



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

ERA-jaarverlag 2014

Datum	oktober 2015
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—11
2	Samenvatting—12
3	Inleiding—13
3.1	Algemeen—13
3.2	Informatie over de spoorweginfrastructuur en ondernemingen/bedrijven—14
3.3	Algemene ontwikkeling van de spoorveiligheid—14
4	Organisatie—16
5	Ontwikkelingen in de spoorveiligheid—17
5.1	Initiatieven om de veiligheidsprestaties te behouden of te verbeteren—17
5.2	Gedetailleerde analyse—19
5.3	Veiligheidsaanbevelingen n.a.v. veiligheidsonderzoeken—20
6	Belangrijke aanpassingen in wet- en regelgeving—23
6.1	Wet- en regelgeving—23
6.2	Beleidsregels—23
7	De ontwikkeling van veiligheidscertificaten en -vergunningen Nationale wetgeving – startdata – beschikbaarheid—24
8	Toezicht op spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders—29
8.1	Audits/inspecties/checklists—30
8.2	Vergunningverlening en passagiersrechten—30
8.3	Aandachtspunten voor de spoorveiligheid in Nederland—31
8.4	Beoordeling van jaarverslagen van infrastructuurbeheerders en de spoorwegbedrijven—32
8.5	Klachten—32
9	Rapportage over de toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (CSM) voor risico-evaluatie en beoordeling—33
10	Uitzonderingen m.b.t. het ECM-certificeringssysteem—34
11	Conclusies over het rapportagejaar 2014 – prioriteiten—35
	Bijlage A1: Hoofdspoornetwerk
	Bijlage A2: Ondernemingen en infrastructuurbeheerders 2014
	Bijlage B: Organisatiestructuur NSA (ILT en DGB) en OvV
	Bijlage C1: Kengetallen infrastructuurmanager
	Bijlage C2: Veiligheidsindicatoren: cijfergegevens
	Bijlage C3: CSI data en bijbehorende definities
	Bijlage D: Inschrijvingen voertuigregister

Begrippen en afkortingen

Aanvaardbare veiligheidsprestatie

Een veiligheidsprestatie wordt aanvaardbaar geacht wanneer het MWA niet hoger ligt dan de NRW plus een tolerantie van 20 %.

Andere soorten ongevallen

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

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.

Common safety method (CSM)

Methoden die worden ontwikkeld om te beschrijven hoe de veiligheidsniveaus, het bereiken van de veiligheidsdoelen en de conformiteit met andere veiligheidsvoorschriften worden beoordeeld.

Common safety target (CST)

De veiligheidsniveaus die ten minste moeten worden gehaald door de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem (zoals het conventionele spoorwegsysteem, het hogesnelheidsspoorwegsysteem, lange spoorwegtunnels of lijnen die uitsluitend voor goederenvervoer worden gebruikt) en door het systeem als geheel in de vorm van criteria voor risico-acceptatie.

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.

Dynamisch gewogen gemiddelde (MWA)

Gewogen gemiddelde van de aantallen ongevallen of letsels per risicocategorie berekend overeenkomstig de beschikking 2009/460/EG.

Kilometer lijn

Kilometer lijn betekent de lengte, gemeten in kilometer, van het spoorwegnet 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.

Kilometer spoor

Kilometer spoor betekent de lengte, gemeten in kilometer, van het spoorwegnet van

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

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.

Nationale referentiewaarde (NRW)

De referentiewaarde die voor de betrokken lidstaat het maximaal aanvaardbare niveau voor een spoorwegrisicocategorie weergeeft.

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'.

Permanente verbetering

Het duurzaam bestendigen van het hoge veiligheidsniveau van het spoor (Derde Kadernota Railveiligheid).

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 afgefallen.

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.

Risicocategorie

Een van de in artikel 7, lid 4, onder a) en b), van Richtlijn 2004/49/EG gespecificeerde spoorwegrisicocategorieën;

Significant 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 op een spoorlijn). Ongevallen in werkplaatsen, magazijnen en opslagruimtes vallen hier niet onder.

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.

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.

Suicide

Daad van opzettelijke zelfverwonding die de dood tot gevolg heeft, zoals door de bevoegde nationale instantie geregistreerd en gekwalificeerd. In dit rapport worden alleen suicides gerapporteerd, waarbij overlijden het gevolg is van een aanrijding met een trein.

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	Arbidsomstandighedenwet
ATB vv	Automatische treinbeïnvloeding, verbeterde versie
BD	Buiten dienst
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
LOD	Last onder dwangsom
mld	Miljard (10 ⁹)
MO/PO	Medisch onderzoek/psychologisch onderzoek
mln	Miljoen (10 ⁶)
MWA	Dynamisch gewogen gemiddelde (Measured Weighted Value)
NRW	Nationale referentiewaarde (National Reference Value)
NSA	National Safety Authority
NVW	Normenkader Veilig Werken
OvV	Onderzoeksraad voor Veiligheid
RID	Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen
Spw	Spoorwegwet
STS	Stop tonend sein
VPC	Value of preventing a casualty
STS	Stop tonend sein
VPC	Value of preventing a casualty

1 Doel van het rapport

Doel van dit NSA-jaarverslag is een beeld geven van de ontwikkeling van de railveiligheid op het Nederlandse hoofdspoor¹ in 2014 als bedoeld in artikel 18 van de Europese Spoorveiligheidsrichtlijn (2004/49/EG).

De Nederlandse Autoriteit Spoorveiligheid (NSA) rapporteert jaarlijks in september aan de European Railway Agency (ERA) over de toestand van de veiligheid op het hoofdspoor. Zij doet dit aan de hand van het jaarlijkse aantal significante ongevallen. Met de ERA zijn gemeenschappelijke afspraken gemaakt over de categorieën significante ongevallen en bijbehorende indicatoren (Beschikking 2009/460/EG *Common Safety Indicators*).

De structuur van het NSA-jaarverslag is overeenkomstig het door de ERA geadviseerde sjabloon EN 2012 versie 15.

Het verslag wordt gepubliceerd op het volgende webadres:

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

¹ Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen, d.d. 20 december 2004

2 Samenvatting

In 2014 is de omvang van het hoofdspoor nagenoeg ongewijzigd. Dat geldt ook voor het aantal ondernemingen en bedrijven. Er zijn 145 miljoen reizigerstreinkilometers gemaakt en 10 miljoen goederentreinkilometers gereden.

Het totale aantal significante ongevallen is ten opzichte van 2013 afgenomen. Er zijn 19 significante ongevallen. In 2014 vallen geen dodelijke slachtoffers of zwaargewonden onder reizigers en personeel. Een punt van aandacht, zoals in de voorgaande jaren, blijft het aantal significante ongevallen op overwegen. Van alle significante ongevallen zijn er 13 op een overweg. Daarbij komen 7 overweggebruikers om het leven en raken 4 zwaargewond. Verhoudingsgewijs zijn er 3 keer meer ongevallen op onbewaakte overgangen. Ook blijven personen nog steeds risicovol gedrag vertonen door overwegen over te steken terwijl er een trein nadert.

Bij de ontsporing van een trein in Hilversum ontstaat voor € 2 miljoen materiële schade aan de infrastructuur en het materieel. Tijdens het passeren van een wissel, zet het wissel zich om. De oorzaak is een defect wissel. De OvV en de ILT hebben onderzoek gedaan naar het ongeval.

In Onnen botst een goederentrein op een trein geladen met een gevaarlijke stof (aardgasconcentraat). Er komt geen gevaarlijke stof vrij en er zijn geen slachtoffers.

In totaal voert de ILT 6 onderzoeken uit of brengt rapporten uit naar ongevallen waarbij ook veiligheidsrisico's spelen. In diverse gevallen speelt onderhoud van de infrastructuur of het materieel een rol. Verder lopen er in 2014 acties van de ILT naar aanleiding van eerdere onderzoeken. Eén daarvan is het verscherpt toezicht op de planning van de treinen.

In 2014 is er een inhaalslag in de afgifte/vervanging van de machinistenvergunningen, er worden 1354 vergunningen afgegeven. Het aantal uitgevoerde inspecties en handavingsaudits bedraagt 2168² respectievelijk 168. De meeste bevindingen worden afgedaan met een waarschuwing. In 2 gevallen volgt een sanctie of een aankondiging van het voornemen hiertoe: 3 keer bestuursdwang, 3 keer bestuurlijke boete, 2 keer verscherpt toezicht en 6 keer een last onder dwangsom.

² Inclusief kabelbanen

3 Inleiding

3.1 Algemeen

Het ERA-jaarverslag Spoorveiligheid beschrijft de ontwikkeling van de veiligheid op het Nederlandse hoofdspoor.³ Daarvoor wordt gebruik gemaakt van kwantitatieve indicatoren over significante ongevallen met persoonlijk letsel, (economische) schade of vertraging. De indicatoren en de wijze van verslaglegging zijn op overeenkomen met de ERA.

Voor de indicatoren zijn verschillende bronnen geraadpleegd. De belangrijkste zijn: Promise⁴, de Meldingen Bijzonder Voorval (MBV) spoorwegondernemingen aan ILT, de veiligheidsjaarverslagen van de spoorwegondernemingen met een A-veiligheidscertificaat en de toezichtinformatie van de ILT.

Ter verificatie is de informatie uit de verschillende bronnen onderling vergeleken. In gevallen waar informatie niet eensluidend of eenduidig is, is de ILT verantwoordelijk voor de keuze van de in dit ERA-jaarverslag gebruikte informatie. Informatie in dit verslag kan dus afwijken van eerder door ondernemingen over een onderwerp gepubliceerde informatie.

De informatie van buitenlandse ondernemingen die in Nederland opereren, is verwerkt voor zover deze is aangeleverd. Zij hebben geen rapportage- of verslagplicht in Nederland.

Het jaarverslag beperkt zich tot het hoofdspoor zoals aangewezen in het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen, d.d. 20 december 2004. Hiertoe behoren ook de als hoofdspoor aangewezen emplacementen.

Niet alle ongevallen zijn relevant voor het ERA-jaarverslag. Het gaat alleen om de ongevallen die 'significant' zijn. Voor een significant ongeval gelden de volgende criteria:

- er is sprake van de betrokkenheid van ten minste één bewegende trein (trein=railvoertuig(en) met tractie en met treinnummer), en;
- er is ten minste één persoon om het leven gekomen of zwaargewond geraakt, 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 zes uur aaneengesloten is onderbroken.

Om de ontwikkeling van een indicator te kunnen volgen, wordt gebruik gemaakt van een 'referentie-indicator'. Deze referentie-indicator is een gewogen gemiddelde van de significante ongevallen over een periode van 6 aaneengesloten jaren. De referentie wordt aangeduid als Nationale Referentiewaarde (NRW). De NRW wordt vergeleken met het dynamisch gewogen gemiddelde (MWA, moving weighted average). Het MWA is een voortschrijdend gewogen gemiddelde en wordt na het verstrijken van een kalenderjaar steeds opnieuw voor een periode van 5 aaneengesloten jaren berekend. Met andere woorden de NRW is een statische waarde en de MWA schuift steeds een jaar op. De ERA heeft de NRW bepaald voor de periode 2004-2009. In 2016 wordt de systematiek en de periode voor de NRW aangepast.

³ Voor zover dit behoort tot het taakgebied van de ILT als National Safety Authority spoor en voor zover Artikel 19 van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen op een onderneming/bedrijf van toepassing is.

⁴ Administratief systeem voor de registratie van incidenten en ongevallen van ProRail.

Berekening en toepassing van de NRW en het MWA zijn voorgeschreven door de ERA (EU-beschikking 2009/460/EG en Implementation Guidance for CSI's).

Omdat het voor sommige indicatoren nodig is dodelijk letsel en zwaargewonden op te tellen wordt gebruik gemaakt van het Fatal Weighted Serious Injuries (FWSI): aantal doden + (0,1 x het aantal zwaargewonden).

3.2 Informatie over de spoorweginfrastructuur en ondernemingen/bedrijven

Op 31 december 2014 zag het Nederlandse hoofdspoor er als volgt uit:

Tabel 1: omvang hoofdspoor, ondernemingen/bedrijven 2013 en 2014.

Onderwerp	2013	2014
spoorwegennet (kilometers)	3061	3061
treinkilometers (mln)	155	155
aantal spoorwegondernemingen personenvervoer	8	8
Reizigerstreinkilometers (mln)	144	145
reizigerskilometers (mld)	18	19
aantal spoorwegondernemingen goederenvervoer	22	29
goederentreinkilometers (mln)	11	10
aantal infrastructuurmanagers (vergunningplichtig)	1	1
aantal contractaannemers	20	18
aantal rangeerbedrijven	20	20
aantal vervoerders met historisch materieel	4	4
aantal keuringsdiensten	10	10
aantal personeelstoeleveranciers	11	11
aantal opleidingsinstituten	6	6
aantal exameninstituten	1	1
aantal notified bodies	6	6
aantal onderhoudsbedrijven	38	38*
aantal entities in charge of maintenance (ECM)	15	15
aantal vergunninghouders (Nationaal Voertuigenregister)	62	62

Alle cijfers in de tabel zijn afgerond.

*Onderhoudsbedrijven artikel 48 Spw

In bijlage A1 is een overzichtskaart opgenomen van het Nederlandse hoofdspoor (bron: Prorail). In bijlage A2 is het overzicht opgenomen van de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders per 2014.

3.3 Algemene ontwikkeling van de spoorveiligheid

In de navolgende tabellen zijn de letsels en ongevallen weergegeven die aan de ERA worden gerapporteerd. De tabellen zijn een selectie uit het volledige overzicht van aan de ERA- te melden indicatoren. Voor een meer uitgebreid overzicht zie hoofdstuk 5.

Tabel 2: Letsels 2014 (2013) exclusief suicides of poging daartoe.

Maatschappij	Letaal	Zwaar gewond
Reizigers	0 (0)	0 (6)
Spoorwegpersoneel	0 (0)	0 (5)
Overweggebruikers	7 (14)	4 (2)
Onbevoegden op het spoor	1 (2)	0 (0)
Anderen	1 (0)	0 (0)
Totaal	9 (16)	4 (13)

Tabel 3: Significante ongevallen in 2014 (2013)

Onderwerp	Totaal
Botsing trein-trein	3 ⁵ (1)
Botsing trein-object	1 (-)
Ontsporing	1 (1)
Overwegongeval / aanrijdingen	13 (17)
Persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel	1 (9)
Brand in rollend materieel	0 (0)
Overige type ongevallen	1 (1)
Totaal	19 (29)

Tabel 4: Ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken in 2014 (2013)

Onderwerp	Totaal
Ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn Vrijgekomen	0
Ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken	1 ⁶ (0)
Totaal	1 (0)

Het aantal letsels en significante ongevallen is ten opzichte van 2013 afgenomen. De daling is vooral het gevolg van minder dodelijke slachtoffers, overwegongevallen/aanrijdingen en persoonlijke ongevallen. Zowel in het aantal ongevallen, als bij de dodelijke slachtoffers en zwaargewonden, zijn overwegen sterk vertegenwoordigd.

⁵ 2 botsingentrein-trein en 1 botsing trein-object

⁶ De botsing is niet significant op grond van de eerder gemelde criteria. Echter, omdat er gevaarlijks stoffen zijn betrokken in het ongeval, moet het ongeval toch aan de ERA worden gemeld

4 Organisatie

Op grond van het Instellingsbesluit Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)⁷ 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:

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

Het volgen en ontwikkelen van een regelgevingskader is een taak van het Directoraat-Generaal Bereikbaarheid (DGB) van het ministerie van IenM⁸.

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

In Bijlage B is het organogram van de NSA opgenomen.

Voor het bevorderen van onder andere de veiligheid op het spoor kent Nederland een bij Rijkswet⁹ ingestelde Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV). De OvV heeft geen NSA-taken maar verricht als 'Nationale Investigation Body overeenkomstig artikel 21 Spoorveiligheidsrichtlijn 2009/49/EG, op eigen initiatief onafhankelijk onderzoek naar de oorzaken van (grootschalige) incidenten. De OvV kan op basis van verricht onderzoek aanbevelingen doen aan de minister van IenM en andere betrokken organisaties.

⁷ Artikel 2, derde lid onder a

⁸ www.ilent.nl/onderwerpen/transport/inspectie/nsa en het Besluit toezichthouderspoorwegen

⁹ Rijkswet van 2 december 2004, houdende instelling van een Onderzoeksraad voor veiligheid

5 Ontwikkelingen in de spoorveiligheid

5.1 Initiatieven om de veiligheidsprestaties te behouden of te verbeteren

De ILT heeft verschillende instrumenten om de verbetering van de veiligheid te stimuleren, waaronder onderzoeken en/of handhaving. In de onderstaande tabellen staan de belangrijkste gebeurtenissen waarnaar onderzoek is gedaan en de daaruit voortvloeiende maatregelen als ook een aantal interventies tijdens de handhaving.

Tabel 5: Maatregelen voortkomend uit ongevallen of bijna-ongevallen

Genomen veiligheidsmaatregel		
Plaats	Beschrijving van de gebeurtenis	Maatregel
Borne	Goederentrein ontspoord in 2013 door gebroken wielband (onderzoeksrapport in 2014 klaar)	Stimuleren spoorwagondernemingen tot het uitwisselen en toepassen van onderhoudsgegevens en waarschuwingssystemen
Amsterdam	Trein botst na STS-passage in 2012. Eén van de oorzaken is de planning van de treinen en het betrekken hierin van de veiligheid.	Verscherpt toezicht op het verbeteren van de treinplanning en treindienstleiding van de vervoerder en beheerder en periodieke monitoring voor de voortgang in het aanbrengen van verbeteringen.
Hilversum	Trein ontspoord na open rijden wissel in 2014. Wissel blijkt technische kwetsbaarheid te hebben.	Controleren van de technische staat van alle vergelijkbare wissel en indien nodig vervangen van onderdelen in de wissels. Aanpassen onderhoudsschema. Alle partijen in de keten (van ontwerper tot onderhoudsaannemer) moeten informatie met elkaar delen

Tabel 6: Veiligheidsmaatregelen of vrijwillige maatregelen voortkomend uit andere redenen dan ongevallen of bijna-ongevallen

Interventies		
Regelgeving	Beschrijving van de oorzaak tot de maatregel	De volgende veiligheidsmaatregel is genomen:
Artikel 53, lid 3 Spoorwegwet	Geen bevoegdheidsbewijs en geen machinistenvergunning	Last onder dwangsom
Artikel 53, lid 1, onder b Spoorwegwet	Onvoldoende taalbeheersing	(voornemen) Last onder dwangsom.
Artikel 7, 8, 9, 10 en 11 Regeling spoorverkeer en 9 Besluit spoorverkeer	Geen correcte afstemming maximumsnelheid, rempercentage en remgewicht	Bestuursdwang

Interventies		
n.v.t.	Subsidieregeling voor communicatie apparatuur die minder storingsgevoelig	Subsidieregeling GSM-R

5.2 Gedetailleerde analyse

In artikel 19 van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoor wegen (verwijzend naar artikel 9 en bijlage I van de Europese Spoorveiligheidsrichtlijn 2004/49/EG) zijn de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren (CSI's) gespecificeerd waarover moet worden gerapporteerd.

Het absolute aantal significante ongevallen is in 2014 t.ov. 2013 gedaald van 29 naar 19. Ook per gereden treinkilometer is er een daling zichtbaar aangezien de hoeveelheid kilometers ongeveer gelijk gebleven is met 2013.

Bij de 3 botsingen en 1 ontsporing valt 1 dodelijk slachtoffer en is sprake van materiële schade en vertraging. Van de botsingen zijn 2 het gevolg van rangeerbewegingen. Een goederentrein botst op wagens die klaar staan om te rangeren en een reizigerstrein botst op een rangeerdeel. De 3e botsing is het gevolg van een automobilist die onwel wordt, met zijn auto op de spoorbaan komt en dodelijk wordt getroffen. Bij Hilversum ontspoord een reizigerstrein na het omlopen van het wissel terwijl de trein passeert. Het wissel is defect. Hierdoor ontstaat grote schade aan de infrastructuur (meer dan € 2 mln en 35 uur uit bedrijf).

Bij Onnen ontstaat tijdens een rangeerbeweging een botsing tegen wagens geladen met aardgasconcentraat (gevaarlijke stof). Hierbij zijn geen letsels en geen schade of vertraging als gevolg waardoor de botsing significant is. Omdat het concentraat een gevaarlijke stof is, wordt de botsing wel in dit verslag als 'ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken' gemeld.

Er zijn in 2014 geen gebroken rails of gebroken assen gemeld. Het aantal STS-passages is ten opzichte van 2013 sterk gedaald. Het aantal passages zit met 112 passages onder de grens van de nationale doelstelling van maximaal 133 passages. Het risico is t.o.v. het referentiejaar 2003 met 75% gedaald.

De meeste significante ongevallen zijn overwegongevallen. In 2014 bedraagt dit bijna de helft van alle significante ongevallen. Er vallen 7 doden en 4 zwaargewonden. De praktijk laat zien, dat op niet-actief beveiligde overwegen relatief ongeveer drie keer meer ongevallen plaatsvinden dan op actief-beveiligde overwegen. Er vallen 2 dodelijke slachtoffers op dezelfde onbewaakte overweg in het traject Winsum (overgang Voslaan).

Richtlijn 2009/149/EG geeft methodes voor de berekening 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)¹⁰. Kosten voor het voorkomen van een zwaargewonde in Nederlands transportsysteem volgens berekening Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment HEATCO), worden uitgedrukt in miljoen euro per miljoen trein kilometer: MLN €/(MLN Train*Km).

De totale kosten voor de significante ongevallen bedroeg €28,2 miljoen, waarvan €1,4 miljoen voor vertraging, €21,1 miljoen voor gekapitaliseerde kosten voor doden en zwaargewonden, €5,7 miljoen voor materieel kosten en infrastructuur.

Bij het rapporteren over de economische schade blijkt dat niet in alle gevallen de totale schade goed kan worden bepaald. Dit heeft verschillende redenen, b.v. omdat verzekeringszaken of aansprakelijkheidszaken nog lopen. In een enkel geval wordt de geleden schade niet bekend gemaakt.

Nadere informatie over de ongevallen en indicatoren zie Bijlagen C1, C2 en C3.

¹⁰ Implementation Guidance for use of Common Safety Indicators, v21_1 (ERA/GUI/03-2012), ERA, 6 June 2012

5.3

Veiligheidsaanbevelingen n.a.v. veiligheidsonderzoeken

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) heeft onderzoek gedaan naar de ontsporing van de reizigerstrein bij Hilversum. Het onderzoeksrapport is op 18 december 2014 afgerond en gepubliceerd¹¹. De aanbevelingen uit het rapport zijn in de onderstaande tabel vermeld.

Tabel 7: onderzoeken OvV 2014

Onderzoek OvV	Aanbevelingen
Ontsporing Hilversum	Aan beheerder: Richt het spooronderhoud zodanig in dat de veiligheidsrisico's expliciet en los van andere belangen (zoals de beschikbaarheid en kosten) aantoonbaar worden beheerst. Ontwikkel prikkels voor de onderhoudscontracten die de aannemers optimaal aanzetten tot actief bevorderen van de spoorveiligheid. Monitor dat de aannemers het benodigde onderhoud daadwerkelijk uitvoeren en dat dit het gewenste resultaat geeft. Regel dat relevante ontwerp-, gebruiks- en onderhoudsinformatie van alle spoorcomponenten beschikbaar is voor de betrokken ketenpartners. Bevorder tevens actieve kennisdeling over (bijna) ongevallen en innovatieve ontwikkelingen. Scherp de voorschriften voor (ontwerp, aanleg en inspectie/onderhoud van) wissels zodanig aan dat tongaanrijding effectief wordt tegengegaan. Neem de aangescherpte voorschriften dwingend op in de (huidige en toekomstige) contractuele afspraken met de betrokken partijen. Aan de beheerder een aannemer: Zorg gezamenlijk voor een actueel en volledig beeld van de technische staat van het spoor. Benut die informatie voor adequaat beheer en (asset management), waarbij – naast de bewaking van de functionaliteit en levensduur – ook de veiligheid aantoonbaar is geborgd. Zorg bij de overdracht van een onderhoudscontract voor dat alle relevante informatie over de technische staat en de onderhoudsgeschiedenis van het betreffende spoor op toegankelijke wijze wordt overgedragen aan de toekomstige aannemer. Aan de leverancier: Voorzie gebruikers bij de levering van spooronderdelen (zoals de EBI-switch wisselsteller) van duidelijke veiligheidsgeregelde gebruiksspecificaties. Monitor of daar in de praktijk aan wordt voldaan en waarschuw gebruikers als dat niet zo is. Aan het ministerie: Bewaak dat de veilige berijdbaarheid van het spoor voldoende gewicht krijgt bij de afweging tegen andere belangen (als capaciteit en punctualiteit). Neem dit aspect mee bij de thans lopende herbezinning op het beleidskader voor spoorwegveiligheid en bevorder dat Prorail en de onderhoudsaannemers er een goede invulling aan (kunnen) geven.

Naast het onderzoek door de OvV zijn door de ILT handhavingsaudits gehouden van waaruit verbetermaatregelen zijn benoemd. In 2014 zijn de volgende thema-audits afgerond.

Tabel 8: thema-audits 2014 afgerond

Thema-audit	Toelichting
Prestatiegericht onderhoud van de Nederlandse spoorweginfrastructuur	Op 21 februari 2014 publiceert de inspectie haar onderzoek naar het prestatiegericht onderhoud (PGO) van de Nederlandse spoorweginfrastructuur. Het onderzoek is een vervolg op de quick scan dat de inspectie in 2012 uitvoerde.

¹¹ <http://www.onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/1992/treinontsporing-hilversum-15-januari-2014>

Thema-audit	Toelichting
	De inspectie heeft bij inspectie van 1500 objecten geconstateerd dat er geen situaties zijn waar sprake is van acuut gevaar. Wel concludeert de inspectie dat er zaken beter kunnen. ProRail moet veiligheid een prominentere plaats geven bij de aanbesteding en de uitvoering van klein onderhoud van de spoorweginfrastructuur. Ook moet de beheerder volgens de Inspectie de informatievoorziening over het spoor en het onderhoud verbeteren en beter zicht krijgen op de actuele staat van onderhoud van de infrastructuur. Ook wordt van de spoorbeheerder verlangd dat zij meer regie neemt bij het sturen op kwaliteit en veiligheid. ProRail neemt de aanbevelingen van de inspectie ter harte.
Rapport fysieke kwaliteit Nederlandse railinfrastructuur	De inspectie publiceert op 28 mei 2014 haar rapportage, naar aanleiding van het onderzoek naar de fysieke kwaliteit van de railinfrastructuur in Nederland. Met de rapportage wordt gevolg gegeven aan de aanbeveling van de parlementaire onderzoeksc commissie Kuiken uit 2012 om één keer in de vijf jaar de fysieke kwaliteit van het spoor te laten controleren door een onafhankelijke partij. In 2019 volgt een tweede rapportage. De inspectie heeft 2500 inspecties uitgevoerd van spoorobjecten en deze getoetst aan de onderhoudsnormen van de beheerder. In totaal voldoet 85% van de spoorobjecten aan de onderhoudsnormen van de beheerder. Het grootste deel van de spoorinfrastructuur is daarmee van voldoende kwaliteit. Dit betekent niet dat bij de overige 15% de veiligheid in het geding is. Door goed zicht op de normoverschrijding te houden en tijdig maatregelen te nemen kunnen de beheerders de veiligheid blijven waarborgen. Bij bogen en wissels overschrijdt de beheerder het vaakst normen (gemiddeld 31% bij bogen en 23% bij wissels). Bij bovenleidingen zijn geen normoverschrijdingen geconstateerd. In Zeeland voldoet het grootste aantal objecten (24%) niet aan de normen. Dit werd reeds geconstateerd in het ILT onderzoek rapport over het prestatiegericht onderhoud (PGO) aan het spoor van 21 februari 2014, waarbij de beheerder heeft toegezegd maatregelen te treffen.
Ontsporing Borne	Op 6 november 2013 ontspoorde bij Borne als gevolg van een beschadigd wiel een goederenwagen. Gevolg is een ernstige schade aan 4 km. spoorweginfrastructuur. Op 12 november 2014 publiceert de inspectie haar onderzoek naar deze ontsporing. De belangrijkste conclusie uit het onderzoek is dat de ondernemingen onvoldoende gebruik maken van gegevens uit het Quo Vadis meetsysteem. Vervoerders en verantwoordelijken voor het onderhoud moeten de gegevens uit Quo Vadis betrekken bij het onderhoud van goederenwagens. Als dat in dit geval gebeurd was, had de ontspoorde wagen tijdig gerepareerd kunnen worden en was deze niet ontspoord.
Onderzoek naar de vakbekwaamheid van treindienstleiders	Op 30 januari 2013 (kenmerk 29984, nummer 377) is aan de Tweede Kamer een rapportage aangeboden over de vakbekwaamheid en veiligheidscultuur i.r.t. treindienstleiders. Toegezegd is dat de Tweede Kamer over de vervolgacties wordt geïnformeerd. Het vervolgonderzoek wijst uit dat de Verkeersleiding verbeteringen heeft doorgevoerd op het gebied van veiligheidscommunicatie, lokale herinstruatie, veiligheidskritisch handelen en open cultuur. Alleen op het gebied van afwijking van interne regels zijn geen duidelijke verbetering geconstateerd. Er is echter geen aanleiding om een vervolgonderzoek in te zetten, mits wordt doorgegaan met de in gang gezette verbeteringen.
Het verscherpte toezicht op NSR en Prorail	Op 21 april 2012 botsen twee treinen bij Amsterdam Westerpark. Naar aanleiding van deze botsing constateert de inspectie dat ProRail en NS Reizigers de veiligheidsrisico's onvoldoende laten meewegen bij het maken van de dienstregeling, zeggen de twee organisatie verbeteringen toe en worden zij beide door de inspectie onder verscherpt toezicht gesteld. De inspectie rapporteert op 23 juni 2014 over dit verscherpt toezicht.

Thema-audit	Toelichting
	De inspectie constateert dat ProRail en NS Reizigers belangrijke verbeteringen hebben doorgevoerd. Voor ongeveer 95% van de te plannen treinen sturen beide organisatie actief en monitoren zodat 'niet gepland wordt op rood'. Ook is de veiligheidscultuur onder planners verbeterd; de inspectie constateert ook dat deze nog verder moet ontwikkelen. Voor de 5% van het aantal treinen dat gepland wordt door ProRail Verkeersleiding zijn voor wat betreft de planning nauwelijks of geen verbeteringen doorgevoerd. De inspectie constateert dat dit op korte termijn moet verbeteren. Naar aanleiding van het rapport is besloten om het verscherpte toezicht op ProRail en NS Reizigers te continueren.
Ontsporing Hilversum	Op 15 januari 2014 ontspoord een reizigerstrein in Hilversum. Op 28 november 2014 heeft de inspectie haar rapport over het onderzoek naar deze ontsporing uitgebracht. De oorzaak van de ontsporing is een gebrek aan het wissel waarop de trein is ontspoord. De tong van het betreffende wissel lag los door een gebroken ring in het mechaniek van het wissel. De inspectie concludeert dat er sprake is van een gebrekkig ontwerp van de ring, de afwerking van de ring tijdens de fabricage onvoldoende is geweest en het onderhoud van het wissel onvoldoende is geweest.

6 Belangrijke aanpassingen in wet- en regelgeving

6.1 Wet- en regelgeving

De Nederlandse spoorwetgeving wordt als gevolg van b.v. nieuwe Europese regelgeving aangepast. De ontwikkeling bij de Europese Commissie is, dat zij meer uniforme regelgeving wil in het internationale verkeer, zoals bij de toelating van goederenmaterieel. Verder is uit de evaluatie van de Spoorwegwet in 2008 een aantal verbeterpunten naar voren gekomen. In het programma Coördinatie Implementatie Regelgeving Evaluatie Spoorwetgeving (CIRES) wordt er op gestuurd dat de verbeterpunten fasegewijs worden omgezet in aanpassingen in de spoorwetgeving. In de onderstaande tabel is het aantal publicaties van wetgeving in 2014 weergegeven.

Tabel 9: aantal publicaties wetgeving in 2014

Publicatie	Titel	Regelgeving/Beleidsregel
Stb 2011, 218	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. Inwerkingtreding diverse artikelen in 2014 (w.o. TSI's en Mededingingswet)	Spoorwegwet
Stb 2014, 247	Wet van 25 juni 2014 tot wijziging van de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt en enige andere wetten in verband met de stroomlijning van het door de Autoriteit Consument en Markt te houden markttoezicht.	Spoorwegwet

6.2 Beleidsregels

Soms is een nadere invulling of verduidelijking voor het toezicht op de regelgeving nodig. De Inspectie stelt in dergelijke gevallen een beleidsregel vast. De beleidsregels behoeven in principe geen wettelijke grondslag en zijn ook geen normen. Zij zijn vooral voor de onder toezicht staanden om aan te geven hoe de ILT uitvoering geeft aan de regelgeving. De beleidsregels worden daarom ook gepubliceerd in de Staatscourant zodat onder toezicht staanden hiervan kennis kunnen nemen.

Tabel 10: aantal publicaties beleidsregels in 2014

Publicatie	Titel
Staatscourant 14 oktober 2014, nr. 28635	Beleidsregel Bestuurlijke boetes Spoorwegwet (hoogte van boetebedragen per beboetbare overtreding)
Staatscourant van 28 juli 2014, nr. 20650	Beleidsregel Vernieuwingen of verbeteringen aan spoorvoertuigen Spoorwegwet (vergunningplicht van wijzigingen aan spoorvoertuigen)

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

Tabel 11: certificaten

		Totaal aantal certificaten	Aantal certificaten deel A in ERADIS ^[1]
<i>Aantal geldige veiligheidscertificaten deel A, afgegeven in 2014 en daarvoor, geldig in 2014</i>		23	23
<i>Aantal geldige veiligheidscertificaten deel B, afgegeven in 2014 en daarvoor, geldig in 2014</i>	Aantal certificaten deel B, voor welke het deel A is afgegeven in Nederland	23	23
	Aantal certificaten deel B, voor welke het deel A is afgegeven buiten Nederland	9	9

^[1] 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 2014 en daarvoor, geldig in 2014		Nieuwe certificaten			
		Gewijzigde certificaten	3		
		Opnieuw afgegeven certificaten	20		
Aantal nieuw toegekende veiligheidscertificaten deel B voor spoorwegondernemingen, afgegeven in 2014	Waarvan het deel A is afgegeven in Nederland	Nieuwe certificaten	1		
		Gewijzigde certificaten	0		
		Opnieuw afgegeven certificaten	22		
	Waarvan het deel A is afgegeven buiten Nederland	Nieuwe certificaten	3		
		Gewijzigde certificaten	0		
		Opnieuw afgegeven certificaten	6		

Procedureaspecten

Er bestaan in Nederland drie categorieën bedrijfsvergunning:

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

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

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

Deel A van het veiligheidscertificaat wordt afgegeven in het land waar de spoorwegonderneming het eerst actief wordt. Deel B wordt afgegeven in alle landen waarin de onderneming toegang heeft.

Veiligheidscertificaten deel A

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

Niet van toepassing

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

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

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

Niet van toepassing.

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

Niet van toepassing.

Leges bij aanvraag voor een certificaat deel A

- *Artikel 6 Regeling tarieven Spoorwegwet 2012*
- Voor de behandeling van een aanvraag tot het verlenen van een veiligheidsattest als bedoeld in artikel 32 van de wet is een tarief verschuldigd als opgenomen in onderstaande:

Tabel 12: tarieven attest

Veiligheidsattest	Deel A	Deel B
veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die minder dan 300 personeelsleden een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 12.757,-	€ 8.504,-
veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die 300 personeelsleden of meer een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 27.110,-	€ 18.073,-
veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die gebruik maakt van de hoofdspoorweg op één locatie ten behoeve van overgave van spoorvoertuigen of met zelfrijdend gereedschap of een daarmee vergelijkbaar voertuig om werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorweg uit te voeren op een deel van een hoofdspoorweg dat daartoe buiten dienst is gesteld.	€ 4.870,-	-

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

Tabel 13: tarieven vernieuwen attest

Hernieuwd veiligheidsattest	Deel A	Deel B
hernieuwd veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die minder dan 300 personeelsleden een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 9.999,-	€ 6.379,-
hernieuwd veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die 300 personeelsleden of meer een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 13.681,-	€ 7.548,-
hernieuwd veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die gebruik maakt van de hoofdspoorweg op één locatie ten behoeve van overgave van spoorvoertuigen of met zelfrijdend gereedschap of een daarmee vergelijkbaar voertuig om werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorweg uit te voeren op een deel van een hoofdspoorweg dat daartoe buiten dienst is gesteld.	€ 4.870,-	-

- *Artikel 7 Regeling tarieven Spoorwegwet 2011*

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

Tabel 14: tarieven wijziging attest

Wijziging veiligheidsattest	Deel A	Deel B
wijziging van een veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die minder dan 300 personeelsleden een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 6.379,-	€ 4.252,-
Wijziging van een veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die 300 personeelsleden of meer een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 9.568,-	€ 6.379,-
wijziging van een veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die gebruik maakt van de hoofdspoorweg op één locatie ten behoeve van overgave van spoorvoertuigen of met zelfrijdend gereedschap of een daarmee vergelijkbaar voertuig om werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorweg uit te voeren op een deel van een hoofdspoorweg dat daartoe buiten dienst is gesteld.	€ 1.623,-	-

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

Niet van toepassing.

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

Niet van toepassing.

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

Niet van toepassing.

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

Niet van toepassing.

Veiligheidscertificaten deel B

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

Niet van toepassing.

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

Niet van toepassing.

Leges bij aanvraag voor een certificaat deel B

Zie tabel 12 en 13.

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

Niet van toepassing.

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

Niet van toepassing.

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

Niet van toepassing.

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

Niet van toepassing.

Veiligheidsvergunningen

Bij veiligheidsvergunningen gaat het om infrastructuur, onder beheer van ProRail. De veiligheidsvergunning is in 2014 vernieuwd met een looptijd van vijf jaar.

Redenen om de veiligheidsvergunningen bij te werken of te wijzigen

Niet van toepassing.

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

Niet van toepassing.

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

Niet van toepassing.

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

Niet van toepassing.

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

Niet van toepassing.

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

Ja, zie regeling tarieven spoorwegwet artikel 4, € 112, 00 euro per uur

8 Toezicht op spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders

8.1 Audits/inspecties/checklists

'Het spoor' in Nederland staat onder toezicht van de ILT. Het toezicht richt zich op een veilig en duurzaam gebruik van het spoor. Toezichtactiviteiten zijn o.a.:

- de toelating en certificering (vergunningverlening) van ondernemingen, bedrijven, voertuigen en infrastructuur.
- de handhaving van wet- en regelgeving (Spoorwegwet, Arbowet, relevante Europese regelgeving) met betrekking tot infrastructuur, personeel, materieel en veiligheidsprocessen.

Het toezicht op het railvervoer is een vorm van systeemtoezicht. Hierbij wordt toezicht uitgeoefend op basis van het veiligheidsbeheersysteem aangevuld met reality checks (handhavingsaudits op de werkvloer en in het veld) en objectinspecties (inspecties van materieel en infrastructuur).

Het toezicht omvat:

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

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 Vergunningverlening en passagiersrechten

In 2014 zijn diverse vergunningen verleend en vernieuwd. Bij de machinistenvergunningen is sprake van een inhaalslag. In de onderstaande tabel zijn de aantallen afgegeven vergunningen vermeld.

Tabel 15: aantal afgegeven vergunningen

Aantal vergunningen railvervoer	2014
bedrijfs- en materieelvergunningen	253
vergunningen voor infrastructuur	16
machinistenvergunningen	1354
% binnen kwaliteitsnorm	86

Sinds 4 oktober 2011 is de inspectie aangewezen als instantie die de rechten van reizigers in het treinverkeer behartigt en hen wijst op hun verplichtingen. Met ingang van 2011 kunnen reizigers incidenten daarom ook melden bij het Meld- en Informatiecentrum (MIC) van de inspectie.

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

Tabel 16: klachten passagiersrechten 2014

Passagiersrechten railvervoer	2014
aantal klachten	52
% binnen norm	95

8.3 Aandachtspunten voor de spoorveiligheid in Nederland

De prioriteiten in het handhavende toezicht door de inspectie worden bepaald op basis van risico's, politiek-maatschappelijke vraagstukken, beleidsdoelen van IenM en de Europese Commissie en de inspectieresultaten.

Handhavingsaudits zien er op toe of het veiligheidsbeheersysteem in de praktijk (op onderdelen) ook daadwerkelijk functioneert. 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. Bij overtredingen wordt handhavend opgetreden.

In 2014 zijn in het toezicht belangrijke aandachtspunten o.a.:

- Intern beleid met betrekking tot wegbekendheid (inclusief registratie);
- Verlenen rangeerbevoegdheid aan machinisten;
- STS-passages;
- Verscherpt toezicht op spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder in verband met veiligheid in de dienstregeling korte ter
- Aanbesteding van het korte termijnonderhoud door de beheerder.

In 2014 zijn 2168 inspecties¹² en 168 handhavingsaudits uitgevoerd. De inspecties zijn inclusief 60 inspecties namens de I-SZW (arbeidsveiligheid), w.o. veiligheid op de werkplaats en veiligheidsinstructies.

Tabel 17: aantallen handhavingsaudits en inspecties

Soort instrument	2014
Inspecties (incl. 168 I-SZW)	2168
Handhavingsaudit	168

In de meeste gevallen is bij geconstateerde overtredingen en/of tekortkomingen een signaal of waarschuwing afgegeven. De overtreding of tekortkoming betreft dan b.v. het niet kunnen tonen van de benodigde documenten, zoals de machinistenvergunning. Soms gaat de interventie verder en wordt een dwangsom of bestuurlijke boete opgelegd of wordt bestuursdwang toegepast. Zo is een last onder dwangsom opgelegd nadat herhaaldelijk geen geldige machinistenvergunning en/of bevoegdheidsbewijs kon worden getoond. Voor het veroorzaken van een botsing van een goederentrein op 13 augustus op het rangeeremplacement Zwolle is een boeterapport opgemaakt.

¹² Inclusief kabelbanen

Tabel 18: aantallen interventies

Soort instrument	2014
Voorlichting geven	48
Waarschuwing	102
Last onder dwangsom	6
Bestuursdwang	3
Verscherpt toezicht	2
Bestuurlijke boete	3

8.4 Beoordeling van jaarverslagen van infrastructuurbeheerders en de spoorwegbedrijven

Infrastructuurbeheerders, spoorwegbedrijven 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). De verplichting geldt voor alle houders van een A-veiligheidscertificaat. Ondernemingen die niet in Nederland zijn geregistreerd, hebben geen verslagplicht. Zij verstrekken gegevens op vrijwillige basis. In 2014 hebben alle houders van een A-veiligheidscertificaat hun jaarverslag ingediend. Van de buitenlandse ondernemingen hebben 5 ondernemingen vrijwillig een verslag overgelegd.

De jaarverslagen van de A-certificaathouders worden gebruikt bij het opstellen van dit jaarverslag. Opvallend is het onderlinge verschil in de verslaglegging. Dat betreft zowel de structuur, de inhoud als ook het vermelden en duiden van de verschillende incidenten en ongevallen. Het is niet zonder meer mogelijk de verslagen met elkaar te vergelijken en op basis daarvan de certificaathouders onderling te vergelijken. Hiervoor moet worden aangevuld met informatie uit andere bronnen zoals Promise van ProRail en de Meldingen Bijzonder Voorval van spoorwegondernemingen aan de ILT.

Bij het opstellen van het jaarverslag 2013 is reeds aangegeven dat de ILT het initiatief neemt om de verslaglegging meer te harmoniseren en tot een kwaliteitsslag aan te zetten. Doel is om over de verslaglegging 2015 wel in staat te zijn om de informatie uit de jaarverslagen van de certificaathouders met elkaar te kunnen vergelijken.

8.5 Klachten

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

De infrastructuurbeheerder claimde zijn rechten bij een van de spoorwegondernemingen en stuurde een factuur voor het gebruik van de infrastructuur die daarop gebaseerd is. Het factuurbedrag was te hoog.

Samenvatting van de klachten van de spoorwegondernemingen over de infrastructuurbeheerder die betrekking hebben op de voorwaarden vermeld in hun vergunning:

Er zijn geen klachten ontvangen in 2014.

9 Rapportage over de toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (CSM) voor risico-evaluatie en beoordeling

CSM on Supervision maakt in overweging 6 en art. 1.3 van de Richtlijn 2004/49/EG duidelijk wat de bedoeling van de wetgever is: aangeven waar de verantwoordelijkheden liggen. De risicoanalyse en beoordeling dienen gebaseerd te zijn op onze toezichtactiviteiten en gericht te worden aan de minister. De ILT kent het systeem van tweemaandelijks beleidssignalen, die o.a. gaan over de toereikendheid en/of toepasbaarheid van beleid, wet- en regelgeving.

De Europese regeling 2009/352/EG is in Nederland onverkort van kracht. Het stelt een gemeenschappelijke veiligheidsmethode vast voor risicoevaluatie 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 interface management 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. De Europese regeling 2009/352/EG is in Nederland zonder revisie van kracht.

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 Uitzonderingen m.b.t. het ECM-certificeringssysteem

Niet van toepassing.

De ontwikkeling van de veiligheid is overwegend positief. Bij eenzelfde aantal reizigers- en goederentreinkilometers is het overall aantal significante ongevallen ten opzichte van 2013 afgenomen. Er zijn in 2014 geen dodelijke slachtoffers onder reizigers en personeel. De meeste dodelijke slachtoffers vallen op overwegen.

Bij de botsingen valt het hoge aandeel rangeerbewegingen op. De dodelijke slachtoffers bij overwegen zijn niet alleen het gevolg van problemen met infra of aan voertuigen. Ook risicovol gedrag, zoals het klimmen over reeds gesloten slagbomen, is een belangrijke oorzaak.

Bij de botsingen is vaak een menselijke fout de oorzaak. Zo worden stootjukken aangereden door het verkeerd inschatten van de lengte van de trein. Bij de ontsporingen is vaker een handmatig wissel betrokken dat niet goed is omgezet. Bij 1 significante ontsporing is onderzoek gedaan door zowel de OvV als door de ILT. De ontsporing is het gevolg van een gebrek in een wissel als gevolg van niet uitgevoerd onderhoud. Dit ongeval past in het beeld van een eerder onderzoek door de ILT dat er verbeteringen nodig zijn in de wijze waarop het onderhoud wordt gepland en uitbesteed. Als maatregel na de ontsporing zijn alle wissels van hetzelfde type gecontroleerd en waar nodig is (aanvullend) onderhoud gepleegd.

Het vaststellen van de totale schade na een ongeval, zowel in kosten als in vertragingen, blijkt moeilijk. Niet altijd zijn de schades van alle betrokkenen geregistreerd. Redenen hiervoor zijn verschillend, zoals het niet willen melden van schade zolang de schadeaansprakelijkheid niet is afgewikkeld.

Bijlagen

- Bijlage A1: Hoofdspoor netwerk
- Bijlage A2: Ondernemingen en infrastructuurbeheerders 2014
- Bijlage B: Organisatiestructuur NSA (ILT en DGB) en OvV
- Bijlage C1: Kengetallen infrastructuurmanager
- Bijlage C2: Veiligheidsindicatoren: cijfergegevens
- Bijlage C3: CSI data en bijbehorende definities
- Bijlage D: Inschrijvingen voertuigregister

Bijlage A1: hoofdspoornetwerk



Bron: ProRail

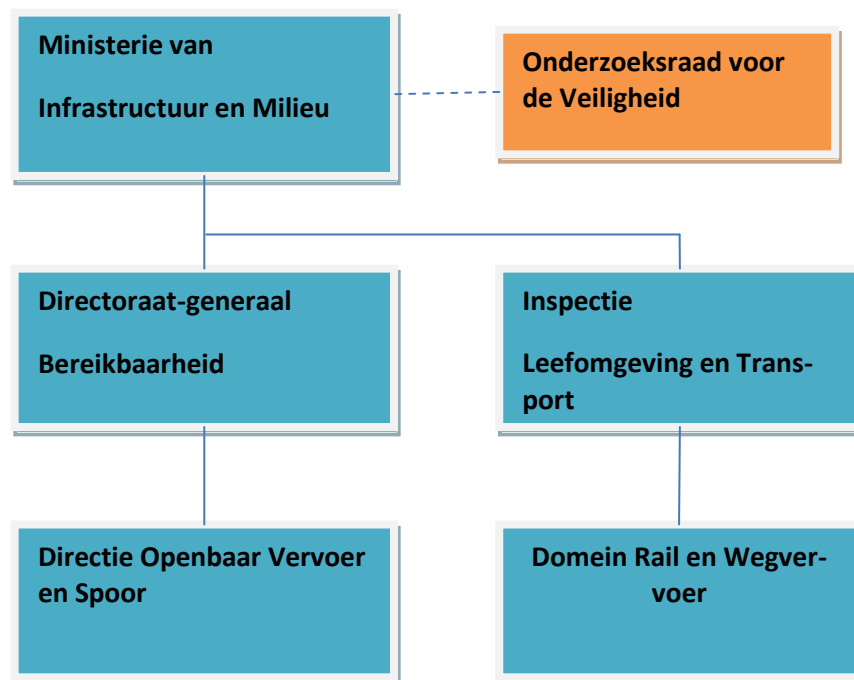
Legenda

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

Bijlage A2: Spoorwegondernemingen en infra-structuurbeheerders 2014

Infrastructuurbeheerders			
naam	postadres	postcode + woonplaats	website
ProRail	Moreelsepark 3	3511 EP Utrecht	www.prorail.nl
Spoorwegondernemingen			
naam	postadres	postcode + woonplaats	
Arriva Personenvervoer Nederland BV	Postbus 626	8440 AP Heerenveen	
BAM Rail B.V.	Postbus 3172	4800 DD Breda	
Bentheimer Eisenbahn	Otto-Hahn-strasse 1	48529 Nordhorn	
NMBS Logistics NV (België)	Hallepoortlaan 40	1060 Brussel	
Captrain Belgium (België)	Italiëler 2	2000 Antwerpen	
Connexxion 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	
Eurailscout Inspection & Analysis BV	Postbus 349	3800 AH Amersfoort	
Heavy Haul Power			
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)	
Locon Benelux	Noordzeelaan 20 B	8017 JW Zwolle	
LTE Netherlands BV	Moezelweg 151	3198 LS Rotterdam	
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	
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	
Ricardo	Catherijnesingel 33	3511 GC Utrecht	
Rurtalbahn Benelux BV	Postbus 59169	3008 PD Rotterdam	
SBB-cargo	Riggenbachstrasse 6	4600 Otten	
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	
TXLogistic	Lichtenauerlaan 102	3062 ME Rotterdam	
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: Organisatiestructuur NSA (ILT en DGB) en OvV



Bijlage C1: Kengetallen infrastructuurmanager

Onderwerp	Waarde	Bron
Treinkilometers	1,557E+08	2014: cijfers uit jaarverslagen en de opgave ProRail
Reizigerstreinkilometers	1,45E+08	2014: cijfers uit jaarverslagen en de opgave ProRail
Reizigerskilometers	1,9E+10	2014: cijfers uit jaarverslagen van de railondernemingen
Aantal spoorwegovergangen	2282	Opgave ProRail
Aantal kilometers spoor	7030	Opgave ProRail
Aantal lijnkilometers spoor	3061	Opgave ProRail
Percentage hoofdspoor met ATB	100%	Opgave ProRail
Percentage treinkm's met ATB- of ERTMS-spoorlijngebruik (hoofdspoor)	100%	Opgave vervoerders en ProRail

Het aantal spoorwegovergangen is verlaagd na verwijdering van het aantal dienstoverwegen/-paden en perronoverwegen/-paden die niet volgens de ERA-definitie tot de spoorwegovergangen behoren.

Bijlage C2: Veiligheidsindicatoren: cijfergegevens

Letsel reizigers

Reizigers	Letaal	Zwaar gewond
Totaal	0	0

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

Maatschappij	Letaal	Zwaar gewond
Reizigers	0	0
Spoorwegpersoneel	0	0
Overweggebruikers	7	4
Onbevoegden op het spoor	1	0
Anderen	1	0
Totaal	9	4

Significante ongevallen (excl. suicides).

Onderwerp	significant
Botsing trein-trein	2
Botsing trein-object	1
Ontsporing	1
Overwegongeval / aanrijdingen	13
Persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel	1
Brand in rollend materieel	0
Overige type ongevallen	1
Totaal	19

Letsel onder personeel

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

Ongevallen van treinen met gevaarlijke stoffen

Onderwerp	significant
Ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn vrijgekomen	0 ¹³ (0)
Ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken	1 ¹⁴ (0)
Totaal	1

¹³ Niet opgenomen is het vrijkomen van een gevaarlijke stof als gevolg van een lekkende afsluiter. Weliswaar is er meer dan 6 uur vertraging maar het vrijkomen is niet het gevolg van een ongeval.

¹⁴ De botsing is niet significant op grond van de eerder gemelde criteria. Echter, omdat er gevaarlijks stoffen zijn betrokken in het ongeval, moet het ongeval toch aan de ERA worden gemeld

Bijlage C3: CSI data en bijbehorende definities

Safety indicators according to Annex I of the Railway Safety Directive (Directive 2004/49/EC)

1. Indicators relating to accidents

1.1. Total number of significant accidents and average number of significant accidents (per million train kilometres), broken down into the following types of accident

	All types of accident	Collisions of trains including collisions with obstacles within the clearance gauge	Derailments of trains	Level crossing accidents including accidents involving pedestrians at level	Accidents leading to personal injury caused by moving railway vehicles, excluding	Vehicle fires	Other accidents
Total	19	3	1	13	1	0	1
Average number	0.122	0.019	0.006	0.084	0.006	0.000	0.006

1.2. Total number and average number (per million train kilometres) of serious injuries and fatalities by type of accident, broken down into the following categories

1.2.1. Person seriously injured

	All types of accident	Collisions of trains including collisions with obstacles within the clearance gauge	Derailments of trains	Level crossing accidents including accidents involving pedestrians at level	Accidents leading to personal injury caused by moving railway vehicles, excluding	Vehicle fires	Other accidents
Total seriously injured	4	0	0	5	0	0	0
Average number seriously injured	0.026	0.000	0.000	0.032	0.000	0.000	0.000

Of whom:

Passengers	0	0	0	0	0	0	0
Average number of seriously injured passengers	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Average number of seriously injured passengers per billion passenger kilometres	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Average number of seriously injured passengers per million passenger train kilometres	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Employees, including the staff of contractors	0	0	0	0	0	0	0
Average number of seriously injured employees, including contractors	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Level crossing users	4	0	0	4	0	0	0
Average number of seriously injured level crossing users	0.026	0.000	0.000	0.026	0.000	0.000	0.000
Unauthorised persons on railway premises	0	0	0	0	0	0	0
Average number of seriously injured unauthorised persons on railway	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Others	0	0	0	0	0	0	0
Average number of others seriously injured	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

1.2.2. Person killed

	All types of accident	Collisions of trains including collisions with obstacles within the clearance gauge	Derailments of trains	Level crossing accidents including accidents involving pedestrians at level crossings	Accidents leading to personal injury caused by moving railway vehicles, excluding collisions	Vehicle fires	Other accidents
Total number of fatalities	9	1	0	7	1	0	0
Average number of fatalities	0.058	0.006	0.000	0.045	0.006	0.000	0.000

Of whom:

Passengers	0	0	0	0	0	0	0
Average number of passengers killed	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Average number of passengers killed per billion passenger kilometres	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Average number of passengers killed per million passenger train kilometres	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Employees, including the staff of contractors	0	0	0	0	0	0	0
Average number of employees, including the staff of contractors killed	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Level crossing users	7	0	0	7	0	0	0
Average number of level crossing users killed	0.045	0.000	0.000	0.045	0.000	0.000	0.000
Unauthorised persons on railway	1	0	0	0	1	0	0
Average number of unauthorised persons on railway premises killed	0.006	0.000	0.000	0.000	0.006	0.000	0.000
Others	1	1	0	0	0	0	0
Average number of others killed	0.006	0.006	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

2. Indicators relating to dangerous goods

Total and average numbers (per million train kilometres) of accidents in connection with the carriage of dangerous goods, broken down into the following categories

	Accidents in which at least one rail vehicle carrying dangerous goods	Accidents in which dangerous goods were released
Total	1	0
Average	0.006	0.000

3. Indicators relating to suicides

Total and average numbers (per million train kilometres) of suicides

	Suicides	Attempted suicides
Total	192	11
Average number	1.235	0.071

4. Indicators relating to incidents and near misses

Total number and average number (per million train kilometres) of incidents and near misses, broken down into the following categories

	All incidents and near misses	Broken rails (EIUs only)	Buckled rails (EIUs only)	Signalling errors (EIUs only)	Signals passed at danger	Broken wheels	Broken axles
Total	214	63	0	39	112	0	0
Average number	1.376	0.405	0.000	0.251	0.720	0.000	0.000
Resulting in an accident						0	0
Found in service						0	0
Found during regular maintenance						0	0

5. Indicators relating to the consequences of significant accidents

Total amount in Euro and average values (per million train kilometres) for

	Number of deaths and serious injuries multiplied by the value of avoiding accident	Costs of damage to rolling stock and infrastructure	Costs of environmental damage*	Costs of delays caused by accidents
Total costs	21,171,529	5,683,300	n.a.	1,409,740
Average costs	136,128	36,542	n.a.	9,739

n.a. is not available

6. Indicators relating to technical safety of infrastructure and its implementation

6.1 Automatic train protection

Percentage of tracks with automatic train protection (EIUs only)	100%
Percentage of train kilometres run using operational train protection systems	100%

6.2 Number of level crossings (in total, per line kilometre and per track kilometre), broken down into the following eight types:

	With user-side automatic warning	With user-side automatic protection	With user-side automatic protection and automatic warning	With user-side automatic protection and automatic warning and with rail-side protection	With user-side manual warning	With user-side manual protection	With user-side manual protection and manual warning
Actively protected level crossings	66	0	1482	0	176	0	38
Average number per line kilometre	0.022	0.000	0.484	0.000	0.057	0.000	0.012
Average number per track kilometre	0.009	0.000	0.211	0.000	0.025	0.000	0.005

	Total
Passively protected level crossings	520
Average number per line kilometre	0.170
Average number per track kilometre	0.074

7. Indicators relating to the safety management system

Total number of internal checks (audits) carried out	147
Percentage of internal checks (audits) carried out in relation to the number of checks stipulated or planned	88%

Bijlage D: Inschrijvingen voertuigregister

	Totaal
AAE Cargo AG	1
AAE Freightcar S.à r.l.	15
AAE RailLease S.à r.l.	917
AAE RailFleet S.à r.l.	91
ABN Amro Lease N.V.	2
Alpha Trains Luxembourg No2 Sarl	12
Alpha Trains Luxembourg Sarl	4
ANSALDOBREDA S.p.A.	72
Arriva International Trains Limited	27
Arriva Personenvervoer Nederland B.V.	337
Atir-Rail	181
BAL Global Finance (Deutschland) GmbH	126
BAM RAIL B.V.	34
BASF SE	126
Bentheimer Eisenbahn AG	1
CBRAIL S.à.r.l.	1
CFL cargo	25
Connexion NV	50
Corus staal	6
DB Schenker Rail Deutschland AG	665
DB Schenker Rail Nederland N.V.	142
Deutsche Leasing für Sparkassen und Mittelstand GmbH	75
Eiffage Rail Deutschland GmbH	1
Ermewa Ferroviaire	585
Eurailscout Inspection & Analysis	6
GATX Rail Austria GmbH	2498
GATX Rail Germany GmbH	2702
GATX Rail Poland Sp.z o.o.	981
GATX Wagon Leasing GmbH	13
GATX Zweite Wagon Leasing GmbH	20
GE Capital Rail Services GmbH & Co KG	250
Gerd Dieter Wenske	10
GRAWACO C.V.	40
Herik Rail Treincharters B.V.	1
Het Spoorwegmuseum	62
Historisch Streekvervoer Achterhoek	2
HSA Beheer N.V.	19
HSL Logistiek BV (NL)	4
Infraspeed Maintenance b.v.	2
J. Fijn techniek B.V.	7
Kockums Industrier AB	1

Kurt Nitzer (GmbH & Co.) KG	15
LBSH Leasing GmbH & Co. KG	75
Lloyds Register Rail Europe B.V.	1
LOCON Benelux BV	18
LTE Logistik- und Transport-GmbH	2
Macquarie European Rail	58
Matériel Ferroviaire et Industriel S.A.	38
Ministerie van Defensie	248
Mr. J.L. Pit Beheer B.V	3
Nacco Luxembourg S.a.r.l.	400
NACCO S.A.S	902
NedTrain B.V.	4
Niteq B.V.	1
NS Financial Services Company	1379
NS Reizigers BV	1966
On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausr. mbH	816
Ontspanningsvereniging NS RB Haarlem	1
ORV On Rail Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahn- waggons mbH	784
Personeelsvereniging NS Rotterdam	2
Rail Rolling Stock B.V.	91
Railinsight BV	4
Railpool München	27
Railpromo Fleet Services B.V.	1
RailReLease BV	43
RAS Rail B.V.	23
Rotterdam Rail Feeding	13
SC Rail Leasing Europe B.V.	5
Shunter B.V.	4
Speno International S.A.	2
Spitzke Logistik GmbH	3
Stichting DE III	1
Stichting Historisch Dieselmaterieel (ANBI)	15
Stichting Klassieke Locomotieven	1
stichting Mat'64	2
Stoom Stichting Nederland	12
Strukton Rail Materieel	175
Swietelsky Baugesellschaft m.b.H	19
TRANSRAIL SNC	1142
UBS Leasing	229
Veluwsche Stoomtrein Maatschappij	142
Voestalpine Railpro B.V.	1317
VolkerRail Plant & Equipment B.V.	69
VPS Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH	58
VTG Deutschland GmbH	1460
Wagon Care B.V.	134
WASCOSA AG	842
Zuid-Limburgse Stoom Maatschappij	28
	22689
CB Rail Leasing S.a.r.l.	2
DB Schenker Rail Deutschland AG	1
Het Spoorwegmuseum	10

Husa Transportation Railway Services Nederland BV	3
NS Financial Services Company	1
	17
NS Financial Services Company	60
	60
AAE Railcar S.à r.l.	157
AAE RailLease S.à r.l.	49
BAM RAIL B.V.	1
DB Schenker Rail Deutschland AG	220
DB Schenker Rail Nederland N.V.	96
Herik Rail Treincharters B.V.	1
Het Spoorwegmuseum	2
On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausr. mbH	18
Railpromo Fleet Services B.V.	1
Rotterdam Rail Feeding	3
Strukton Rail Materieel	1
VolkerRail Materieel	6
VTG Deutschland GmbH	597
Zuid-Limburgse Stoom Maatschappij	3
	1155
BAM RAIL B.V.	2
DB Schenker Rail Nederland N.V.	8
NS Financial Services Company	2
NS Reizigers BV	158
On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausr. mbH	5
Railpool München	1
Voestalpine Railpro B.V.	50
	226
NedTrain B.V.	2
NS Financial Services Company	2
VolkerRail Materieel	3
	7
NS Financial Services Company	3
NS Reizigers BV	227
	230
AAE RailLease S.à r.l.	3
BAM RAIL B.V.	11
DB Schenker Rail Deutschland AG	20
DB Schenker Rail Nederland N.V.	11
Herik Rail Treincharters B.V.	2
NedTrain B.V.	1
NS Financial Services Company	8
NS Reizigers BV	173
RailMotion AG	1
Rotterdam Rail Feeding	2
Shunter B.V.	4
Strukton Rail Materieel	2
UBS Leasing	76
Voestalpine Railpro B.V.	266
VolkerRail Materieel	6
VolkerRail Plant & Equipment B.V.	1

VTG Deutschland GmbH	29
	616
Voest Alpine Railpro B.V.	1
VolkerRail Materieel	1
	2
Totaal	25002