



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	September 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
[@inspectieLenT](https://twitter.com/inspectieLenT)

Inhoud

- 1 Doel van het rapport—8**
- 2 Leeswijzer—9**
- 3 Introductie—10**
 - 3.1 Algemeen—10
 - 3.2 Informatie over de spoorweginfrastructuur—10
 - 3.3 Algemene kwantitatieve ontwikkelingen veiligheid—10
- 4 Organisatie—13**
- 5 Ontwikkelingen in de spoorveiligheid—14**
 - 5.1 Initiatieven om de veiligheidsprestaties te behouden of te verbeteren—14
 - 5.2 Indicatoren ontwikkeling veiligheid—15
 - 5.3 Bronnen—16
 - 5.4 Gedetailleerde ontwikkelingen veiligheid—17
- 6 Belangrijke aanpassingen in de wet- en regelgeving—25**
- 7 De ontwikkeling van veiligheidscertificaten en -vergunningen Nationale wetgeving – startdata – beschikbaarheid—26**
- 8 Toezicht op spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders—32**
 - 8.1 Audits/inspecties/checklists—32
 - 8.2 Aandachtspunten bij de Nationale Veiligheidsinstantie voor spoorveiligheid in Nederland—33
 - 8.3 Vergunningen, audits en inspecties—34
 - 8.4 Jaarverslagen van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen—35
 - 8.5 Klachten—35
- 9 Alternatieve maatregelen vanwege afwijkingen van ECM certificeringsopzet—36**
- 10 Conclusies over het rapportagejaar 2013—37**

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 Spoorveiligheidsrichtlijn (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 die tussen de lidstaten zijn afgesproken of vanuit de European Railway Agency (ERA) in leidraden of regelgeving zijn voorgeschreven¹. Dat betekent dat ook 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- in dit jaarverslag de Europese werkwijze wordt toegepast.

De opzet en uitwerking van dit rapport is in overeenkomstig 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 criteria²:

- 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.

Op 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 binnen de spoorsector 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 Nederlandse Veiligheidsinstantie (National Safety Authority, NSA) overeenkomstig artikel 18 van de Spoorveiligheidsrichtlijn.

Het jaarverslag wordt gepubliceerd op de volgende webadressen:

Nederland: www.ILenT.nl

Europa: www.era.europa.eu/Search/Key-Documents/Pages/Home.aspx

¹ 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)

² Enkele doelen in de kadernota voldoen niet aan de criteria maar staan wel in het jaarverslag vermeld, bijvoorbeeld het aantal lichtgewonde reizigers. Zij worden niet aan de ERA gerapporteerd.

2 Leeswijzer

Voor u ligt het veiligheidsjaarverslag 2013 van de Nederlandse 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 H6 is een overzicht gegeven van de belangrijke aanpassingen in de wet- en regelgeving. H7 en 8 gaan nader in op de uitvoering van 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 H 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

Op 31 december 2013 heeft het Nederlandse hoofdspoor de volgende karakteristieken:

spoorwegennet hoofdspoor (kilometers)	3063
treinkilometers hoofdspoor (2013)	151 miljoen
aantal spoorwegondernemingen personenvervoer hoofdspoor	8
reizigerskilometers hoofdspoor (2013)	17,5 miljard
aantal spoorwegondernemingen goederenvervoer hoofdspoor	22
goederentreinkilometers (2013)	6,9 miljoen
aantal infrastructuurmanagers hoofdspoor (vergunningplichtig)	1
aantal infrastructuurmanagers hoofdspoor (overig)	1
Aantal contractaannemers hoofdspoor	20

Ten opzichte van 2012 zijn er geen grote verschuivingen in de omvang, ondernemingen en het gebruik van het spoor. Enige uitzondering hierop is het vervoer van goederen. Dit vervoer is sinds 2008 gekrompen en is in 2013 nog 50% van het aantal kilometers in 2012.

Op grond van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen van 20 december 2004 zijn door de minister van IenM de tracés aangewezen die tot het hoofdspoorwegennet³ 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 infrastructuurbeheerder.

3.3 Algemene kwantitatieve ontwikkelingen veiligheid

Veilig vervoeren

De meeste doelstellingen binnen het thema Veilig Vervoeren zijn voor 2013 gehaald. De ontwikkeling van het totale aantal ongevallen, dodelijke slachtoffers en zwaar gewonden op het spoor vertoont al enige jaren op rij een relatief stabiel beeld⁴. Er zijn onder reizigers geen dodelijke slachtoffers in 2013. Na het ongeval in Amsterdam Westerpark in 2012 is het totale aantal letsels onder reizigers weer dalend in de richting van het niveau in de jaren van voor 2012, maar heeft dit nog niet hele-

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

⁴ Dit is exclusief dodelijke slachtoffers van suicides.

maal bereikt. Het ongeval in Amsterdam zal nog enkele jaren invloed hebben op de hoogte van de indicatoren voor reizigersveiligheid.

Het aantal ongevallen tussen en met treinen is nagenoeg ongewijzigd in 2013 ten opzicht van 2012. Dat geldt ook voor incidenten als gevolg van defecten in railinfrastructuur en materieel. Het enige relevante incident is de ontsporing als gevolg van een wielbandbreuk van een goederentrein in Borne. De schade bedraagt ongeveer € 3.500.000. Er waren geen letsels.

Meer aandacht vragen de doelen voor incidenten waarbij personen zijn betrokken die geen reiziger zijn of die niet direct betrokken zijn bij het uitvoeren van spoorvervoer. Zo is het aantal doden onder passanten van een overweg relatief hoog en vormt ongeveer 90% van het totale aantal dodelijke slachtoffers op het spoor in 2013. De doelstelling voor 2013 is hier niet gehaald.

Veilig werken

Het aantal zwaargewonden bij conducteurs en machinisten daalt in 2013 en er zijn geen dodelijke slachtoffers. Onder baanwerkers vallen net als in 2012 geen dodelijke slachtoffers. Het aantal zwaargewonden is met ongeveer 30% gestegen in 2013. Deze stijging wordt gerelativeerd als rekening wordt gehouden met het lage aantal letsels over de afgelopen jaren: 0,03 tot 0,01 zwaargewonden per mln treinkilometers.

Hoewel hiervoor geen doelstelling is opgenomen in de Kadernota of bij de ERA, zijn in 2013 ook de letsels voor het personeel geregistreerd dat werkt aan objecten die tot het spoor behoren, bijvoorbeeld aan stationsgebouwen. In 2013 betreft dit 1 dodelijk slachtoffer (val van een gebouw) en 6 zwaargewonden.

Veilig leven

Ondanks een meerjarig gemiddelde waarmee wel de doelstelling van permanente verbetering wordt gehaald, neemt in absolute zin het aantal dodelijke slachtoffers op overwegen sinds 2011 weer toe. In het totale aantal dodelijke slachtoffers in de groep 'overwegveiligheid' zijn automobilisten (29%) en voetgangers (24%) het sterkst vertegenwoordigd. Uit de meldingen bij de incidenten blijkt dat regelmatig bewust de overweg wordt gepasseerd, terwijl een trein nadert. Het aantal onbewaakte overwegen is in 2013 iets gedaald en bedraagt nu ongeveer 20% van de in totaal ongeveer 2500 overwegen.

Het aantal suïcides is in 2013 met ongeveer 10% gestegen naar 220.

Themaoverstijgend

Het beoordelen van de naleving van de eis tot het beschikken over de vereiste papieren is in 2012 en 2013 niet structureel gemeten. Bij incidentele steekproeven zijn geen afwijkingen vastgesteld.

Europese positie

Nederland staat op plaats 3 van veiligste EU-lidstaten wat betreft het aantal doden en zwaargewonden per miljoen (reizigers)treinkilometers. Deze positie is gebaseerd op cijfers over de jaren 2007 t/m 2012⁵. De prestatie over de periode 2008 t/m 2013 wordt in 2015 gepubliceerd.

Over de andere twee doelstellingen uit de Kadernota om te behoren tot de top van de best presterende lidstaten in Europa (risico voor reizigers en het voorkomen van arbeidsongevallen) kunnen geen uitspraken worden gedaan. De hiervoor noodzakelijke informatie geeft de ERA niet aan.

Afgifte vergunningen

In 2013 zijn nieuwe vergunningen, attesten en dergelijke versterkt of zijn bestaande documenten vernieuwd. Het totale aantal in 2013 afgegeven vergunningen is als volgt:

- Bedrijfs- en materieelvergunningen 117
- Vergunningen voor infrastructuur 32

⁵ Railway Safety Performance in the European Union, ERA, 2014

- Machinistenvergunningen 2695

Toezicht

Bij de inspecties wordt rekening gehouden met de eerder gemeten veiligheidsprestaties en inspectieresultaten van ondernemingen. Dit kan betekenen dat er in specifieke gevallen meer of juist minder kan worden geïnspecteerd. In 2013 zijn diverse toezichtsactiviteiten uitgevoerd:

- Vergunningverlenende audits 110
- Objectinspecties 4410
- Incidentafhandeling en ongevalonderzoek 1100
- Handhavingsaudits 70

4 Organisatie

Op grond van het Instellingsbesluit Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)⁶ 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 de Directeur-Generaal Bereikbaarheid (DGB) van het ministerie van IenM.

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

Naast de NSA-taken door de ILT en het DGB heeft Nederland een bij Rijkswet ingestelde Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV). De OvV verricht op eigen initiatief en onafhankelijk onderzoek naar de oorzaken van incidenten. De OvV kan op basis van verricht onderzoek aanbevelingen doen aan de minister van IenM.

In Bijlage B is het organogram van de NSA opgenomen.

⁶ Artikel 2, derde lid onder a

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

Locatie	Beschrijving van de gebeurtenis	Genomen maatregel
Spw	Baanwerkers zijn bezig met de inspectie van een brug zonder veiligheidsvoorman. Er is direct aanrijdgevaar.	Boeterapport
Spw	Verscherpt toezicht in verband met 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 veiligheidscultuur. Inspectiebevindingen zijn van toepassing op continuering van het veiligheidsattest 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 Berikbaarheid 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

Tabel 2: Enkele veiligheidsmaatregelen of vrijwillige maatregelen voortkomend uit andere redenen dan ongevallen of bijna-ongevallen. [BSP: Besluit spoorwetwet; Spw:Spoorwetwet]

Regelgeving	Beschrijving gebeurtenis	Genomen maatregel
Spw	<p>Inspectie spooraanneemers. Er zijn 83 controles uitgevoerd op de naleving bij aanneemers die werkzaamheden in de omgeving van het spoor uitoefenen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 21 gevallen was er sprake van gevaar en in drie gevallen van ernstig gevaar. • In 7 gevallen was er zowel sprake van risico voor het spoorverkeer als aanrijdgevaar voor personen • Bij alle veiligheidsklassen (van buitendienststelling tot persoonlijke waarneming/veiligheidsman en grenswachter) zijn overtredingen geconstateerd. 	<ul style="list-style-type: none"> • In 3 gevallen is bestuursdwang toegepast. • In 2 gevallen is een boeterapport opgemaakt. • Bij de overige situaties is een schriftelijke waarschuwing gegeven. • De rapportage is besproken met de branche in de werkkamer regelgeving van de stichting Railalert.

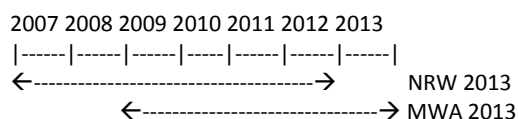
Regelgeving	Beschrijving gebeurtenis	Genomen maatregel
Spw	Er wordt verscherpt toezicht gehouden naar aanleiding van een aanvraag tot verlenging van het veiligheidscertificaat. Bij de audit was onder andere gebleken dat machinisten van beide bedrijven worden ingeleend/ingezet, zonder dat bekend was dat 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. Hierdoor is de toezichtslast voor deze bedrijven verminderd door gezamenlijk bezoek en aanschrijving. Gezamenlijke audits door de afdelingen Risicovolle Stoffen en Producten (RSP) en Handhaving Rail (HR).	Bij de audits zijn lasten onder dwangsom uitgereikt voor het ontbreken van een goede asbestregistratie. In 2015 zal een monitoring plaatsvinden (RSP) bij deze bedrijven.
-	Gezamenlijke inspectie gehouden met collega's van de German Federal Railway Authority (EBA). 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"> • Gezamenlijke handhavingsaudit; • Nieuwe inspectie in Venlo in najaar 2014. • Toezichtsverschillen worden in een document vastgelegd. • Tweedaagse inspectie in Rotterdam in 2014.

5.2 Indicatoren ontwikkeling veiligheid

Het risiconiveau voor de verschillende risicodragers (reizigers, personeel, baanwerkers en externen) wordt gemeten aan de hand van variabelen zoals 'aantallen 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.

Bij jaargemiddelden worden de uitkomsten van enig jaar vergeleken met die van het daaraan voorafgaande jaar of jaren. Bij de meerjarig gewogen gemiddelden wordt gekeken naar de relatieve gemiddelde prestaties over een periode van bijvoorbeeld 7 of 5 jaar (zie figuur 1).

Figuur 1. Meerjarig gewogen gemiddelde



De gewogen gemiddelden (Common Safety Indicators: CSI's) 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 ERA (EU-beschikking 2009/460/EG en Implementation Guidance for CSI's).

Het streven is om het MWA lager te laten zijn dan de NRW, dan is sprake van een permanente verbetering. Van een aanvaardbare veiligheidsprestatie in de ontwikkeling van de veiligheid 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, dus in dit jaarverslag de vergelijking van 2013 met de resultaten in 2012. Omdat het voor sommige indicatoren nodig is doden en zwaargewonden op te tellen wordt gebruik gemaakt van het Fatal Weighted Serious Injuries (FWSI): aantal doden + (0,1 x het aantal zwaargewonden⁷).

Naast indicatoren op basis van letsels is door de ERA ook voorgeschreven om de economische schade per afgelegde spookilometer 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 ProRail als beheerder van het hoofdspoorstelsel en Nederlandse Spoorwegen (NS) als grootste (reizigers)vervoerder waarbij gegevens over incidenten worden geverifieerd en vergeleken zodat onderling overeenstemming bestaat over de duiding en interpretatie van de incidenten en bijbehorende gegevens.

De ILT ontvangt jaarlijks uiterlijk 30 juni de (veiligheids)jaarrapportages van de vervoerders. De gegevens over ondermeer incidenten uit deze verslagen worden vergeleken met de al bekende incidentgegevens bij de ILT en worden meegenomen in de beoordeling van de ontwikkeling van de veiligheid.

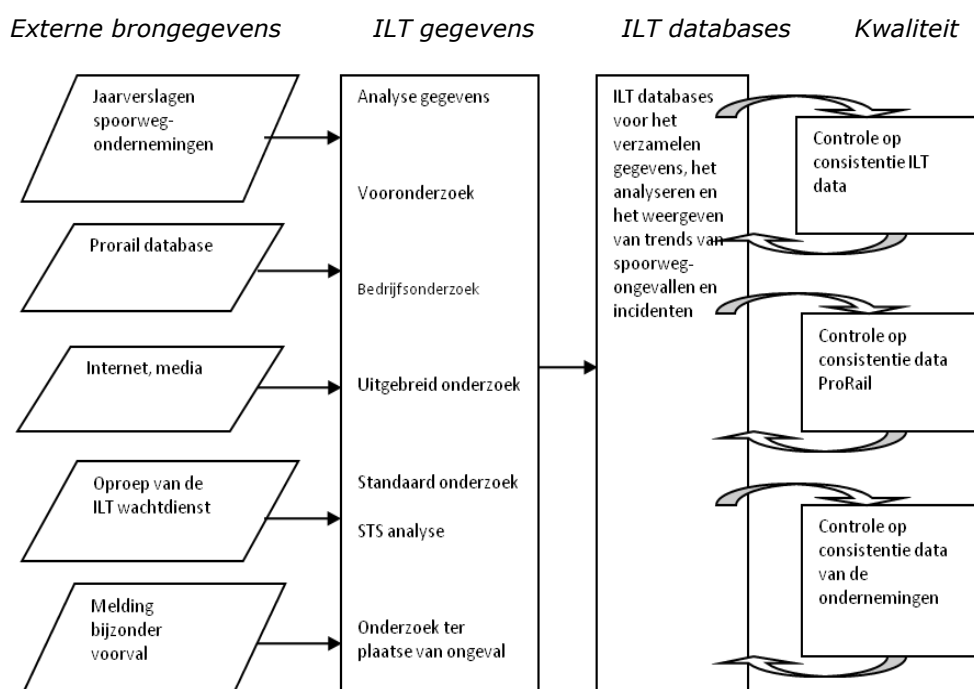
Voor de rapportage over de doelstellingen van de Kadernota en de CSI's zijn niet alle ongevallen relevant. In de leidraad voor de implementatie van CSI's is aangegeven dat om relevant te zijn, moet zijn voldaan aan ten minste één van de volgende criteria:

- 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.

Ongevallen moeten op het hoofdspoor hebben plaatsgevonden. Dus bijvoorbeeld ongevallen in werkplaatsen, magazijnen, en dergelijke tellen niet mee, als ook vandalisme, diefstal, botsingen die geen letsel opleveren en pogingen tot zelfdoding (suicide).

⁷ Een dode wordt geacht iemand te zijn die bij een ongeval om het leven is gekomen of binnen dertig dagen na een ongeval aan de gevolgen van letsel overlijdt. Suicides worden niet meegerekend. Een zwaargewonde is iemand die meer dan 24 uur in het ziekenhuis wordt opgenomen, niet zijnde ter observatie.

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



5.4 Gedetailleerde ontwikkelingen veiligheid

Veilig vervoeren betreft de infrastructuur, de treinvoertuigen 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 volgens de ERA.

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

(*) 2012

Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2007 - 2012	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
Veiligheidsrisico treinreizigers	FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigerstreinkm's	6,52 (27,46)	7,43 (6,10)	5,35 (6,57)	Ja
	FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigerskm's	0,05 (0,22)	0,06 (0,05)	0,04 (0,05)	Ja
	Aantal zwaargewonde reizigers per jaar	9 (28)			Ter informatie
	Aantal dodelijke slachtoffers onder reizigers per jaar	0 (1)			Ter informatie
	Aantal lichtgewonde reizigers / jaar / mld reizigerskm's	2,15 (12,8)			Ja

Risicodragers	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2007 - 2012	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
Ongevallen met passagiers-, goederen- en overige treinen	Totaal aantal ongevallen / mln treinkm's	0,24 (0,24)			Ja
	Aantal treinbotsingen / mln treinkm's	0,02 (0,02)			Ja
	Aantal ontsporingen / mln treinkm's	0,01 (0,00)			Ja
	Aantal aanrijdingen op overwegen / mln treinkm's	0,14 (0,13)			Nee
	Aantal persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in rollende toestand / mln treinkm's	0,06 (0,07)			Ja
	Aantal branden in rollend materieel / mln treinkm's	0,01 (0,00)			Ja ⁸
	Aantal overige ongevallen / mln treinkm's	0,01 (0,02)			Ja
	Aantal foutieve seingevingen / mln treinkm's ⁹				Ja
	Aantal STS-passages (/ mln treinkm's)	1,14 (1,17)			Ja ¹⁰
	Risico ten gevolge van STS-passages	66% (62%)			Nee (75% reductie t.o.v. 2003)
Rail-infrastructuur	Aantal gebroken rails / mln treinkm's	0,36 (0,43)			Ja
	Aantal knikken in het spoor / mln treinkm's	0,04 (0,02)			Nee
Materieel	Aantal gebroken wielen van operationeel rollend materieel / mln treinkm's	0,01 (0,00)			Nee
	Aantal gebroken assen van operationeel rollend materieel / mln treinkm's	0,01 (0,01)			Ja
Spoortunnels	-				
Calamiteiten-organisatie en crisisbeheersing	-				
Security	audit in 2014				
Sociale veiligheid van reizigers	Klantoordeel sociale veiligheid: % reizigers dat sociale veiligheid met een 7 of hoger beoordeelt	79,5 78,5% ¹¹			Ja

Er zijn in 2013 geen dodelijke slachtoffers en 9 zwaargewonden onder reizigers. In 2012 zijn er 1 dodelijk slachtoffer en 23 zwaargewonden als gevolg van het ongeluk

⁸ Er is één relevante brand maar deze is het gevolg van vandalisme en valt niet onder safety maar security. De brand staat wel in de bijlagen vermeld.

⁹ Foutieve seingevingen komen niet voor. Er zijn wel "technische STS-passages" als gevolg van herroepen seingevingen.

¹⁰ Reductie absolute aantal STS-passages naar niveau 2003 is nog niet gehaald.

¹¹ Doelstelling volgens vervoerplan 2013 is 78,5%. Opgave 2013 gehaald uit de NS-brief d.d. 17-2-2014, NSR/PI&C/2014/MDH/01

bij Amsterdam Westerpark. Bij andere incidenten vallen in dat jaar 5 zwaargewonden onder reizigers.

Het aantal botsingen tussen treinen, het aantal ontsporingen en het aantal persoonlijke ongevallen als gevolg van rollend materieel vertoont geen grote verschillen met 2012. In 2013 deden zich in totaal 32 botsingen met treinen voor, waarvan 3 'relevante botsingen' volgens de ERA-criteria. Bij de botsingen vielen 4 lichtgewonden onder reizigers en 3 onder personeel.

Het aantal aanrijdingen is toegenomen van 16 in 2012 naar 34 in het jaar 2013. Een mogelijk zich voortzettende stijgende lijn in het aantal aanrijdingen dreigt aangezien het aantal bijna-aanrijdingen ook nog stijgt. In 2013 zijn er ten minste 248 bijna-aanrijdingen gemeld. Hierin veroorzaken onbevoegden op het spoor en automobilisten de helft van de bijna-aanrijdingen¹².

Er deden zich in totaal 23 ontsporingen voor waarvan 1 een relevant ongeval heeft veroorzaakt bij Borne. Van de 23 ontsporingen vallen 16 incidenten onder 'andere soorten ongeval'. Er ontstond in 2013 geen zwaar letsel als gevolg van ontsporingen.

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 afvallen. Het aantal dodelijke ongevallen is gedaald van 2 doden in 2012 naar 0 doden in 2013 en het aantal zwaargewonden steeg van vijf zwaargewonden in 2012 naar 9 zwaar gewonden in 2013.

Het aantal branden dat een relevant incident veroorzaakt is al jaren bijzonder laag en in 2012 waren er geen branden. In 2013 is sprake van één relevante brand. Echter, deze brand is aangestoken en daarmee feitelijk geen spoorveiligheid maar security (vandalisme). Dat hij toch wordt vermeld, is omdat de schade en impact verhoudingsgewijs met andere incidenten hoog zijn ongeveer € 6.000.000 en er was sprake van een onderbreking van de dienstregeling van meer dan 6 uur.

Tot de ontsporingen als 'andere soorten ongeval' behoren onder andere werktreinen, rangeerdelen, kranen en stopmachines. In 2013 zijn er 57 andere soorten ongevallen waarvan 1 een relevant ongeval is. In 2012 waren er 4 relevante andere soorten ongevallen.

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% t.o.v. 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. De daling in het absolute aantal zet echter door en is in 2013 circa 4% lager dan in het jaar ervoor. Het aantal STS-passages met een potentieel ernstig risico (de kans op een dodelijk slachtoffer) is gedaald van 68 in 2008 naar 21 eind 2013. Er is sprake van een daling van potentieel ernstig en potentieel risico.

Er waren 54 spoorstaafbreeken in 2013 (in 2012: 64). Een wisseltongbreuk heeft op 8 juni 2013 een ontsporing van een lege reizigerstrein tot gevolg gehad.

In 2013 hebben zich geen ongevallen voorgedaan als gevolg van een spoorspatting. Er waren 6 spoorspattingen in 2013 en 3 in 2012.

Voor sociale veiligheid is een doelstelling opgenomen met als indicator het 'klantoordeel' (percentage reizigers dat sociale veiligheid met een 7 of hoger

¹² Bijna aanrijdingen worden niet structureel gemeld zoals aanrijdingen. Het is dus mogelijk dat het werkelijke aantal hoger is.

beoordeelt). Dit percentage wordt vastgesteld in de vervoerplancycclus 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 78,5% klantoordeel 'tevreden'. Die ambitie is met 79,5% gehaald. Van de andere reizigersvervoerders zijn geen gegevens bekend. Daarom is er met betrekking tot de doelstelling alleen een oordeel over de NS uitgesproken.

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

Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2007 - 2012	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
Voorkomen arbeidsongevallen	FWSI onder spoorpersoneel / jaar / mld treinkm's	3,31 (5,34)	2,34 (1,89)	3,31 (2,25)	Nee (+ top 4 EU)*
	Aantal dodelijke slachtoffers onder baanwerkers	0 (0)			Ja (+ streven 0)
	Aantal dodelijke slachtoffers onder rangeerders	0 (0)			Ja (+ streven 0)
	Aantal aanrijdingen baanwerkers	1 (1)			Ja
	Aantal elektrocuties	4 (1)			Nee
	IF-rate (# ongevallen met verzuim > 24h * 1 mld/ gewerkte tijd inclusief inhuur en onderaannemers).	Geen info			
Opleiding en vakbekwaamheid	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.

De doelstelling uit de Kadernota voor het voorkomen van arbeidsongevallen is streven naar nul dodelijke slachtoffers. In 2013 vielen onder spoorwegpersoneel 6 zwaargewonden. Het betrof 5 baanwerkers en een conducteur.

Het beschikken over de vereiste papieren is in 2012 en 2013 niet structureel gemeenten. Bij incidentele steekproeven zijn geen afwijkingen geconstateerd.

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

(*) 2012

Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2007 - 2012	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
Overwegveiligheid	FWSI onder overweggebruikers / jaar / mld treinkm's	101,01 (92,19)	94,06 (97,84)	92,88 (97,05)	Ja

Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2007 - 2012	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
	FWSI onder overweggebruikers / jaar / ((treinkm's*aantal overwegen)/ spoorkm's)	138,89 (110,44)	108,2 (106,3)	107,4 (108,7)	Ja
Onbevoegden op het spoor	FWSI onder onbevoegden op het spoor / jaar / mld treinkm's	13,24 (8,02)	7,81 (7,84)	8,24 (7,21)	Nee (+ top 3 EU)
	Aantal spoor-suicides	220 (202)			(ALARP)
	Aantal spoor-suicides / mld treinkm's	1460 (1350)			(ALARP)
	FWSI onder "anderen (derden)" / jaar / mld treinkm's	0,00 (8,02)	6,74 (6,76)	5,70 (7,99)	Ja
Externe veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen)	Aantal ongevallen waarbij ten minste een spoorvoertuig is betrokken dat gevaarlijke stoffen vervoert / mln treinkm's	0,01 (0.03)			Ja
	Aantal dodelijke slachtoffers per jaar als gevolg van dergelijke ongevallen.	0 (0)			Ja

Het aantal doden bij de aanrijdingen op overwegen steeg van 13 in 2012 naar 15 in 2013. Het aantal zwaargewonden daalde van 8 naar 4. Het totaal aantal aanrijdingen op spoorwegovergangen steeg van 50 naar 65 in 2013.

Het aantal personen in de categorie 'onbevoegden' dat om het leven kwamen steeg van 1 naar 2. Het aantal 'onbevoegden' dat zwaargewond werd daalde van 2 naar 0. Het aantal suicides op het spoor nam toe van 202 naar 220.

Het aantal personen in de categorie 'anderen' dat om het leven kwam daalde van 1 dode naar 0.

Het aantal incidenten waarbij gevaarlijke stoffen vrijkwamen als gevolg van ongevallen met treinen, bleef in 2013 gelijk aan 2012 op 0.

Tabel 6: Themaoverstijgend (P= permanente verbetering)

(*) 2012

Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2007 - 2012	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
Overall	Totaal FWSI / jaar / mld treinkm's (exclusief spoor-suicides of pogingen daartoe)		126 (130)	123 (127)	Ja (+ top 5 EU)
Integrale samenwerking op raakvlakken van verantwoordelijkheden	-				-
Innovatie	-				-
Veiligheidsmanagement	-				-

Risicodragers	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2007 - 2012	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
Veiligheidscultuur	Nalevingspercentage veiligheidsregelgeving (NVW) door baanwerkers	67% (61%)			Ja
	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 aanrijdgevaar 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.

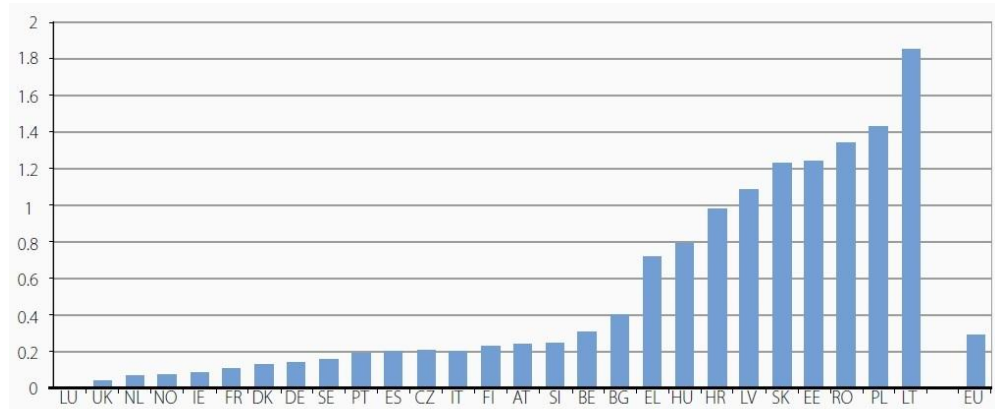
Top veiligste Europese Lidstaten

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 gepubliceerd¹³. Nederland staat op plaats drie van de lidstaten met de minste dodelijke slachtoffers en zwaargewonden per miljoen treinkilometers (2007-2012).

¹³ Railway Safety Performance in the European Union, ERA, 2014

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



Het aantal ongevallen in Europa is met ongeveer 7% gedaald t.o.v 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.

Kosten van ongevallen

Richtlijn 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)¹⁴. Kosten voor het voorkomen van een zwaargewonde in Nederlands transportsysteem volgens berekening HEATCO, worden uitgedrukt in miljoen 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,--¹⁵ 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 zelfmoorden en pogingen tot zelfmoord.

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 en/of bestuursrechtelijk opgetreden. Als sprake is van een grote gevaarzetting vaardigt de ILT een veiligheidswaarschuwing uit. Bij onderwer-

¹⁴ Implementation Guidance for use of Common Safety Indicators, v21_1 (ERA/GUI/03-2012), ERA, 6 June 2012

¹⁵ In 2012 stond hier abusievelijk een onjuiste waarde, dat had €49.900.000 moeten zijn.

pen 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. Er zijn geen vervolgacties door de ILT genomen.

6 Belangrijke aanpassingen in de wet- en regelgeving

Tabel 7: aanpassingen in wet- en regelgeving gepubliceerd in 2013

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		ILT vindt dat er pas sprake is van voldoende taalbeheersing als er niveau 3 van de Machinistenrichtlijn wordt gesproken.
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 (Stb. 2011, 218), treedt in werking met ingang van 1 januari 2014.

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

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

Wet over de exploitatieveiligheid van de spoorwegen van 13 mei 2011 [Staatsblad 2011, nr. 218].

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

Wet over de exploitatieveiligheid van de spoorwegen 1 januari 2005 [Spoorwegwet 2005].

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

Publicatie in de Staatscourant. Consultatie vooraf op verzoek wetgever en/of via www.wetten.overheid.nl

Numerieke gegevens

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

		Totaal aantal certificaten	Aantal certificaten deel A in ERADIS¹⁶
<i>Aantal geldige veiligheidscertificaten deel A, afgegeven in 2013 en daarvoor, geldig in 2013</i>		27	27
<i>Aantal geldige veiligheidscertificaten deel B, afgegeven in 2013 en daarvoor, geldig in 2013</i>	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

¹⁶ ERADIS is een data informatie systeem van de ERA met certificaten, afgegeven door de nationale veiligheidsautoriteiten voor spoorveiligheid.

			A	R	P
Aantal geldige veiligheidscertificaten deel A, afgegeven in 2013 en daarvoor, geldig in 2013		Nieuwe certificaten	2	1	0
		Gewijzigde certificaten	0	0	0
		Opnieuw afgegeven certificaten	25	0	0
Aantal nieuw toegekende veiligheidscertificaten deel B voor spoorwegondernemingen, afgegeven in 2013	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

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 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 vergunningen geactualiseerd of gewijzigd.

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

Onvolledigheid van aangeleverde documentatie bij de aanvraag voor deel A.

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

De ILT is niet op de hoogte van mogelijke problemen.

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

De ILT is niet op de hoogte van mogelijke problemen.

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

De ILT is niet op de hoogte van 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.

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

Onvolledigheid van aangeleverde documentatie bij de aanvraag voor deel A.

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

De ILT is niet op de hoogte van mogelijke problemen.

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

De ILT is niet op de hoogte van mogelijke problemen.

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

De ILT is niet op de hoogte van 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 vergunningen bijgewerkt of gewijzigd.

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.

Geen opmerkingen.

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

De ILT is niet op de hoogte van mogelijke problemen.

Samenvatting van de problemen gesignaleerd door de

infrastructuurbeheerders bij hun aanvraag van een veiligheidsvergunning

De ILT is niet op de hoogte van mogelijke problemen.

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)

Nee

8 Toezicht op spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders

8.1 Audits/inspecties/checklists

De beheerder van de infrastructuur en spoorwegondernemingen staan 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 en certificering (vergunning-verlening) van bedrijven en voertuigen en de handhaving van wet- en regelgeving (Spoorwegwet, Arbeidsomstandighedenwet, relevante Europese regelgeving) met betrekking tot infrastructuur, personeel, materieel en veiligheidsprocessen.

Het toezicht op rail is een vorm van systeemtoezicht, gebaseerd op de doelregelgeving zoals vastgelegd in de Spoorwegwet en gericht op het in control zijn van spoorpartijen door middel van hun veiligheidsbeheersysteem.

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 deze door middel van het uitgeven of intrekken van vergunningen en certificaten of het opleggen van sancties. De ILT controleert de naleving via objectinspecties en/of audits. De ILT onderscheidt het volgende type ondernemingen waar toezicht op wordt gehouden:

- spoorwegonderneming;
- infrastructuurbeheerder;
- keuringsinstituut (medische keuring);
- keuringsinstituut (psychologische keuring);
- keuringsinstantie (infrastructuur en/of rollend materieel);
- exameninstituut;
- opleidingsinstituut;
- beoordelingsinstatie;
- onderhoudsbedrijf;
- entity in charge of maintenance;
- 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)

8.2 Aandachtspunten bij de Nationale Veiligheidsinstantie voor spoorveiligheid 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.

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.

In 2013 zijn in het kader van spoorwegveiligheid ten minste de volgende onderwerpen van belang:

- *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*

In 2012 heeft de ILT Leefomgeving en Transport onderzoek gedaan naar de vakbekwaamheid en veiligheidscultuur van treindienstleiders. De aanleiding waren de bevindingen uit twee ongevalsonderzoeken. Daarbij is gesignaleerd dat een aantal problemen verbetering behoeft. Door middel van het themaonderzoek vakbekwaamheid treindienstleiders is de ILT in 2013 nagegaan in hoeverre de betreffende onderneming verbeteringen heeft doorgevoerd naar aanleiding van de bevindingen en de conclusies uit 2012. Daarnaast is nagegaan in hoeverre eerdere toezeggingen tot verbetering zijn gerealiseerd. De conclusie is dat er vorderingen zijn gemaakt op onderdelen zoals veiligheidscommunicatie, maar dat ten aanzien van het 'afwijken van regels' de toestand niet afdoende is verbeterd. Op basis van de bevindingen is echter nog niet besloten om nu al een vervolgonderzoek in te stellen.

- *Verscherpt toezicht*

Op 21 april 2012 botsen twee reizigerstreinen bij Amsterdam Westerpark. De ILT publiceert op 11 december 2012 haar onderzoeksresultaten. Zij constateert dat de vervoerder en de beheerder beiden de Spoorwegwet hebben overtreden. Het veiligheidbeheersysteem dat de Spoorwegwet voorschrijft voldoet bij beide organisaties 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 is bepaald dat beide ondernemingen onder verscherpt toezicht komen te staan. Het verscherpt toezicht heeft tot doel om de activiteiten die beide ondernemingen uitvoeren om de overtredingen op te heffen te volgen en te beoordelen aan de hand van de toezegging door de ondernemingen. Het verscherpt toezicht is heel 2013 van kracht geweest.

- *Nulmeting kwaliteit spoorwegnet*

De ILT heeft in 2013 onderzoek gedaan naar de fysieke kwaliteit van de spoorweginfrastructuur in vijf contractgebieden: Gelre, Eemland, Zeeland, Rotterdam en de Betuweroute. In die gebieden zijn meer dan 2500 inspecties uitgevoerd aan spoor- en wisselconstructies, overwegen, de treinbeveiliging, de energievoorziening (onder andere de bovenleiding), bruggen en tunnels. De fysieke kwaliteit is 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 één keer in de 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 deze gebieden is zodanig dat een beeld kan worden gegeven voor het hele Nederlandse spoorwegnet. Ook heeft ze het onderzoek zo opgezet dat ze het elke vijf jaar kan herhalen. Omdat dit het eerste in die reeks onderzoeken is, geldt het 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 seinen 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

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 (vergunning voor infrastructuur) 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 vervolgottransport door vertraging of uitval.

Tabel 13: klachten passagiersrechten

passagiersrechten railvervoer	realisatie
aantal klachten	47
% binnen afhandelnorm	95

Nog niet alle vergunningaanvragen voldoen aan de EU verordening 1158/2010. De verordening 1158/2010 is veel dwingender gesteld dan eerdere regelgeving met aanwijzingen voor de aanvragen. Als vergunningaanvragen niet voldoen aan de daaraan gestelde eisen kan het zijn dat een vergunning niet of niet tijdig kan worden verleend of verlengd. Gezien het belang van een goede vergunningaanvraag voor zowel de ondernemingen als de ILT heeft de ILT in februari 2013 een voorlichtingsbijeenkomst voor de branche georganiseerd.

Tabel 14: aantallen toezichtacties railvervoer

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 verstrekken vóór 30 juni van het lopende jaar hun veiligheidsrapporten aan de minister van Infrastructuur en Milieu (conform artikel 9(4) van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn). Het betreft een infrastructuurbeheerder (ProRail) met haar (gedeeltelijke) dochteronderneming Keyrail, tweeëntwintig goederenvervoerders, acht reizigersvervoerders en twintig aannemers die een veiligheidscertificaat hebben in 2013 met een verplichting een verslag te geven over hun veiligheidsbeheersysteem en incidenten op het spoor.

8.5 Klachten

Er zijn geen klachten ontvangen in 2013.

9 Alternatieve maatregelen vanwege afwijkingen van ECM certificeringsopzet

CSM on Supervision maakt in overweging 6 en art. 1.3 van de Richtlijn 2004/49/EG duidelijk wat de opzet van de EU-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

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 is sinds 2008 afgenomen.

Binnen de karakteristieken is de ontwikkeling van de veiligheid op het spoor over de afgelopen jaren relatief stabiel. Positief is de ontwikkeling in het aantal letsels onder reizigers, incidenten met infrastructuur en bij baanwerkers. De meeste doelstellingen van de Derde Kadernota Railveiligheid voor 2013 zijn dan ook gehaald. Nederland behoort waar het gaat om letsels op het spoor tot de veiligste landen binnen Europa.

Aandachtspunten zijn het sinds 2011 weer stijgende aantal incidenten en letsels op overwegen en het aantal letsels bij onbevoegden op het spoor. Er zijn geen indicaties dat hierin de komende periode een positieve ontwikkeling te zien zal zijn waardoor het halen van doelstellingen mogelijk (verder) onder druk komt te staan.

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 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. Ook hier is de invloed van het ongeval bij Amsterdam nog sterk te merken.

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

Vise (B)

Bijlage A2: Ondernemingen met een veiligheidscertificaat, certificaat, vergunning, of erkenning.

Naam houder spoorvoertuig(en)	Aantal voertuigen in NVR ¹⁷
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 Connexxion 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

¹⁷ NVR = Nationaal Voertuigenregister voor spoorvoertuigen; Opmerking: de werkelijke aantallen kunnen hoger zijn dan hetgeen hier genoteerd staat i.v.m. een achterstand bij het invoeren van gegevens.

Aantal Railinsight BV	4
Aantal RailMotion AG	242
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 Stoomrein 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

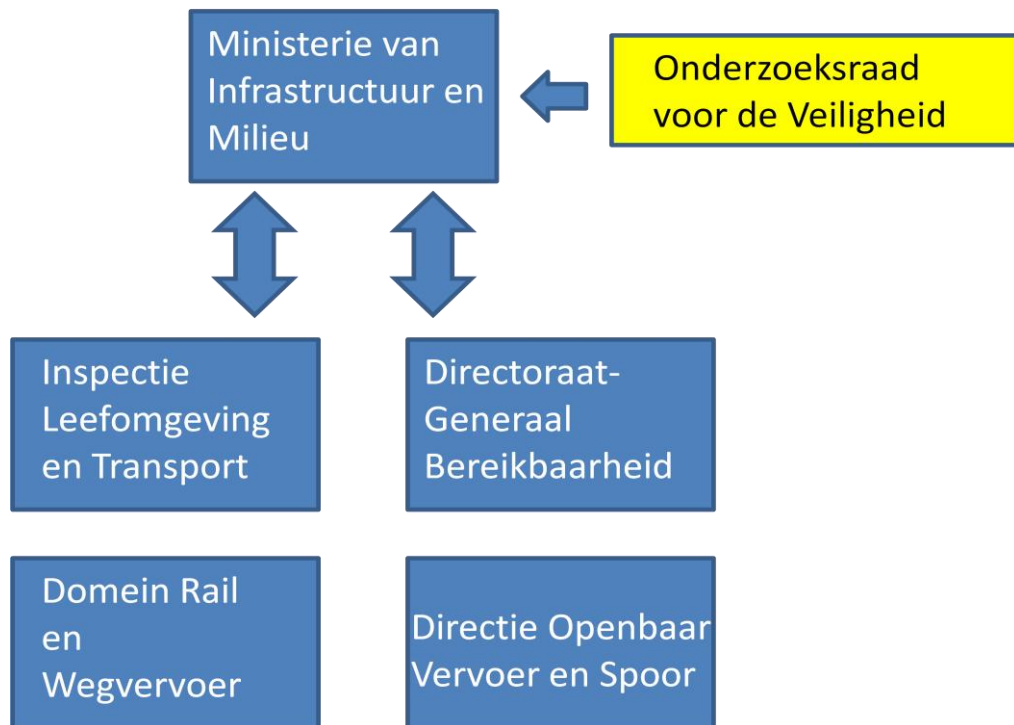
Het totaal aantal in het nationaal spoorvoertuigregister ingeschreven spoorvoertuigen van Nederlandse spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en andere organisaties was per 31 december 2013: 19482.

Er zijn in 2013 in het NVR 47 nieuwe materieelkenningen geregistreerd. Er zijn 32 vergunningen van spoorvoertuigen vervallen. De oorzaak van het vervallen is meestal het einde van geldigheid van de afgegeven vergunning.

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	1,497E+08	2013: cijfers uit jaarverslagen en de opgave ProRail
Reizigerstreinkilometers	1,44E+08	2013: cijfers uit jaarverslagen en de opgave ProRail
Reizigerskilometers	1,75E+10	2013: cijfers uit jaarverslagen van de railondernemingen
Aantal spoorwegovergangen	2541	Opgave ProRail
Aantal kilometers spoor	3063	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

Letsel reizigers

Reizigers	Letaal	Zwaar gewond
Totaal	0 (1)	9 (28)

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

Maatschappij	Letaal	Zwaar gewond	Licht gewond
Reizigers	0 (1)	9 (28)	37 (204)
Spoorwegpersoneel	0 (0)	5 (9)	16 (27)
Overweggebruikers	17 (13)	4 (8)	16 (8)
Onbevoegden op het spoor	2 (1)	0 (2)	8 (1)
Anderen	0 (1)	0 (2)	3 (0)
Totaal (Europese definitie)	19	19	80

Incidenten (excl. suicides)

Onderwerp	Totaal (relevant ERA)	Ander ongeval
Botsing	3 (3)	17 (14)
Ontsporing	1 (0)	7 (12)
Overwegongeval / aanrijdingen	21 (19)	551 ¹⁸ (50)
Persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel	9 (5)	41 (5)
Brand in rollend materieel	1 (0)	8 (6)
Overige type ongevallen	1 (3)	57 (55)
Aanrijding voorwerpen	0	108
Aanrijding dieren	0	395

Bijna aanrijdingen

Bijna aanrijding van	
Infrastructuur medewerker	6 (10)
Onbevoegde	78
Ander persoon	12
Fietser	31
Snorfiets	0
bromfiets	4
Motor/scooter	5
Auto	48
Bestelauto	4
Vrachtauto	24
Bus	1
Trein	7
Overige voertuigen	13 (4)
Machine	5 (2)
Bouwmateriaal spoorlijn	10 (0)
Totaal	107

Letsel overweggebruikers

Modaliteit	Aanrijding	Letaal letsel	Zwaar gewond	Licht gewond
Voetganger	15 (14)	7 (4)	2 (2)	3 (3)
Fiets	10 (14)	4 (3)	1 (0)	1 (4)

¹⁸ Dit aantal is inclusief 39 aanrijdingen met wegverkeer, 10 onbevoegden langs de baan, voorwerpen en dieren.

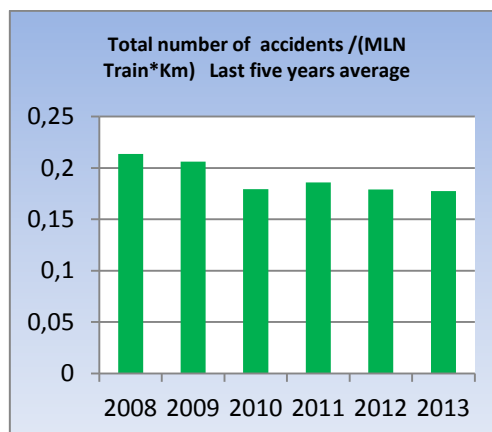
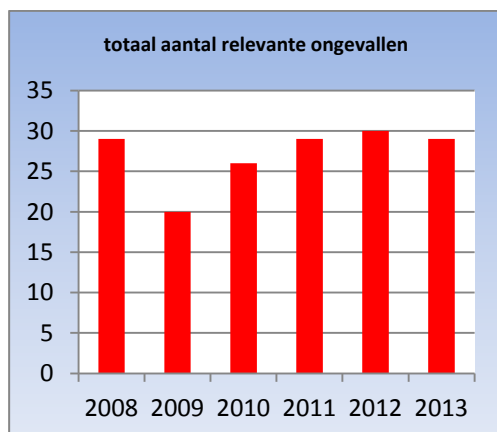
Modaliteit	Aanrijding	Letaal letsel	Zwaar gewond	Licht gewond
Snorfiets	0	0	0	0
Bromfiets	1	0	0	1
Motor/scooter	2	1	0	0
Auto	18	5	1	2
Bestelauto	2	0	0	1
Vrachtauto	4	0	0	2
Bus	0	0	0	0
overige vervoerswijze	9 (4)	0 (3)	0 (1)	0 (0)
Totaal	61	17	4	10

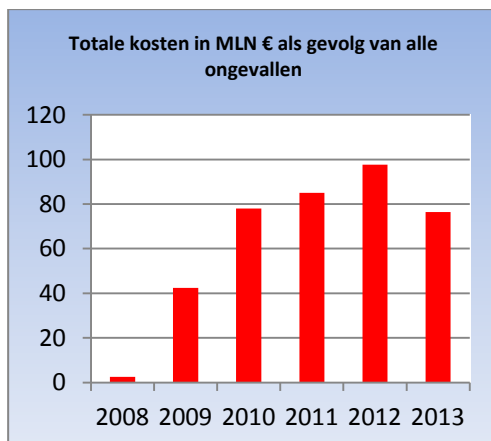
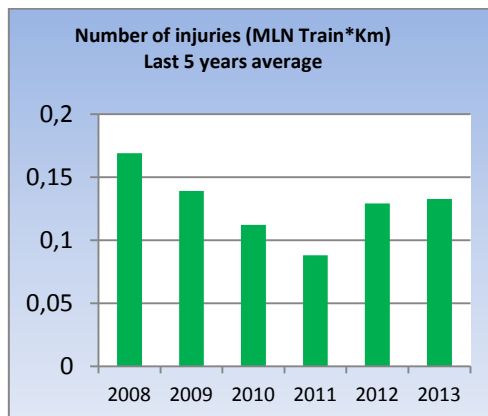
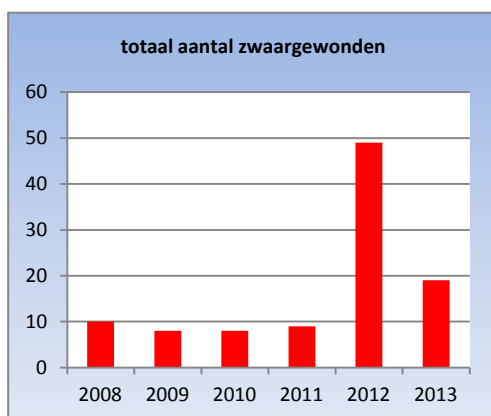
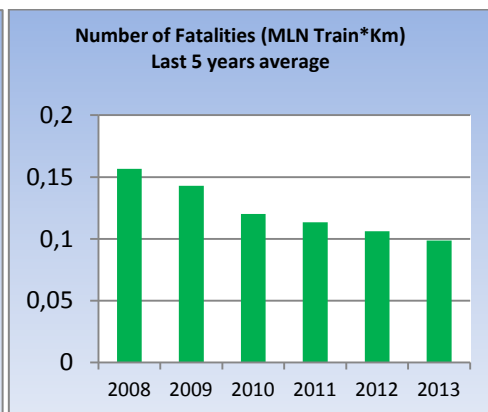
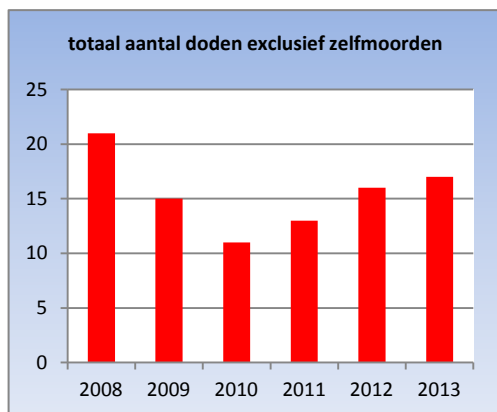
Totaal onder motorvoertuigenbestuurders in 2012 was 20 aanrijdingen, 3 letaal letsel, 5 zwaargewonden en 1 licht gewonde.

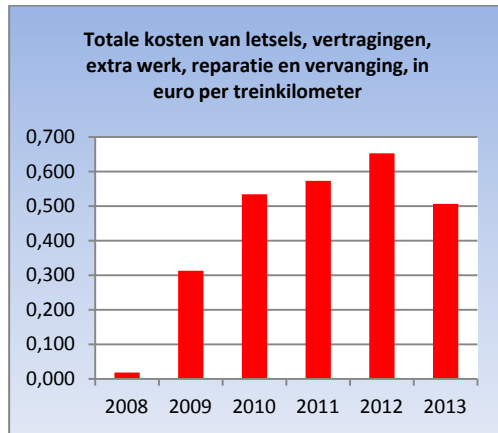
Letsel onder personeel

Spoorpersoneel	Letaal	Zwaargewond
Baanwerkers werkend aan de spoorbaan	0	5
Aannemerspersoneel, geen baanwerker	1	6
Rangeerders	0	0
Machinisten	0	0
Conducteurs	0	1
Overig	0	0
Totaal	1	12

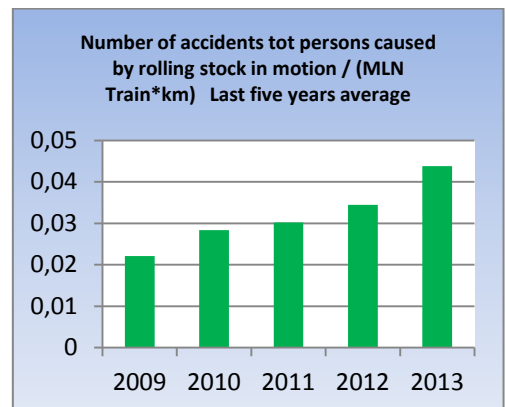
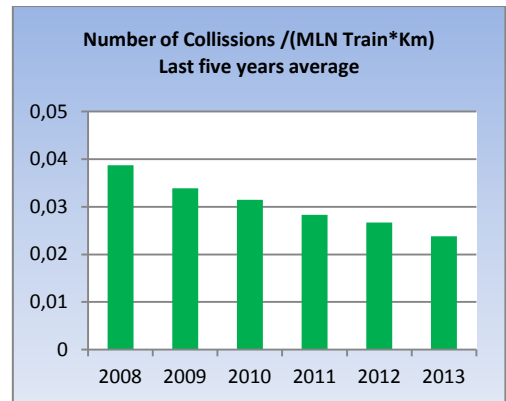
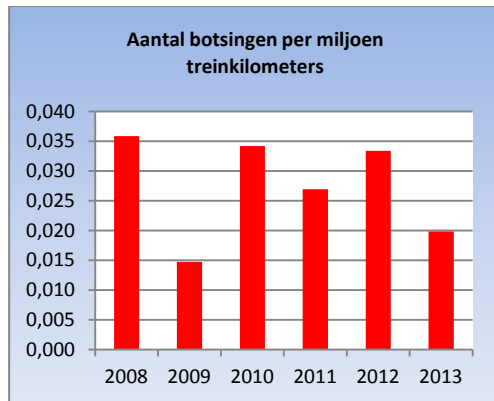
Totalen

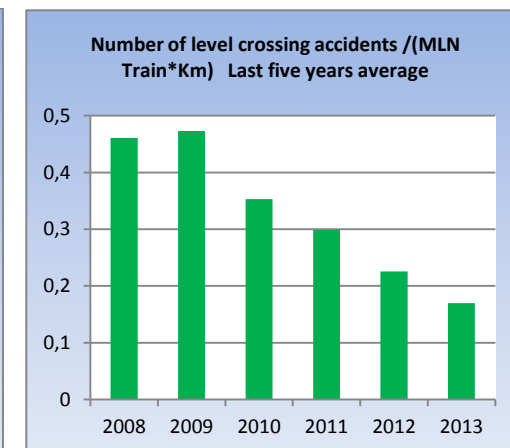
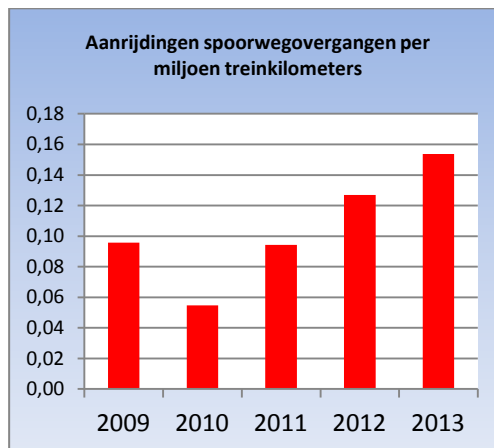
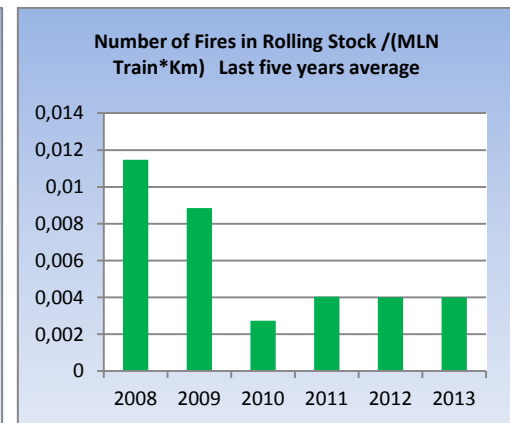
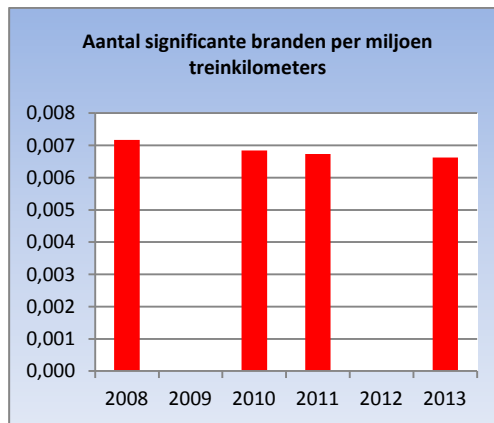
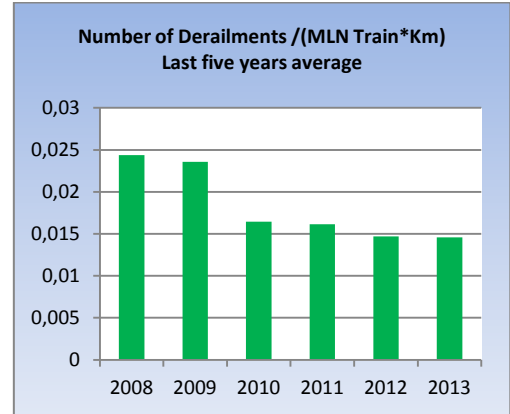
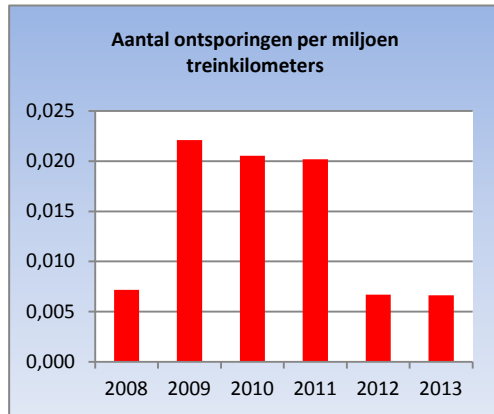


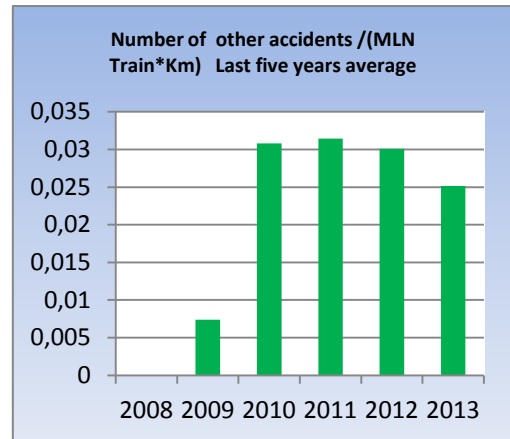




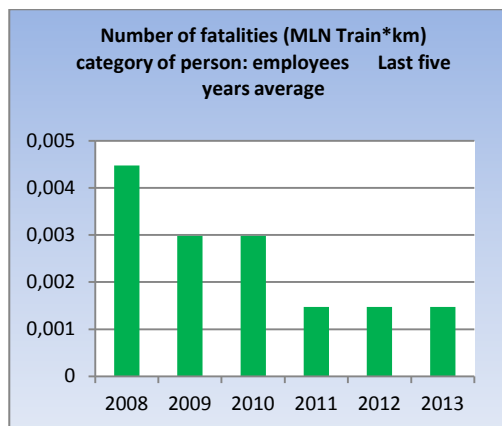
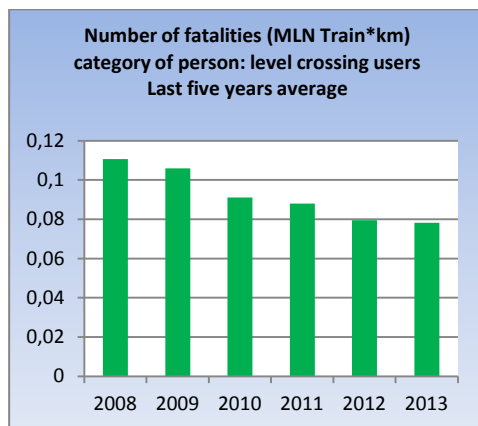
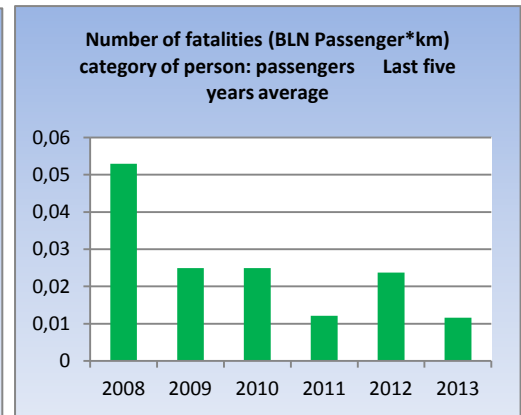
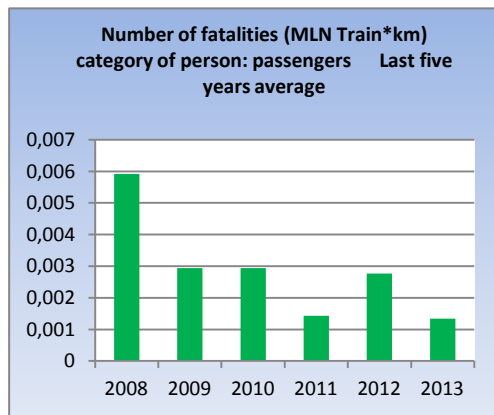
Ongevallen

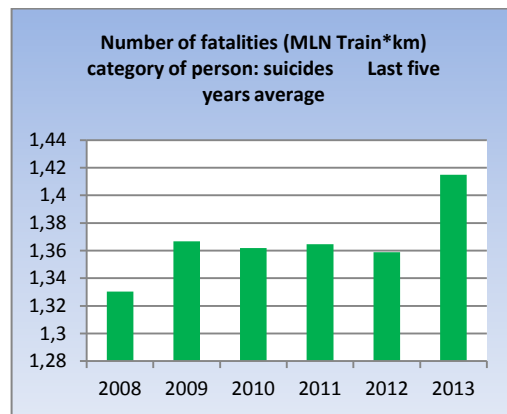
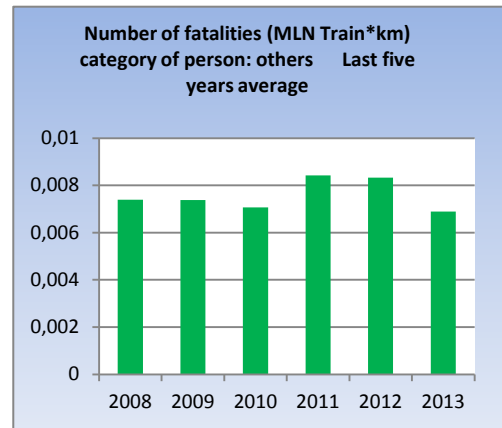
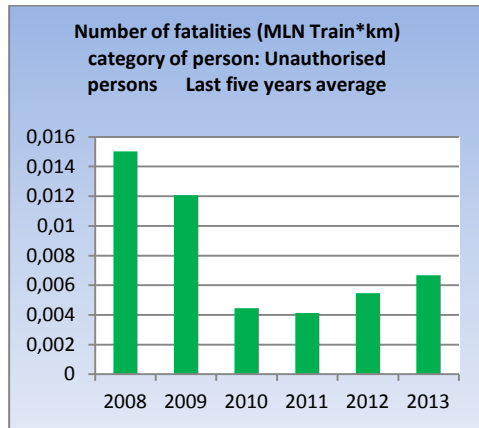




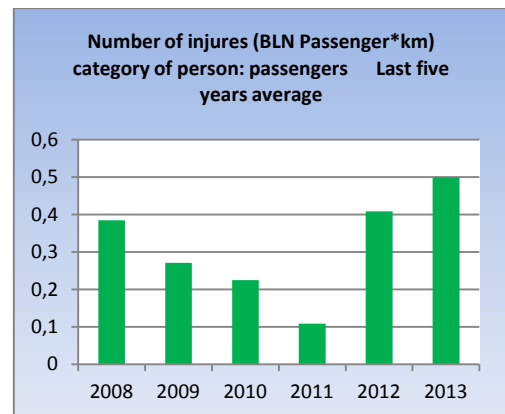
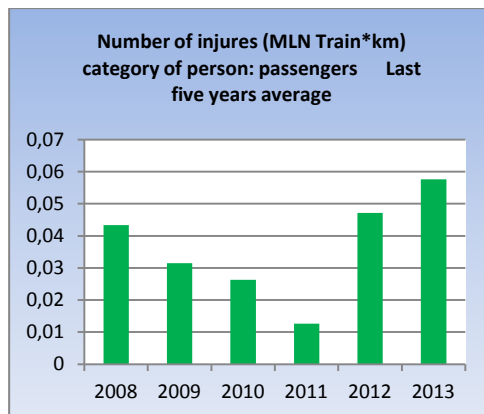


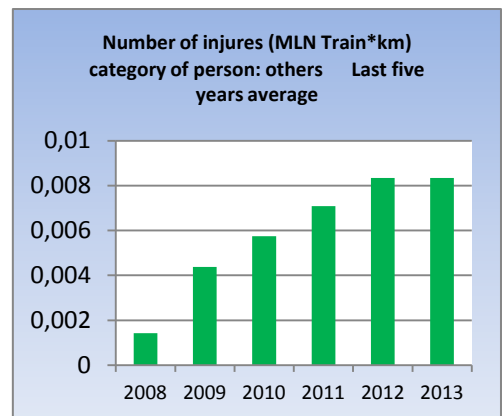
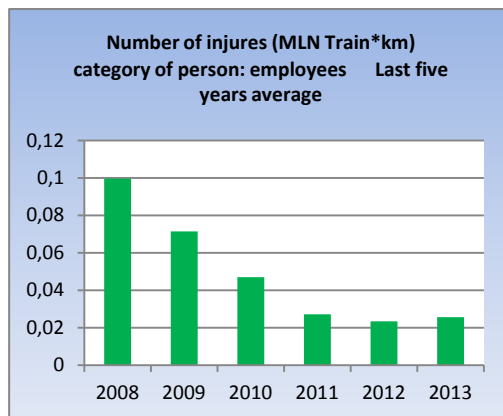
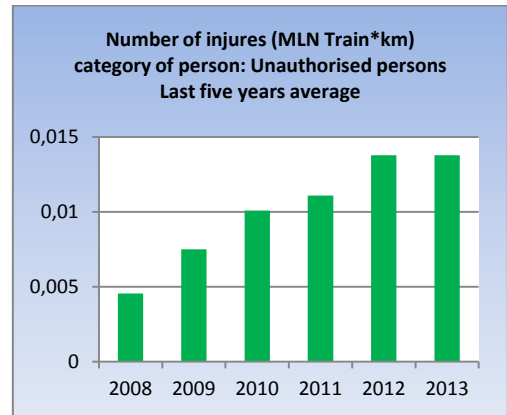
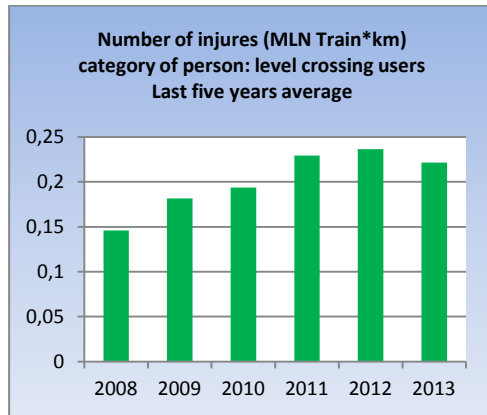
Fatale ongevallen verdeeld per categorie betrokken personen



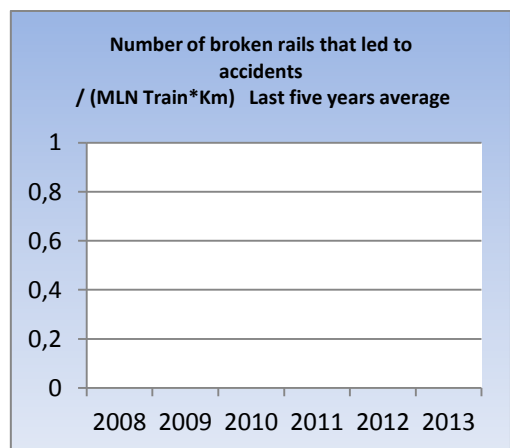
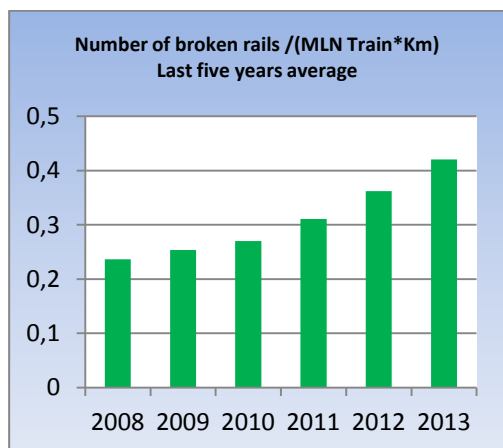


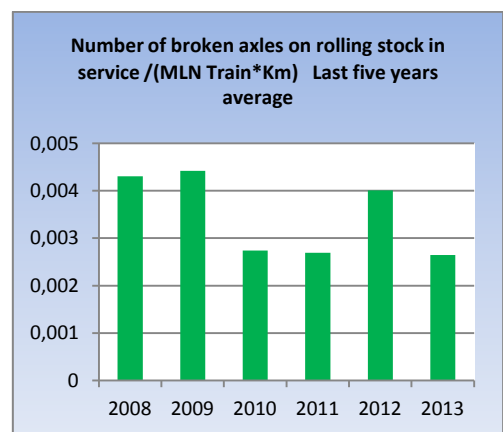
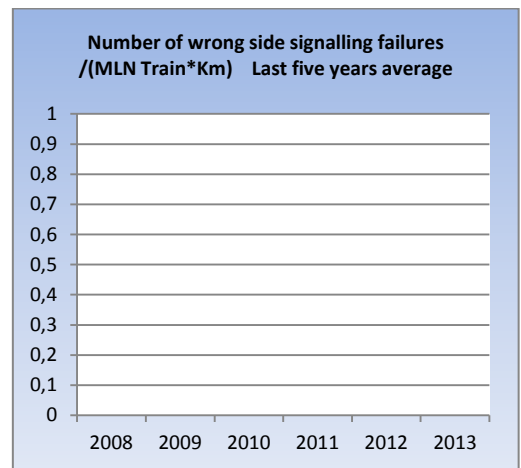
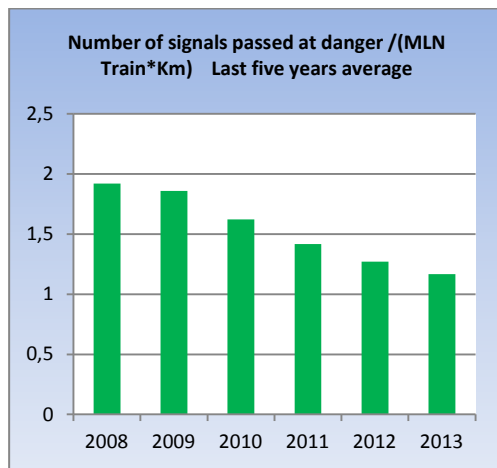
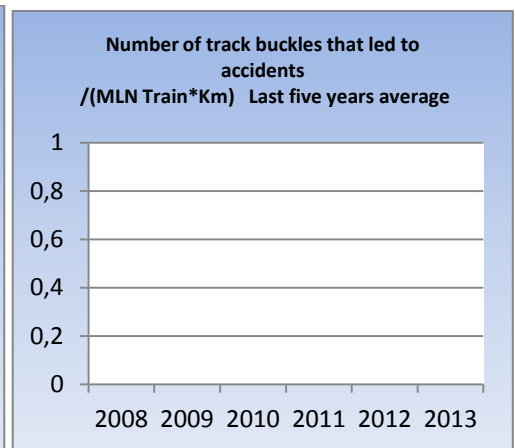
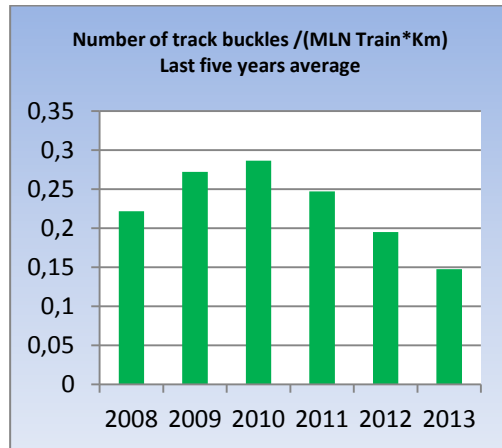
Gewonden, verdeeld per categorie betrokken personen

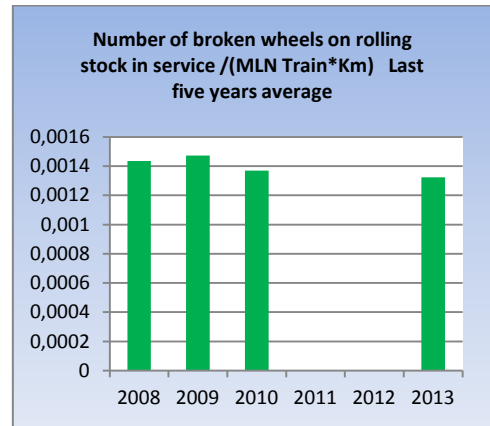




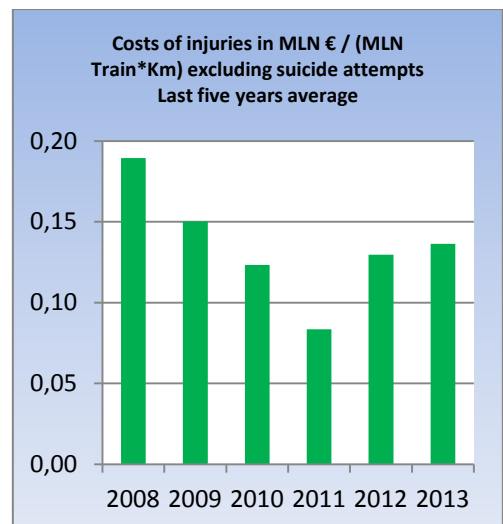
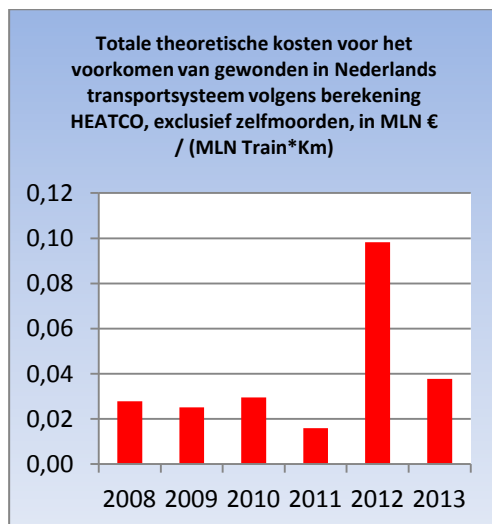
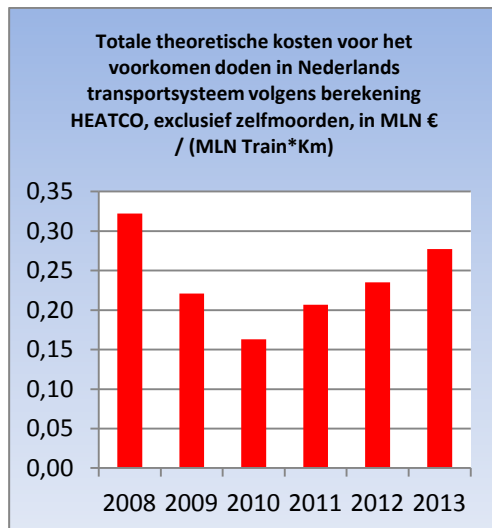
Aanleidingen tot ongevallen

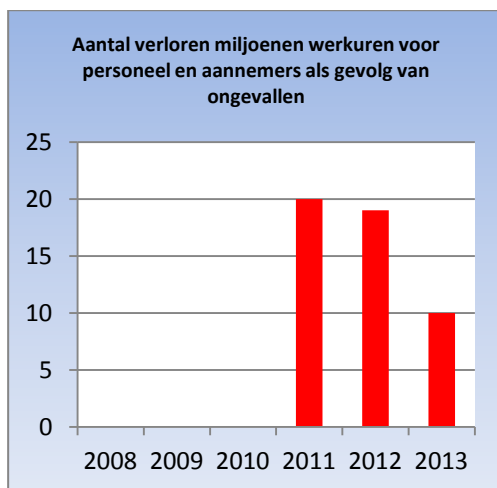
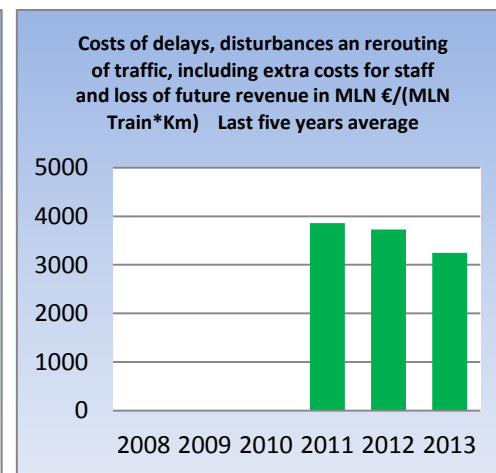
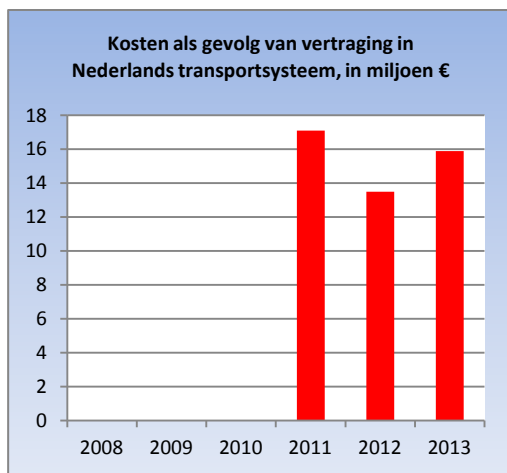
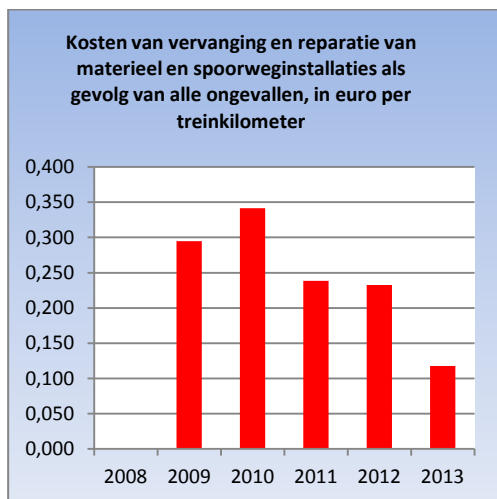




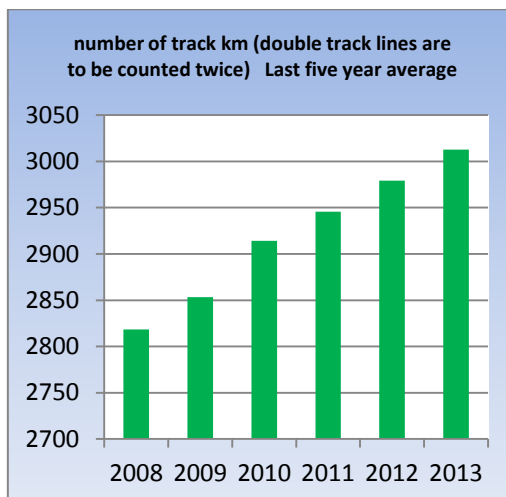
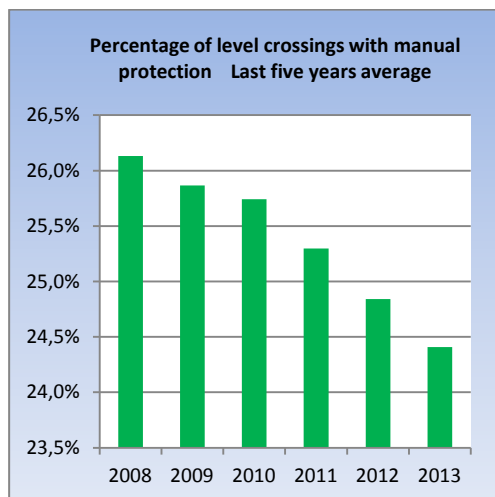
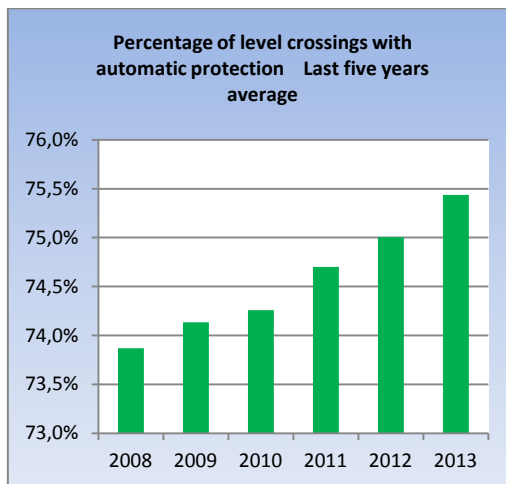
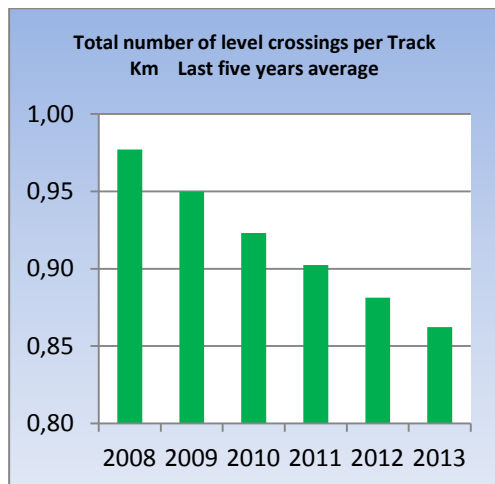
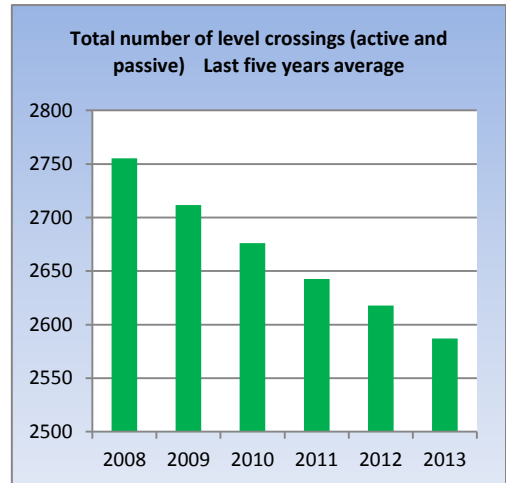
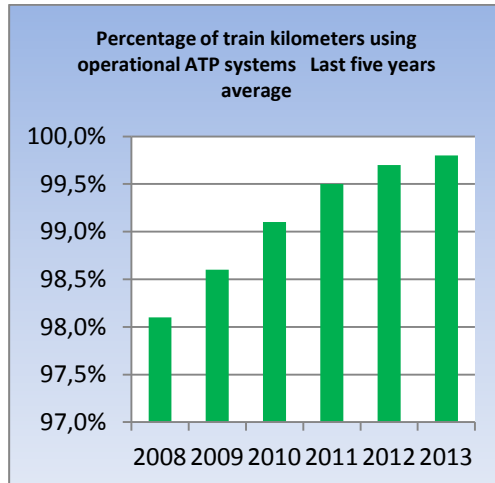


Kosten van alle ongevallen, aantal verloren werkuren van personeel en aannemers als gevolg van ongevallen





Technische veiligheid van infrastructuur en zijn toepassing, veiligheidsbeheer



Bijlage C3: Het behalen van de doelstellingen voor de risicodragers uit de Derde Kadernota Railveiligheid¹⁹

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

(*) 2012

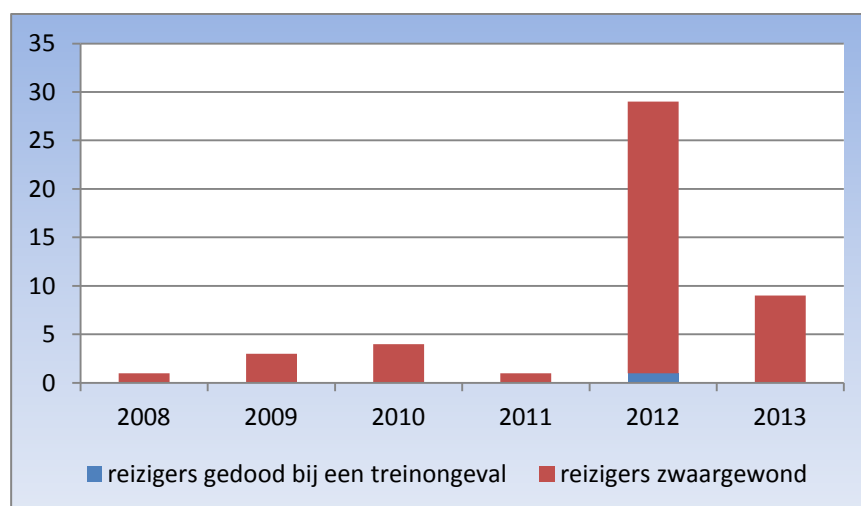
Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2007 - 2012	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
Veiligheidsrisico treinreizigers	FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigerstreinkm's	6,52 (27,46)	7,43 (6,10)	5,35 (6,57)	Ja
	FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigerskm's	0,05 (0,22)	0,06 (0,05)	0,04 (0,05)	Ja
	Aantal zwaargewonde reizigers per jaar	9 (28)			Ter informatie
	Aantal dodelijke slachtoffers onder reizigers per jaar	0 (1)			Ter informatie
	Aantal lichtgewonde reizigers / jaar / mld reizigerskm's	2,15 (12,8)			Ja
Ongevallen met passagiers-, goederen- en overige treinen	Totaal aantal ongevallen / mln treinkm's	0,24 (0,24)			Ja
	Aantal treinbotsingen / mln treinkm's	0,02 (0,02)			Ja
	Aantal ontsporingen / mln treinkm's	0,01 (0,00)			Ja
	Aantal aanrijdingen op overwegen / mln treinkm's	0,14 (0,13)			Nee
	Aantal persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in rollende toestand / mln treinkm's	0,06 (0,07)			Ja
	Aantal branden in rollend materieel / mln treinkm's	0,01 (0,00)			Ja
	Aantal overige ongevallen / mln treinkm's	0,01 (0,02)			Ja
	Aantal foutieve seingevingen / mln treinkm's ²⁰				Ja
	Aantal STS-passages (/ mln treinkm's)	1,14 (1,17)			Ja ²¹

¹⁹ Genoemde resultaten kunnen (licht) afwijken van de in eerder verschenen rapportages opgenomen cijfers. Reden hiervoor is dat de achtergrond van de cijfers gevormd wordt door incidenten op het spoor. Nadere analyses daarvan kunnen leiden tot hercategorisering van gegevens en daardoor tot afwijkingen in NRW's, MWA's en FWSI's.

²⁰ Foutieve seingevingen komen niet voor. Er zijn wel "technische STS-passages" als gevolg van herroepen seingevingen.

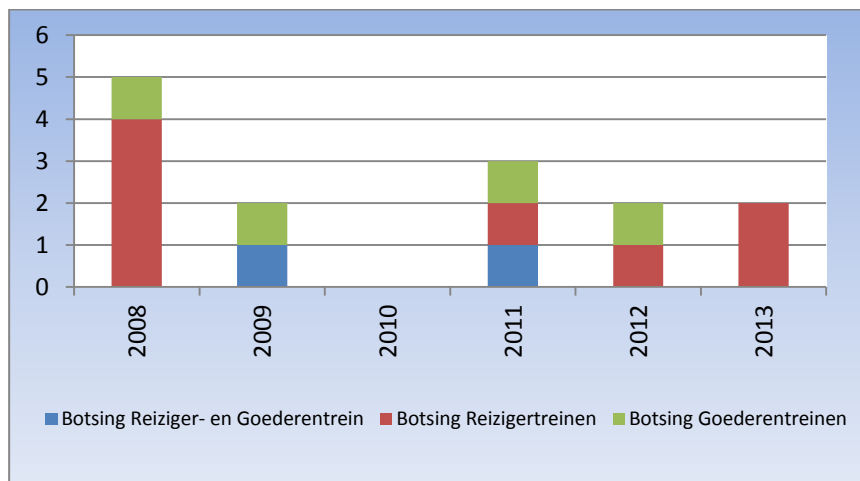
²¹ Reductie absolute aantal STS-passages naar niveau 2003 is nog niet gehaald.

Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2007 - 2012	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
	Risico ten gevolge van STS-passages	66% (62%)			Nee (75% reductie t.o.v. 2003)
Rail- infrastructuur	Aantal gebroken rails / mln treinkm's	0,36 (0,43)			Ja
	Aantal knikken in het spoor / mln treinkm's	0,04 (0,02)			Nee
Materieel	Aantal gebroken wielen van operationeel rollend materieel / mln treinkm's	0,01 (0,00)			Nee
	Aantal gebroken assen van operationeel rollend materieel / mln treinkm's	0,01 (0,01)			Ja
Spoortunnels	-				
Calamiteiten-organisatie en crisisbeheersing	-				
Security	audit in 2014				
Sociale veiligheid van reizigers	Klantoordeel sociale veiligheid: % reizigers dat sociale veiligheid met een 7 of hoger beoordeelt	79,5% ²²			Ja

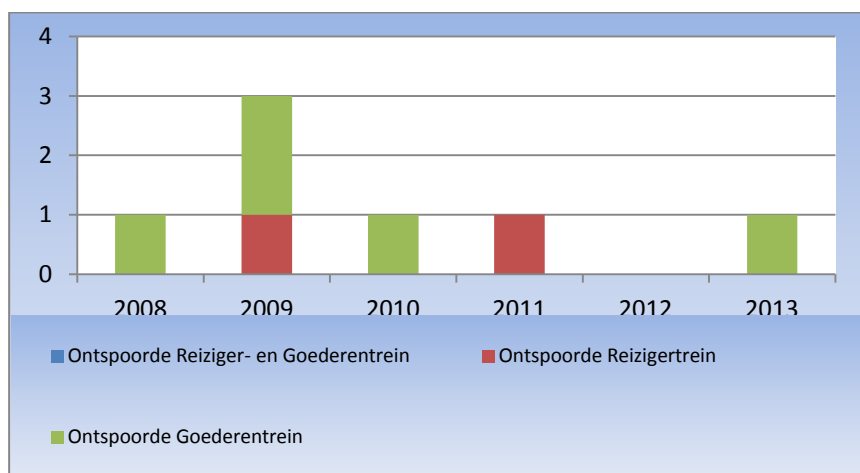


Grafiek 1: dode en zwaargewonde reizigers

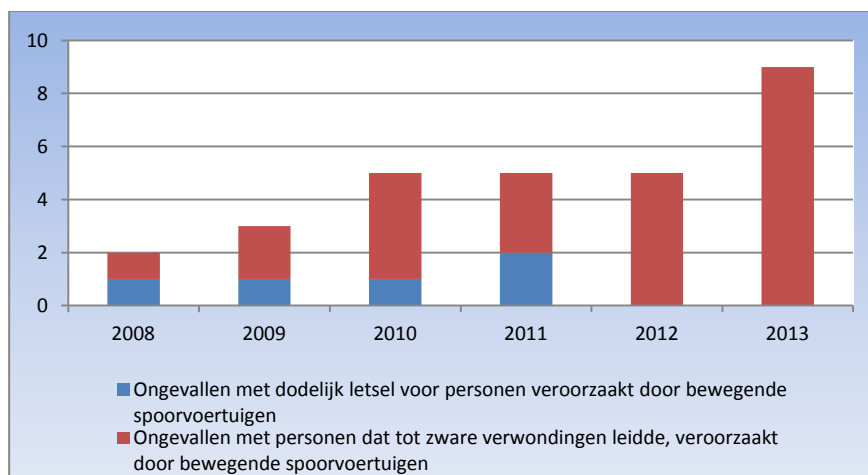
²² Doelstelling volgens vervoerplan 2013 is 78,5%. Opgave 2013 gehaald uit de NS-brief d.d. 17-2-2014, NSR/PI&C/2014/MDH/01



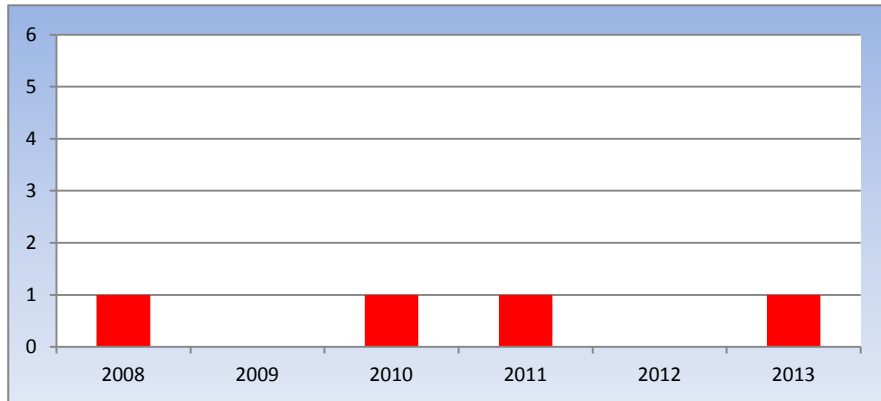
Grafiek 2: botsingen met treinen



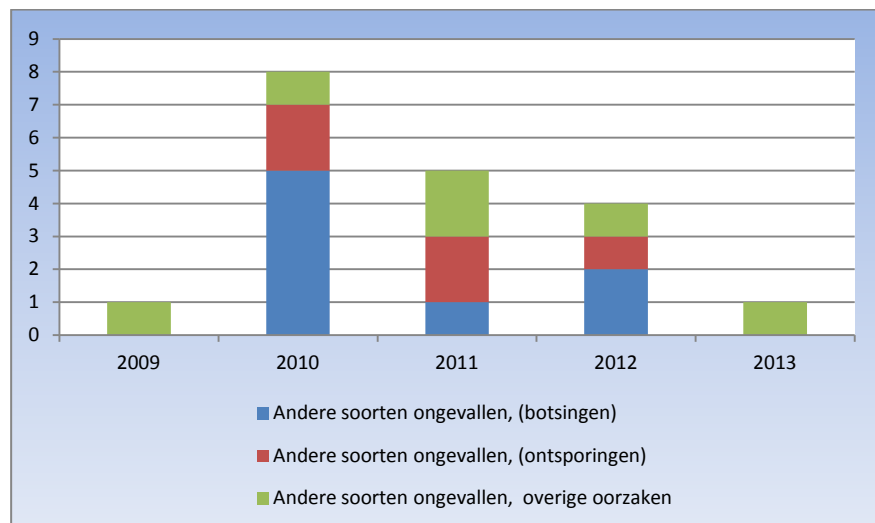
Grafiek 3: ontsporingen



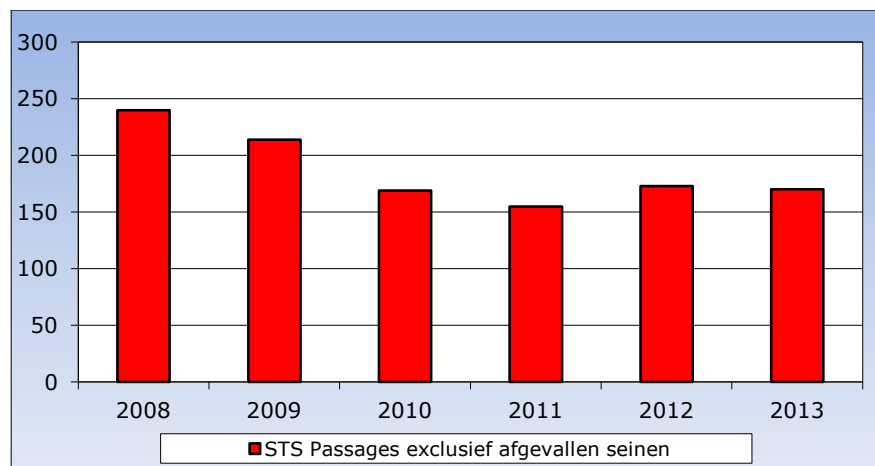
Grafiek 4: persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in rollende toestand



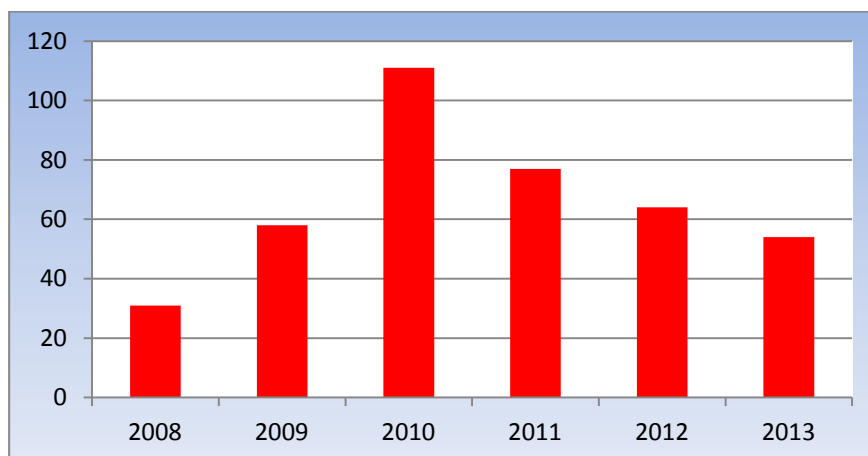
Grafiek 5: Branden



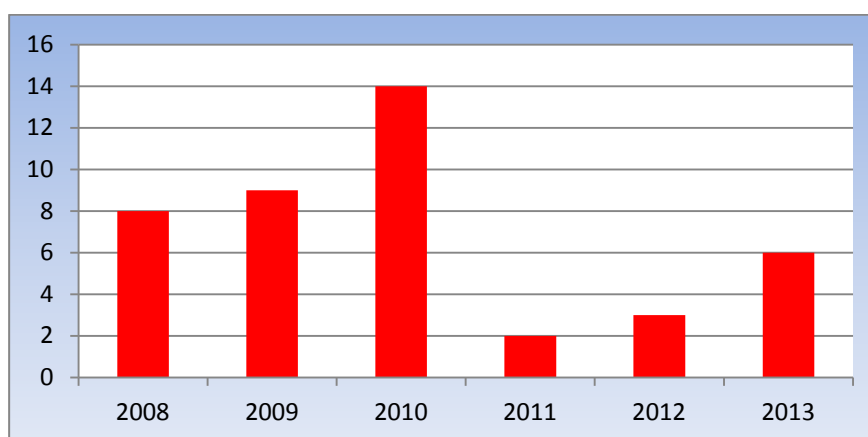
Grafiek 6: andere soorten ongevallen



Grafiek 7: Stoptonend Sein-passages



Grafiek 8: spoorstaafbreuken



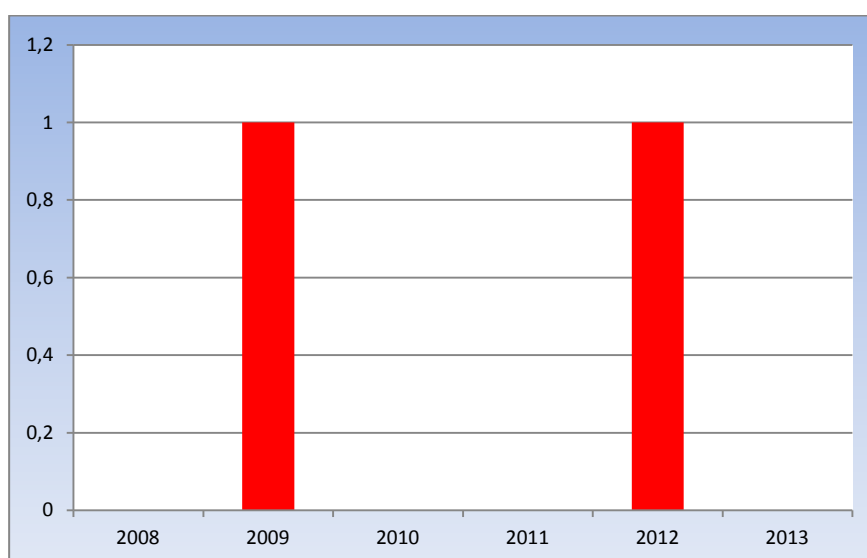
Grafiek 9: spoorspattingen

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

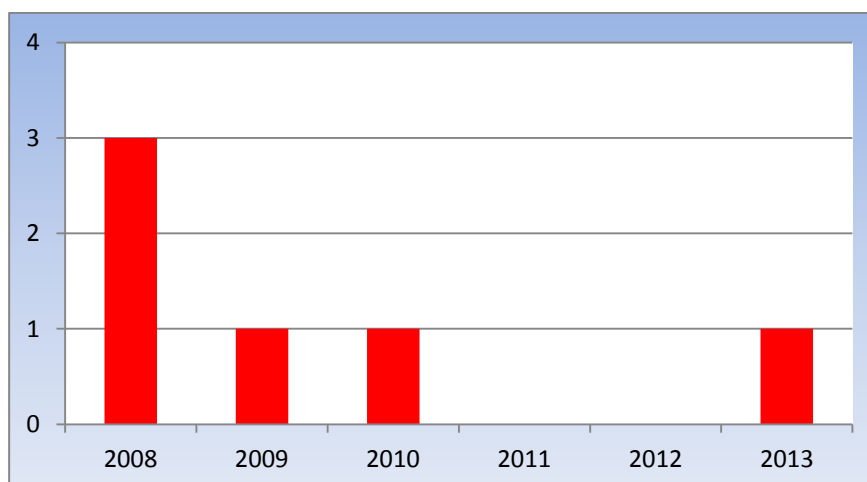
Risicodragers	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2007 - 2012	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
Voorkomen arbeidsongevallen	FWSI onder spoorpersoneel / jaar / mld treinkm's	3,52 (5,34)	2,34 (1,89)	3,31 (2,25)	Nee (+ top 4 EU)*
	Aantal dodelijke slachtoffers onder baanwerkers	0 (0)			Ja (+ streven 0)
	Aantal dodelijke slachtoffers onder rangeerders	0 (0)			Ja (+ streven 0)
	Aantal aanrijdingen baanwerkers	1 (1)			Ja
	Aantal elektrocuties	4 (1)			Nee
	IF-rate (# ongevallen met verzuim > 24h * 1 mld/ gewerkte tijd inclusief inhuur en onderaannemers).	Geen info			

Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2007 - 2012	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
Opleiding en vak- bekwaamheid	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			

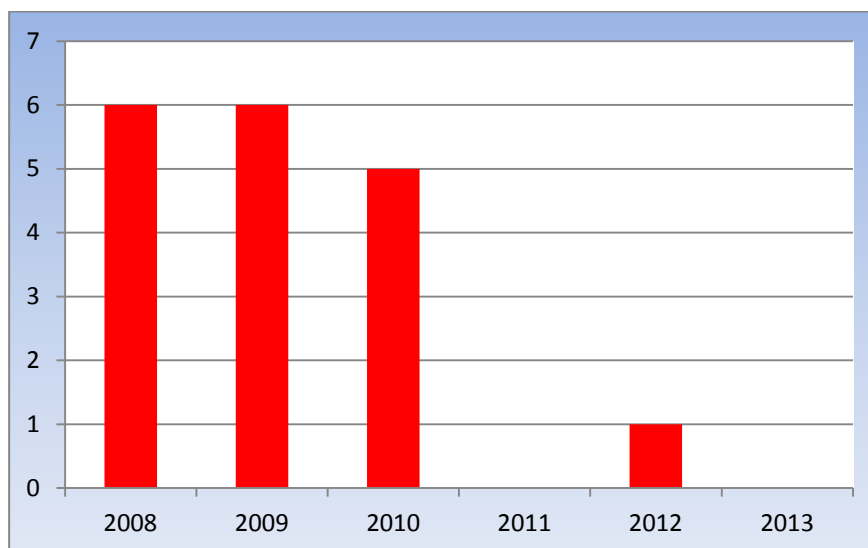
*Top 4 EU over periode 2007-2012 wel gehaald. Cijfers t/m 2013 nog niet bekend.



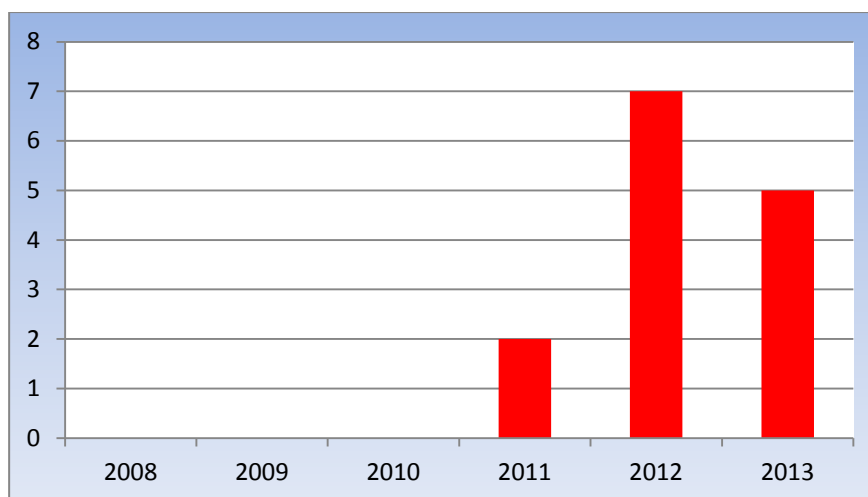
Grafiek 10: letsel machinisten



Grafiek 11: letsel conducteurs



Grafiek 12: letsel rangeerders



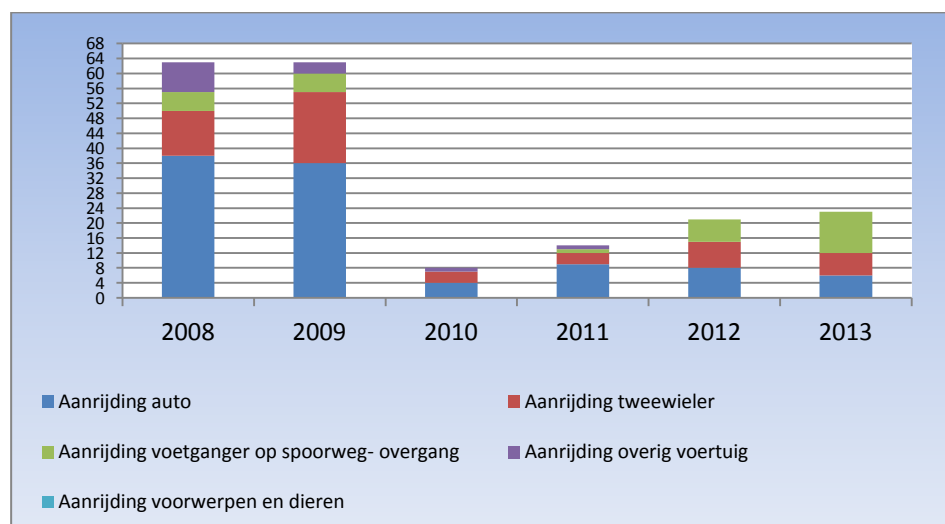
Grafiek 13 letsel baanwerkers

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

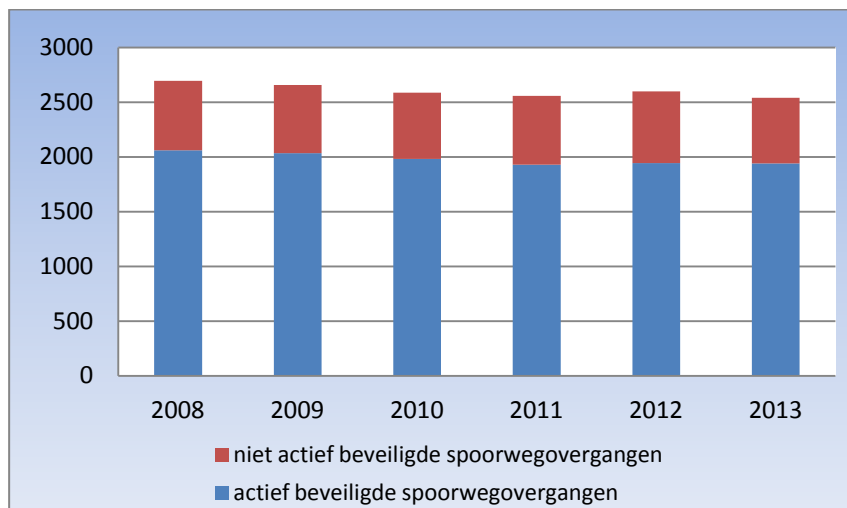
(*) 2012

Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2007 - 2012	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
Overwegveiligheid	FWSI onder overweggebruikers / jaar / mld treinkm's	101,01 (92,19)	94,06 (97,84)	92,88 (97,05)	Ja
	FWSI onder overweggebruikers / jaar / ((treinkm's*aantal overwegen)/ spookkm's)	138,89 (110,44)	108,2 (106,3)	107,4 (108,7)	Ja

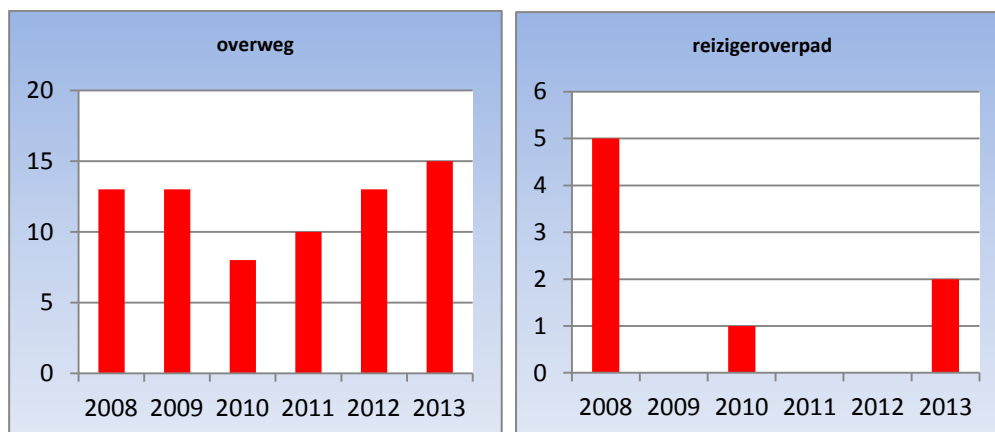
Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2007 - 2012	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
Onbevoegden op het spoor	FWSI onder onbevoegden op het spoor / jaar / mld treinkm's	13,24 (8,02)	7,81 (7,84)	8,24 (7,21)	Nee (+ top 3 EU)
	Aantal spoorsuicides	220 (202)			(ALARP)
	Aantal spoorsuicides / mld treinkm's	1460 (1350)			(ALARP)
Externe veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen)	FWSI onder "anderen (derden)" / jaar / mld treinkm's	0,00 (8,02)	6,74 (6,76)	5,70 (7,99)	Ja
	Aantal ongevallen waarbij ten minste een spoorvoertuig is betrokken dat gevaarlijke stoffen vervoert / mln treinkm's	0,01 (0.03)			Ja
	Aantal dodelijke slachtoffers per jaar als gevolg van dergelijke ongevallen.	0 (0)			Ja



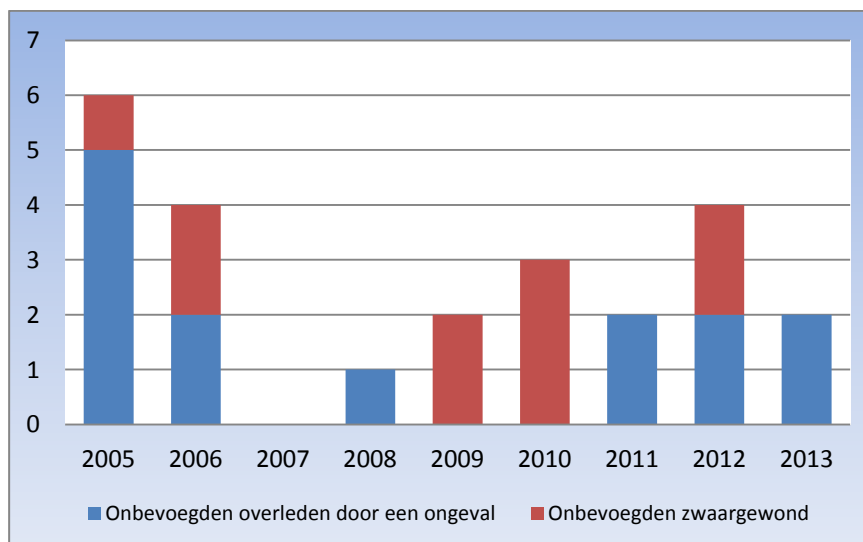
Grafiek 14: aanrijdingen



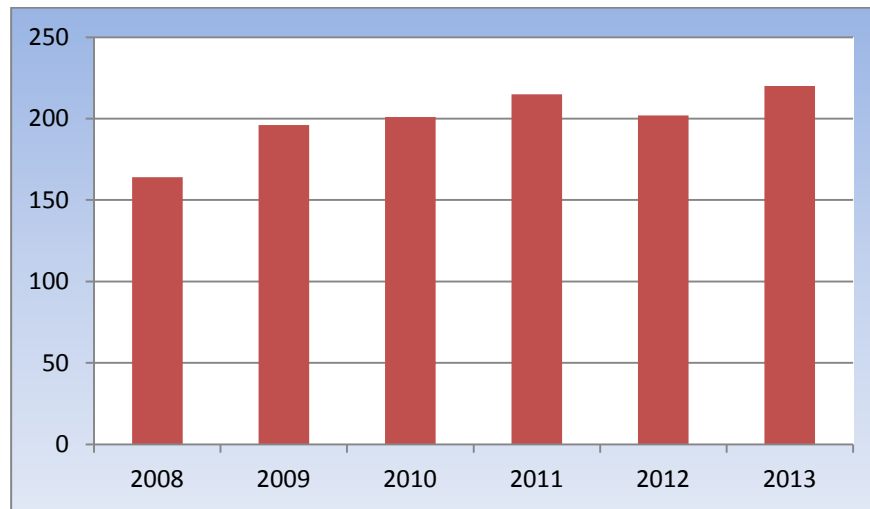
Grafiek 15: aantallen acties en niet actief beveiligde spoorwegovergangen



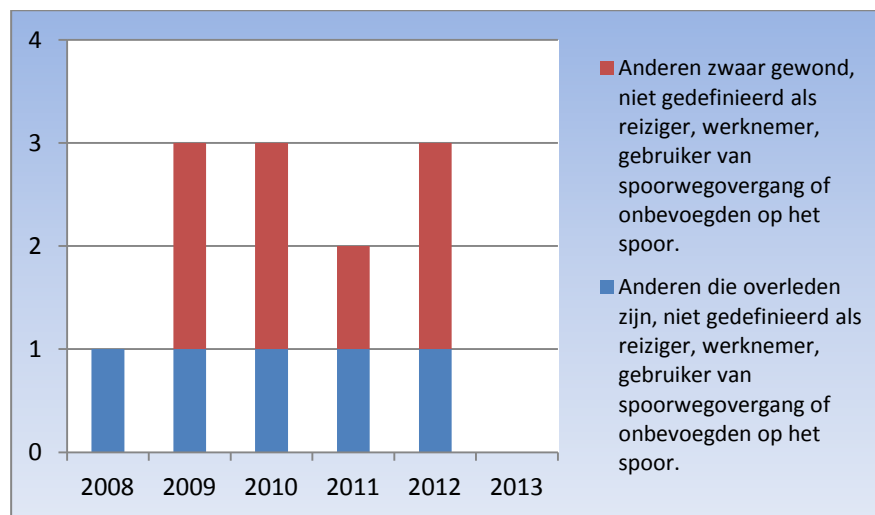
Grafieken 16 en 17: Overweggebruikers gedood bij een treinongeval of reizigersoverpad



Grafiek 18: onbevoegden



Grafiek 19: suicides



Grafiek 20: Overigen

Lichtgewonden worden niet meegerekend in de 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 aanrijdingen 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.

Tabel: Letsel in de maatschappij op en rond het spoor

Maatschappij	Letaal	Zwaar gewond	Licht gewond
Reizigers	0	9	37
Spoorwegpersoneel	0	6	16
Overweggebruikers	15	4	16
Onbevoegden op het spoor	2	0	8
Anderen	0	0	3
Totaal (Europese definitie)	17	19	80

Tabel: bijna aanrijdingen

Bijna aanrijding van	
Infrastructuur medewerker	6
Onbevoegde	78
Andere persoon	12
Fietser	31
Snorfiets	0
bromfiets	4
Motor/scooter	5
Auto	48
Bestelauto	4
Vrachtauto	24
Bus	1
Trein	7
Overige voertuigen	13
Machine	5
Bouwmaterialen spoorlijn	26
Totaal	264

Themaoverstijgend (P= permanente verbetering)

(*) 2012

Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator	NRW 2007 - 2012	MWA 2009 - 2013	Doel Kadernota gehaald
Overall	Totaal FWSI / jaar / mlrd treinkm's (exclusief spoor-suicides of pogingen daartoe)		126 (130)	123 (127)	Ja (+ top 5 EU)
Integrale samenwerking op raakvlakken van verantwoordelijkheden	-				-
Innovatie	-				-
Veiligheidsmanagement	-				-
Veiligheidscultuur	Nalevingspercentage veiligheidsregelgeving (NVW) door baanwerkers	67% (61%)			Ja
	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, ontsparingen 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 ⁹)
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 (Stb. 2011, 218), 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
Connexion 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

Totaal aantal veiligheidsautorisaties	
	1
.1 Aantal geldige veiligheidsautorisaties in het jaar 2013 en in de voorgaande jaren die nog geldig waren aan het eind van 2013	

		A	R	P
.2 Aantal aanvragen voor veiligheids-autorisaties die toegekend zijn aan infrastructuur-managers, afgegeven in 2013	Nieuwe certificaten	0	0	0
	Gewijzigde certificaten	0	0	0
	Opnieuw afgegeven certificaten	1	0	0

A = Geaccepteerde aanvragen, certificaat is afgegeven in 2013.
R = Afgewezen aanvragen, geen certificaat is afgegeven in 2013.
P = Aanvraag loopt nog, certificaat is nog niet afgegeven in 2013.

Totaal aantal afgewezen veiligheidsautorisaties	
	0
.3 Aantal aanvragen voor veiligheids-autorisaties van een infrastructuurbeheerder die afgewezen zijn in 2013	

Procedurele aspecten – Veiligheidslicenties deel A en B

		Nieuw	Wijziging	Opnieuw afgegeven
De gemiddelde tijd tussen de ontvangst van een aanvraag voor een veiligheidslicentie deel A en de afgifte		52 weken		30
De gemiddelde tijd tussen de ontvangst van een aanvraag voor een veiligheidslicentie deel B en de afgifte	Waarvan het deel A is afgegeven in Nederland	52 weken	0	30
	Waarvan het deel A is afgegeven buiten Nederland			30

Procedurele aspecten – Veiligheidsautorisatie infrastructuurbeheerder

	Nieuw	Wijziging	Opnieuw afgegeven
De gemiddelde tijd tussen de ontvangst van een aanvraag voor een veiligheidsautorisatie	-	-	0

Aantal afgegeven machinistenvergunningen in 2013

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

nvt: niet van toepassing.

