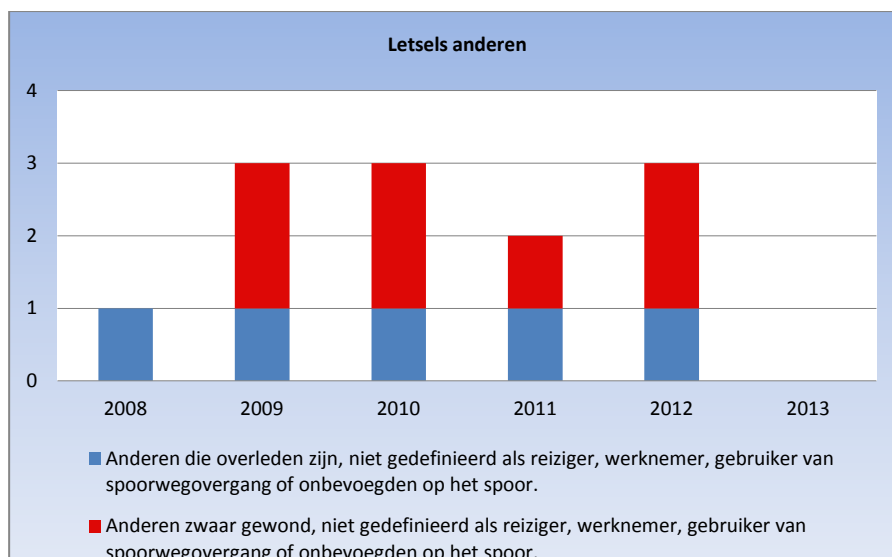
Grafieken 16: Overweggebruikers gedood bij een treinongeval



Grafiek 17: Letsels onbevoegden



Grafiek 18: Aantal suïcides



Grafiek 19: Letsels anderen

Themaoverstijgend (P= permanente verbetering)  
(\* ) 2012

Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2006 - 2011	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
<b>Overall</b>	Totaal FWSI / jaar / mlrd treinkm's (exclusief spoor-suïcides of pogingen daartoe)	112 (145)	122 (130)	110 (129)	<b>Ja</b> (+ top 5 EU)
<b>Integrale samenwerking op raakvlakken van verantwoordelijkheden</b>	-				-
<b>Innovatie</b>	-				-
<b>Veiligheidsmanagement</b>	-				-

Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2006 - 2011	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
<b>Veiligheidscultuur</b>	Nalevingspercentage veiligheidsregelgeving (NVW) door baanwerkers	67% (61%)			<b>Ja</b>
	Nalevingspercentage veiligheidsregelgeving (NVW) door rangeerders	Geen info			

## Bijlage C4: Begrippen en afkortingen

### **Overigen (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, evenals personen die tijdens de reis aan boord van die voertuigen vallen of door losse voorwerpen worden geraakt.

### **Relevant 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 de totale schade ten minste € 150.000 is dan wel ernstige ontregeling van het verkeer heeft veroorzaakt (ten minste 6 uur aaneengesloten onderbreking van de treindienst). Ongevallen in werkplaatsen, magazijnen en opslagruimtes vallen hier niet onder.

### **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.

### **Lichtgewonde**

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

### **Persoonlijk ongeval**

Ongevallen met rollend materieel in rollende toestand waarbij de personen geraakt worden door een voorwerp dat vast zat aan, of losgekomen is van, een spoorvoertuig, of van een spoorvoertuig is afgevallen.

### **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.

### **Zwaargewonde**

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.

ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route
ALARP	As low as reasonably practible
Arbo	Arbeidsomstandighedenwet
ATBVV	Automatische treinbeïnvloeding, verbeterde versie
BD	Buiten dienst
BLN	Miljard (10 <sup>9</sup> )
CSI	Common Safety Indicator
CSM	Common Safety Methode
DGB	Directoraat-Generaal Bereikbaarheid van het Ministerie van IenM
ECM	Entity in charge of maintenance
EG	Europese Gemeenschap
ERA	European Railway Agency
FWSI	Doden en gewogen zwaar gewonden
IenM	ministerie van Infrastructuur en Milieu

ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van IenM
ISZW	Inspectie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
KM	kilometer
LOD	Last onder dwangsom
BLN	Miljard
MLN	Miljoen
MO/PO	Medisch onderzoek/psychologisch onderzoek
MWA	Dynamisch gewogen gemiddelde
NRW	Nationale referentie waarde
NSA	National Safety Authority
NSR	Nationale Spoorwegen Reizigers
NVW	Normenkader Veilig Werken
OvV	Onderzoeksraad voor Veiligheid
RID	Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen
RI&E	Risicoinventarisatie en evaluatie
SPW	Spoorwegwet
STS	Stop tonend sein
VPC	Value of preventing a casualty

## Bijlage D: Belangrijke aanpassingen in de wet- en regelgeving

Referentie	Datum van het van kracht worden	Reden van wijziging	Beschrijving van de wijziging
Staatscourant 2013, nr. 34587; Regeling tot wijziging van de Regeling tarieven Spoorwegwet	1-1-2014	Vaststellen nieuwe tarieven	Vaststellen van tarieven van de Regeling tarieven Spoorwegwet voor 2014 De indexering evenals wijziging van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen en de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012
Staatscourant 2013/24216 Beleidsregel Taalbeheersing machinisten Spoorwegwet	26-8-2013		Indien de ILT besluit een last onder dwangsom op te leggen vanwege onvoldoende taalbeheersing van de machinist, richt het besluit tot oplegging van die last zich tot degene onder wiens gezag die machinist een functie uitoefent
Stb 2013/439	1-1-2014	Implementatie gewijzigde en nieuwe Europese regels	Artikel I, onderdeel JJ, van de wet van 16 december 2010 tot wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG ( <a href="#">Stb. 2011, 218</a> ), treedt in werking met ingang van 1 januari 2014.

Bijlage E1: 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
NMBS Logistics NV	België
Captrain Belgium	België
Crossrail Benelux NV	België
DB Regio AG	Duitsland
RheinCargo GmbH	Duitsland
Heavy Haul Power Int.	Duitsland
RheinCargo	Duitsland
TX Logistik	Duitsland
PKP Cargo S.S.	Polen
RTS Austria	Oostenrijk
SBB Cargo	Zwitserland
Arriva Personenvervoer Nederland BV	Nederland
BAM Rail B.V.	Nederland
Connexxion Openbaar Vervoer NV	Nederland
DB Schenker Rail Nederland NV	Nederland
ERS Railways BV	Nederland
Eurailscout Inspection & Analysis BV	Nederland
Euro-Express Treincharter BV	Nederland
HSA Beheer NV	Nederland
HSL Logistiek BV	Nederland
HTRS NederlandBV	Nederland
KombiRail Europe BV	Nederland
Lloyd's Register Rail Europe BV	Nederland
Locon Benelux BV	Nederland
LTE Netherlands BV	Nederland
NedTrain BV	Nederland
NS Reizigers B.V.	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
TrainGroup	Nederland
Veolia Transport Rail BV	Nederland
VolkerRail Nederland BV	Nederland
Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij	Nederland



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

Tabel 8: geldige certificaten A en B en ingeschreven in ERADIS

		Totaal aantal certificaten	Aantal certificaten deel A in ERADIS <sup>37</sup>
<b>Aantal geldige veiligheidscertificaten deel A, afgegeven in 2013 en daarvoor, geldig in 2013</b>		27	27
<b>Aantal geldige veiligheidscertificaten deel B, afgegeven in 2013 en daarvoor, geldig in 2013</b>	Aantal certificaten deel B, voor welke het deel A is afgegeven in Nederland	37	37
	Aantal certificaten deel B, voor welke het deel A is afgegeven buiten Nederland	10	10

			A	R	P
<b>Aantal geldige veiligheidscertificaten deel A, afgegeven in 2013 en daarvoor, geldig in 2013</b>		Nieuwe certificaten	2	1	0
		Gewijzigde certificaten	0	0	0
		Opnieuw afgegeven certificaten	25	0	0
<b>Aantal nieuw toegekende veiligheidscertificaten deel B voor spoorwegondernemingen, afgegeven in 2013</b>	Waarvan het deel A is afgegeven in Nederland	Nieuwe certificaten	2	0	0
		Gewijzigde certificaten	0	0	0
		Opnieuw afgegeven certificaten	12	0	0
	Waarvan het deel A is afgegeven buiten Nederland	Nieuwe certificaten	4	1	0
		Gewijzigde certificaten	0	0	0
		Opnieuw afgegeven certificaten	1	0	0

<sup>37</sup> ERADIS is een data-informatiesysteem van de ERA met certificaten, afgegeven door de nationale veiligheidsautoriteiten voor spoorveiligheid.

*Aantal afgegeven machinistenvergunningen in 2013*

	Beschikking Positief	Beschikking Negatief	Beschikking Buiten Behandeling
<b>Januari</b>	432	6	15
<b>Februari</b>	429	5	5
<b>Maart</b>	362	3	2
<b>April</b>	232	2	0
<b>Mei</b>	315	0	8
<b>Juni</b>	112	0	20
<b>Juli</b>	174	1	9
<b>Augustus</b>	301	0	0
<b>September</b>	91	0	7
<b>Oktober</b>	69	0	0
<b>November</b>	84	0	2
<b>December</b>	94	0	0
<b>Totaal</b>	<b>2695</b>	<b>17</b>	<b>68</b>



