



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Jaarverslag 2012 van de Nederlandse Autoriteit voor Spoorveiligheid

Datum	22 augustus 2013
Status	Definitief

Colofon

Inspectie Leefomgeving en Transport
domein Rail en Wegvervoer

Nieuw Uitleg 1, Den Haag

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

Versie

22 augustus, definitief

Inhoudsopgave

Colofon 2

A . Voorwoord 5

- 1 Het veiligheidsjaarverslag 5
- 2 Samenvatting 2012 7

B . Introductie 8

- 1 Doelstelling, inhoud en werkwijze 9
- 2 Informatie over de spoorweginfrastructuur 14
- 3 Samenvatting – Algemene Trendanalyse 16

C . Organisatie 18

- 1 Introductie op de organisatie 18
- 2 Organigram 18

D . De ontwikkeling van de spoorveiligheid 19

- 1 Initiatieven om de veiligheidsuitvoering te handhaven/verbeteren 19
- 2 Gedetailleerde trendanalyse 22
- 3 Het resultaat van de veiligheidswaarschuwingen 40

E . E. Belangrijke aanpassingen in de wetgeving en regelgeving 41

F . De ontwikkeling van veiligheidscertificering en -vergunningen 44

- 1 Nationale wetgeving – startdata – beschikbaarheid 44
- 2 Veiligheidscertificaten deel A 45
- 3 Veiligheidscertificaten deel B 47
- 4 Veiligheidsvergunningen 48

G . Toezicht op spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders 50

- 1 Omschrijving van het toezicht op spoorwegondernemingen en
infrastructuurbeheerders 50
- 2 Beoordeling van jaarverslagen van infrastructuurbeheerders en de
spoorwegbedrijven 54
- 3 Klachten 54

H . Verslag over de toepassing van de CSM betreffende risicoanalyse en beoordeling 55

I . Alternatieve maatregelen vanwege afwijkingen van ECM certificeringsopzet 56

J . Conclusies over het rapportagejaar 2012 – Prioriteiten 57

K . Bronnen van informatie 58

L . Bijlagen 59

Bijlage A1.: Spoorwegwet in Nederland, het hoofdspoor voor treinverkeer 60

*Bijlage A2.: Ondernemingen die een veiligheidsattest, certificaat, vergunning, of
erkenning ontvingen van de ILT in relatie tot de spoorsector in Nederland 61*

Bijlage A2.1: Kengetallen infrastructuurmanager 64

<i>Bijlage B: Organigram NSA</i>	65
<i>Bijlage C.: Veiligheidsindicatoren: cijfergegevens en gebruikte definities</i>	66
<i>Bijlage C1.: CSI-gegevens</i>	66
<i>Bijlage C1.1 Overzicht van de prestaties</i>	66
<i>Bijlage C1.2: Berekende NRW- en MWA-waarden</i>	76
<i>Bijlage C1.3: Het behalen van de doelstellingen voor de risicodragers uit de Derde Kadernota Railveiligheid</i>	77
<i>Veilig vervoeren</i>	77
<i>Veilig werken</i>	78
<i>Veilig leven</i>	79
<i>Thema overstijgend</i>	79
<i>Bijlage C2.: Gebruikte definities</i>	77
<i>Bijlage C2.1: Definities volgens richtlijn 91/03</i>	80
<i>Bijlage C2.2: Nationale definities</i>	81
<i>Bijlage C3.: Afkortingen</i>	82
<i>Bijlage D.: Status invoering Europese regelgeving in de Nederlandse wet- en regelgeving</i>	83
<i>Bijlage E.: De ontwikkeling van veiligheidscertificering en autorisatie –Numerieke gegevens</i>	84
<i>Bijlage E1.: Veiligheidscertificaten volgens Besluit 2004/49/EG</i>	84
<i>Bijlage E1.1 Aantal geldige veiligheidscertificaten deel A, afgegeven in 2012 en daarvoor, geldig in 2012</i>	84
<i>Bijlage E1.2 Aantal geldige veiligheidscertificaten deel B, afgegeven in 2012 en daarvoor, geldig in 2012</i>	84
<i>Bijlage E1.3 Aantal geldige veiligheidscertificaten deel A, afgegeven in 2012 en daarvoor, geldig in 2012</i>	84
<i>Bijlage E1.4 Aantal nieuw toegekende veiligheidscertificaten deel B voor spoorwegondernemingen, afgegeven in 2012</i>	84
<i>Bijlage E1.5 Aantal ingetrokken veiligheidscertificaten deel A in 2012</i>	85
<i>Bijlage E1.6 Aantal ingetrokken veiligheidscertificaten deel B in 2012</i>	85
<i>Bijlage E1.7 Lijst van landen waar spoorwegondernemingen, die een aanvraag ingediend hebben voor een deel B in Nederland, hun deel A hebben verkregen.</i>	85
<i>Bijlage E2.: Veiligheidsautorisaties volgens besluit 2004/49/EG</i>	87
<i>Bijlage E2.1 Aantal geldige veiligheidsautorisaties in het jaar 2012 en in de voorgaande jaren die nog geldig waren aan het eind van 2012</i>	87
<i>Bijlage E2.2 Aantal aanvragen voor veiligheids-autorisaties die toegekend zijn aan infrastructuur-managers, afgegeven in 2012</i>	87
<i>Bijlage E2.3 Aantal aanvragen voor veiligheids-autorisaties van een infrastructuurbeheerder die afgewezen zijn in 2012</i>	87
<i>Bijlage E3./E4.: Procedurele aspecten – Veiligheidscertificaten deel A en B</i>	88
<i>Bijlage E5.: Procedurele aspecten – Veiligheidsautorisatie infrastructuurbeheerder</i>	89
<i>Bijlage E6.: Aantal afgegeven machinistenvergunningen in 2012</i>	89

A . Voorwoord

1 Het veiligheidsjaarverslag

Voor u ligt het veiligheidsjaarverslag 2012 van de Nederlandse autoriteit voor spoorveiligheid (National Railway Safety Authority = NSA). Alle taken van de NSA worden door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) uitgeoefend voor zover ze niet aan anderen zijn opgedragen en gemandateerd. Het volgen en ontwikkelen van een regelgevingskader voor veiligheid is opgedragen en gemandateerd aan het Directoraat-Generaal Bereikbaarheid (DGB) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM).

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

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

Qua indeling volgt het veiligheidsjaarverslag de richtlijnen van de ERA voor het 'NSA annual safety report'. Met de publicatie van dit veiligheidsjaarverslag wordt voldaan aan artikel 18 van de Europese spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Op 21 april 2012 zijn twee treinen (een intercity en een sprinter) van NS Reizigers frontaal gebotst ter hoogte van Amsterdam Westerpark. Er viel een dode, meer dan honderd gewonden, waaronder tientallen zwaargewonden en er ontstond grote materiële schade. Ook personeelsleden van NS Reizigers zijn gewond geraakt. Onderzoek door de Onderzoeksraad voor Veiligheid wees uit dat naast het passeren van een stoptonend sein het ongeval veroorzaakt is door een te krappe planning op een tijdelijke enkelbaanssituatie vanwege werkzaamheden aan de sporen. De ILT heeft in oktober 2012 NS Reizigers en infrastructuurbeheerder ProRail onder verscherpt toezicht geplaatst.

In de nasleep van het ongeval bij Amsterdam Westerpark is de aanpak rond het terugdringen van stoptonendseinp passages (STS-passages) nader bekeken. Over 2012 steeg voor het eerst sinds jaren het aantal STS-passages. De branchedoelstelling (50% reductie t.o.v. de aantallen van 2003 en 75% reductie van het risico ten opzichte van 2003) is nog niet gerealiseerd. De ILT monitort deze doelstelling, samen met die van het Verbeterplan van ProRail. 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 uitrol van ERTMS.

In februari 2012 heeft de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (Commissie Kuiken; februari 2012) gerapporteerd over haar werkzaamheden. Onderdeel van het Kabinetsbeleid is verdere implementatie van ERTMS vanaf 2016. Ook is op aanbeveling van de Commissie Kuiken besloten de ILT opdracht te geven om een vijfjaarlijkse toets uit te voeren op de fysieke kwaliteit en veiligheid van de Nederlandse spoorinfrastructuur (hoofdspoor). De eerste toets staat gepland voor 2013.

In 2012 reed de eerste V250 ('Fyra') over het HSL-traject tussen Amsterdam en Brussel. In de winter van 2012/2013 ontstonden ernstige problemen met deze treinen, zowel in Nederland als in België. Dit leidde tot het stilleggen van het vervoer met deze treinen in beide landen. Op het moment van verschijnen van dit jaarverslag is door beide landen besloten het project V250 te staken en is een juridische strijd gaande tussen Nederland en België en fabrikant Ansaldo Breda over de financiële gevolgen. De Tweede Kamer heeft besloten tot een parlementaire enquête naar de gang van zaken rond de V250, waarbij onder meer het toelatingsproces aan de orde zal komen.

Een quick scan door de ILT naar de invloed van het gebruik van nieuwe contractvormen door de infrastructuurbeheerder bij de uitbesteding van beheer en onderhoud aan procesaannemers geeft aanleiding om hier in 2013 verder op in te gaan.

In 2012 is voor wat betreft vergunningverlening de voornaamste ontwikkeling de eerste afgifte van een machinistenvergunning (zie Bijlage D van dit jaarverslag) en de erkenning van opleidingsinstituten voor machinistenopleidingen. Daarnaast is een aanvang gemaakt met de erkenning van "entities in charge of maintenance".

De veiligheidsautorisatie voor de Hanzelijn tussen Zwolle en Lelystad is eveneens afgegeven in 2012.

De veiligheidsprestatie bij alle acht de voornaamste veiligheidsindicatoren is volgens

de Europese systematiek 'aanvaardbaar' over 2012. Maar dit betreft een afweging van meerjarencijfers, waarbij een marge van 20% wordt gehanteerd. Wordt gekeken naar de doelstelling "permanente verbetering" uit de Derde Kadernota Railveiligheid, dan is over 2012 die doelstelling bij vijf van de acht voornaamste veiligheidsindicatoren niet gehaald (bij de categorieën 'reizigers', 'overweggebruikers', 'spoorwegpersoneel', 'onbevoegden', 'anderen'). Zie tabel 1.

Tabel 1: Belangrijkste indicatoren voor spoorveiligheid. Als de MWA-waarde lager of gelijk aan de NRW-waarde, dan is er sprake van "permanente verbetering" conform de doelstellingen van de Derde Kadernota Railveiligheid (resultaat in kolom 3KR). Als de MWA-waarde hoger is dan de NRW-waarde, maar binnen de marge van 20% blijft, dan is volgens de Europese systematiek sprake van een "aanvaardbare veiligheidprestatie".

De verwijzingen bij risicodragers zijn naar hoofdstukken in de Derde Kadernota Railveiligheid.

Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator voor 2012 berekend	NRW 2006 - 2011	MWA 2008 - 2012	3KR gehaald
<i>Veilig vervoeren (Hoofdstuk 5)</i>					
Veiligheidsrisico treinreizigers	FWSI onder reizigers / jaar / mld passagierstreinkm's	27,46	6,10	6,57	nee
	FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigerskm's	0,22	0,05	0,05	ja
<i>Veilig werken (Hoofdstuk 6)</i>					
Voorkomen arbeidsongevallen	FWSI onder spoorpersoneel / jaar / mld treinkm's	5,34	1,89	2,25	nee
<i>Veilig leven (Hoofdstuk 7)</i>					
Overwegveiligheid	FWSI onder overweggebruikers / jaar / mld treinkm's	92,19	97,84	97,05	ja
	FWSI onder overweggebruikers / jaar / ((treinkm's*aantal overwegen)/ spoorkm's)	110,44	106,3	108,7	nee
Onbevoegden op het spoor	FWSI onder onbevoegden op het spoor / jaar / mld treinkm's	8,02	6,76	7,21	nee
	FWSI onder "anderen (derden)" / jaar / mld treinkm's	8,02	7,84	7,99	nee
<i>Thema overstijgend (Hoofdstuk 8)</i>					
Overall	Totaal FWSI / jaar / mld treinkm's (exclusief spoorsuicides of pogingen daartoe)	139	129	127	ja

B . **Introductie**

1 Doelstelling, inhoud en werkwijze

Doel en doelgroep

Het doel van dit veiligheidsjaarverslag is:

- Een overzicht geven van de ontwikkeling van de railveiligheid op het Nederlandse spoorweginet in 2012.
- De jaarlijkse aantallen ongevallen en incidenten toetsen aan de doelstellingen die in de Derde Kadernota Railveiligheid staan geformuleerd.
- Inzicht bieden in de (trendmatige) ontwikkeling van de verschillende spoorwegongevallen met letsel aan de hand van indicatoren voor dergelijke ongevallen.

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

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

De primaire doelgroepen van het veiligheidsjaarverslag zijn:

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

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

Inhoud

De inhoud van het veiligheidsjaarverslag is gebaseerd op de indeling zoals die door de ERA is voorgeschreven (template EN 2012 v15) en op de Europese veiligheidsindicatoren en de veiligheidsindicatoren uit de Derde Kadernota Railveiligheid.

Definities

Vóór het verschijnen van de Derde Kadernota hanteerde Nederland andere definities voor een groot aantal indicatoren. De invoering van de Europese definities maakte het deels onmogelijk trendmatige uitspraken te doen. Voor een beperkt aantal

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

indicatoren ('reizigers', 'anderen', 'onbevoegden') is in 2013 een hercategorisering uitgevoerd, zodat voor die indicatoren trendmatige uitspraken weer mogelijk zijn. De reden waarom dit voor slechts enkele indicatoren is gebeurd, is omdat hercategorisering zeer arbeidsintensief werk is (incidenten uit het verleden moeten opnieuw geduid worden) en voor deze paar indicatoren dit om meerdere redenen noodzakelijk bleek. Effect is wel dat bij de categorieën 'reizigers', 'anderen' en 'onbevoegden' de hier gepresenteerde cijfers kunnen afwijken ten opzichte van de ILT publicaties over 2010 en 2011.

Afwijkende cijfers

De jaarlijkse cijfers over de spoorwegveiligheid worden zo zorgvuldig mogelijk geïnventariseerd vanuit de incidentenmeldingen van de spoorwegmaatschappijen. De interpretatie van deze gegevens en daarmee de categorisering is een intensief proces, waarbij voortschrijdend inzicht een rol speelt. Nadere analyses kunnen leiden tot hercategorisering (zie hierboven), waardoor de gepresenteerde cijfers kunnen afwijken van eerder in het jaar of het jaar ervoor gepubliceerde cijfers.

De systematiek van de ERA voor de berekening van de nationale referentiewaarden (NRW) en meerjaren gemiddelden (MWA) voorziet in een gewijzigde beoordelingsperiode ten opzichte van voorgaande jaren².

Leeswijzer

Uitgangspunt voor de indeling van dit jaarverslag is het door de ERA opgestelde indeling ('template' EN 2012 v15), aangevuld met de thema's veilig vervoeren, veilig werken en veilig leven uit de Derde Kadernota Railveiligheid (zie hoofdstuk D.2.). Daar waar de indeling wringt met de leesbaarheid, is de indeling (licht) aangepast.

- De gehanteerde definities de veiligheids categorieën zijn terug te vinden in Bijlage C2.
- Het gebruik van de grafieken is anders dan in het jaarverslag over 2011. De ERA vraagt naar grafische weergaven waarin absolute getallen zijn gerelateerd aan treinkilometers. Deze grafieken treft u aan in bijlage C1.1. Grafieken die alleen absolute getallen weergeven, zijn omwille van de leesbaarheid ditmaal opgenomen in de gedetailleerde trendanalyse in hoofdstuk D.2.
- De berekening van de nationale referentiewaarden (NRW) en meerjaren gemiddelden (MWA) conform de Europese berekeningssystematiek staan in Bijlage C1.2, inclusief de berekeningsmethodiek.
- Het overzicht van de doelstellingen uit de Derde Kadernota staat in Bijlage C1.3.

Gehanteerde methodiek en informatieverzameling

Reikwijdte van de analyse

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

De ILT houdt toezicht op het totale spoor. Omdat de gebeurtenissen op terreinen buiten het hoofdspoor niet vallen onder de definities van de ERA en omdat de Derde Kadernota Railveiligheid op die definities is gebaseerd, zijn gegevens over die terreinen niet in deze analyse opgenomen.

² In de in juni 2013 verschenen ILT publicatie 'Railveiligheidsindicatoren 2012' is deze gewijzigde beoordelingsperiode nog niet toegepast. Daardoor verschillen de daarin gepresenteerde berekende waarden van die in dit jaarverslag. Ook berust 'Railveiligheidsindicatoren 2012' op de in mei 2013 bekende gegevens, waardoor ook afwijkingen kunnen optreden.

Europese methodiek voor referentiewaarden

Alle definities en afkortingen zijn opgenomen in Bijlage C2.

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

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

De Europese Commissie heeft voor verschillende groepen risicodragers nationale referentiewaarden (NRW) geformuleerd. Die waarden zijn gebaseerd op de letsels en de prestaties van het vervoer over het spoor. Lidstaten streven ernaar het meerjarige gewogen gemiddelde (MWA = moving weight average) lager te laten zijn dan de NRW. Het jaar 2012 wordt getoetst aan de referentiewaarde over 2006 t/m 2012. Een afwijking van 20% is acceptabel voor het oordeel 'aanvaardbare veiligheidsprestatie'.

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

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

Behalve van de NRW en van de MWA wordt in het jaarverslag 2012 gebruik gemaakt van het begrip FWSI, om niet-letaal letsel te kunnen wegen. FWSI staat voor fatalities and weighted serious injuries = aantal doden + (0,1 x het aantal zwaar-gewonden).

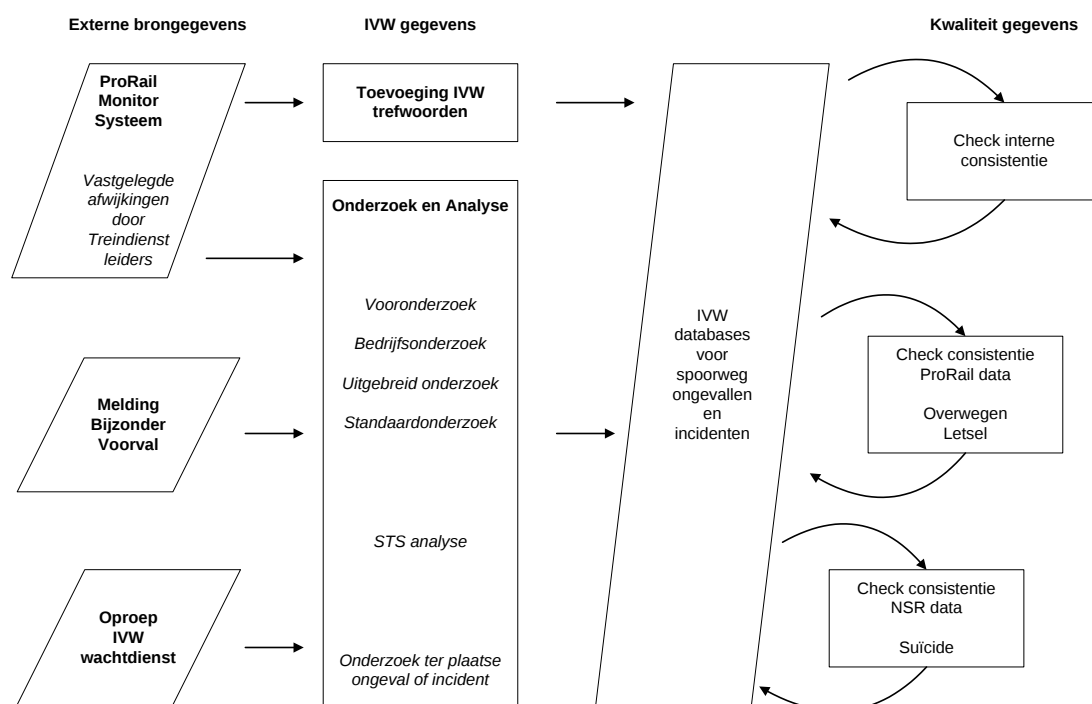
In de berekeningen speelt de lengte van het aantal kilometers spoor een rol, evenals het aantal gereden kilometers. Dubbelspoorlijnen worden voor het bepalen van het aantal kilometer spoor twee keer geteld.

De Derde Kadernota Railveiligheid bevat enkele indicatoren die een aanvulling vormen op de door de ERA gevraagde gegevens. Daarnaast hanteert de nota de doelstelling 'permanente verbetering', die alleen behaald kan worden als de MWA-waarde kleiner of gelijk is aan de NRW-waarde. In afwijking tot het oordeel 'aanvaardbare veiligheidsprestatie' uit de Europese methodiek wordt hier dus geen marge van 20% geaccepteerd.

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

Gegevens verzamelen

Dit jaarverslag is opgesteld op basis van gegevens over ongevallen en incidenten die de Inspectie voor een deel gemeld krijgt van ProRail, van spoorwegondernemingen en van andere deelnemers aan het spoorstelsel en die de Inspectie deels zelf genereert door middel van onderzoek en analyse. Daarnaast gebruikt de Inspectie eigen inspectiegegevens over ongevallen, inspecties, baanwerkers, tunnelveiligheid, stoptonend seinpassages en dergelijke. Figuur 1 geeft een overzicht van de informatiestromen over ongeval- en incidentgegevens die de basisinformatie leveren voor de analyses in andere hoofdstukken.



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

De ILT ontvangt dagelijks een overzicht van alle afwijkingen die door de verkeersleiding is vastgelegd in het monitorsysteem van de infrastructuurbeheerder. Een deel van deze afwijkingen is gerelateerd aan veiligheid en geeft aanleiding tot het instellen van een vooronderzoek.

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

De ILT voert aan de hand van checklists standaard inspecties uit naar stoptonend seinpassages (STS-passages) en overwegongevallen. De Inspectie levert van de STS-passages jaarlijks een separate analyse.

De informatie van de 'meldingen bijzonder voorval' en de resultaten van inspectie ter plaatse worden onderling vergeleken om na te gaan of de gegevens volledig en consistent zijn. Vervolgens toetst de Inspectie ze aan criteria voor relevantie. De Inspectie kan besluiten de bij een incident betrokken partijen een uitgebreid onderzoek te laten uitvoeren.

De ILT ontvangt jaarlijks uiterlijk 30 juni van vervoerders de wettelijk verplichte veiligheidsjaarverslagen. De gegevens over incidenten uit deze verslagen worden vergeleken met de al bekende incidentgegevens en meegenomen in de analyse.

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

Beoordeling van letsel

De letselaantallen worden als volgt beoordeeld en gepresenteerd:

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

Criteria voor relevantie

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

Voor ongevallen gelden bijvoorbeeld de volgende criteria:

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

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

spoorwegennet hoofdspoor (kilometers)	3063
treinkilometers hoofdspoor (2012)	149,7 miljoen
aantal spoorwegondernemingen personenvervoer hoofdspoor	8
reizigerskilometers hoofdspoor (2012)	17,25 miljard
aantal spoorwegondernemingen goederenvervoer hoofdspoor	22
goederentreinkilometers (2012)	12,8 miljoen
aantal infrastructuurmanagers hoofdspoor (vergunningplichtig)	1
aantal infrastructuurmanagers hoofdspoor (overig)	1
Aantal contractaannemers hoofdspoor	21

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

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

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

Het hoofdspoor kenmerkt zich door een grotendeels afgeschermd en controleerbare spoorlijn en dito stations.

Ondanks de groei in het railvervoer in het afgelopen decennium is de veiligheid verhoudingsgewijs niet afgenomen. De capaciteit van de infrastructuur lijkt steeds meer een beperkende factor te worden. De groei van het treinverkeer leidt ook tot hogere eisen aan beheer en onderhoud aan de spoor.

De toezichttaak van de ILT voor tram/metro (Spoorwegwet 1875) beperkt zich tot interstedelijke tram- en lightraillijnen (onder andere RandstadRail, Amstelvenlijn, Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein, HTM-lijn 1, 15 en 19) en de twee metro's in Rotterdam en Amsterdam. Daarnaast valt nog een aantal vervoerders met historisch materieel onder deze categorie.

Op grond van de Wet Lokaalspoor, die in juli 2013 door de Tweede Kamer is aangenomen, is de ILT aangewezen door de Minister als toezichthouder. In het kader van deze wet zijn de decentrale overheden verantwoordelijk voor aanleg, beheer, onderhoud en toezicht op de lokale spoorwegen. De wet kent een overgangperiode van twee jaar, waarin decentrale overheden het beheer en het toezicht moeten regelen. De aanwijzing van spoorwegen die onder de Wet Lokaalspoor vallen, moet nog plaatsvinden. Naar verwachting zal dit alle tram-, metro- en lightraillijnen betreffen, waaronder dus ook de stedelijke tramlijnen van de regio's Amsterdam, Haaglanden, Rijnmond en Utrecht, die tot dusver niet onder het toezicht door de ILT vielen. Het areaal en het aantal ondertoezichtstaanden breidt zich daarmee uit. De ILT opereert binnen het lokaalspoor ten behoeve van de decentrale overheden.

Kaart van het netwerk

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

Lijst van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders

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

Over het algemeen kan gesteld worden dat het aantal letsels in bijna alle categorieën toenam. Bij 'reizigers' leidde hoofdzakelijk de treinbotsing bij Amsterdam Westerpark tot een forse incidentele stijging van het aantal letsels. Bij 'overweggebruikers' stijgt het aantal letsels.

Binnen de drie thema's van de Derde kadernota Railveiligheid (Veilig vervoeren, Veilig werken en Veilig leven) waren de ontwikkelingen in 2012 ten opzichte van 2011 als volgt:

- Veilig vervoeren: In 2012 overleed een reiziger als gevolg van een treinbotsing. Er is binnen het hele thema over 2012 sprake van een toename van het aantal letsels.
- Veilig werken: Het thema vertoonde in 2012 stijging van het aantal gewonden, vooral onder baanwerkers.
- Veilig leven: Ook hier is sprake van een toename van het aantal letsels, vooral bij overweggebruikers. Het aantal zelfdodingen op het spoor nam af ten opzichte van 2011.

Tabel 2: Letsel reizigers 2012

Reizigers	Letaal	Zwaar gewond
Totaal (Europese definitie)	1	28

Tabel 3: Letsel in de maatschappij als geheel op en rond het spoor 2012, exclusief zelfdodingen of poging daartoe.

Maatschappij	Letaal	Zwaar gewond	Licht gewond
Reizigers	1	28	204 ³
Spoorwegpersoneel	0	9	27
Overweggebruikers	13	8	8
Onbevoegden op het spoor	1	2	1
Anderen	1	2	0
Totaal (Europese definitie)	16	49	240

Tabel 4: Incidenten in 2012 exclusief zelfdodingen of poging daartoe.

Onderwerp	Totaal (relevant*)	Ander ongeval (niet relevant*)
Botsing	3 ⁴	14
Ontsporing	0	12
Overwegongeval / aanrijdingen	19	50
Persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel	5	5 ⁵
Brand in rollend materieel	0	6
Overige type ongevallen	3	55

* Voor de criteria voor relevantie: zie pagina 14.

³ In de eerdere publicatie Railveiligheidsindicatoren 2012 is het getal 203 lichtgewonde reizigers opgenomen; nadere analyse leidde tot een hoger getal.

⁴ Idem voor het aantal relevante botsingen.

⁵ Met 5 lichtgewonden, maar tellen niet mee in het totaal aantal relevante ongevallen.

Tabel 5: Bijna-aanrijdingen

Bijna aanrijding van	2012
Infrastructuur medewerker	10
Gereedschap	0
Machine	2
Bouwmaterialen spoorlijn	0
Overige voertuigen	4
Totaal	16

Tabel 6: Letsel overweggebruikers 2012

Modaliteit	Aanrijding	Letaal letsel	Zwaar gewond	Licht gewond
Chauffeur motorvoertuig	20	3	5	1
Fietser	14	3	0	4
Voetganger	12 ⁶	4	2	3
Overige bestuurder	4	3	1	0
Totaal	50	13	8	8

Tabel 7: Letsel overweggebruikers 2012 conform Europese definitie

Modaliteit	Aanrijding	Letaal	Zwaar gewond
Chauffeur motorvoertuig	6	3	5
Fietser	3	3	0
Voetganger	6	4	2
Overige bestuurder	3	3	1
Totaal (Europese definitie)	18	13	8

Tabel 8: Letsel onder personeel in 2012

Spoorpersoneel	Letaal	Zwaargewond
Baanwerkers	0	7 ⁷
Rangeerders	0	1
Machinisten	0	1
Conducteurs	0	0
Overig	0	0
Totaal	0	9

⁶ Een voetganger is aangereiden zonder letsel tot gevolg.

⁷ In de eerdere publicatie Railveiligheidsindicatoren 2012 is het getal 5 zwaargewonden opgenomen; nadere analyse leidde tot een hoger getal.

C . **Organisatie**

1 Introductie op de organisatie

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

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

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

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) is ingesteld bij aparte wet (rijkswet OvV). De OvV verricht onafhankelijk onderzoek naar de oorzaken van voorvallen. De Raad zoekt hierbij naar structurele veiligheidstekorten en rapporteert daarover aan de betrokken partijen en de samenleving.

2 Organigram

Zie bijlage B.

D . De ontwikkeling van de spoorveiligheid

1 Initiatieven om de veiligheidsuitvoering te handhaven/verbeteren

De belangrijkste maatregelen om de veiligheid te handhaven in het jaar 2012 staan in deze paragraaf genoemd. In tabel 9 staan de maatregelen die voortkomen uit ongevallen of bijna ongevallen.

Veiligheidsmaatregelen of vrijwillige maatregelen voortkomend uit andere redenen dan ongevallen of bijna-ongevallen, staan vermeld in tabel 10.

Tabel 9: Maatregelen voortkomend uit ongevallen of bijna-ongevallen

Ongevallen/bijna-ongevallen die een maatregel tot gevolg hebben			Genomen veiligheidsmaatregel
Datum	Plaats	Beschrijving van de gebeurtenis	
6-03-2012	Emplacement Groningen Losplaats	Een goederentrein met gevaarlijke stoffen rijdt vanwege een verkeerd aangesloten wissel de rijweg uit naar een verkeerd spoor	Procedures bij infra-projecten zijn aangescherpt. ILT doet onderzoek naar veiligheidsborging bij nieuwbouwprojecten
21-4-2012	Amsterdam	Treinbotsing als gevolg van stoptonend sein passage	De NSR en ProRail scherpen planningsnormen aan. ILT houdt verscherpt toezicht.
12-06-2012	Maastricht	Trein rijdt voorbij stoptonend sein en rijdt over open overweg	Planningsnormen dienstregeling zijn aangepast, uitval ATB-Vv wordt gemonitord
28-11-2012	Leiden	Treinbotsing als gevolg van gladde sporen	Ruwheid van spoorstaven gemeten en aangepast naar norm. Het rangeerplan is aangepast.

Tabel 10: Veiligheidsmaatregelen of vrijwillige maatregelen voortkomend uit andere redenen dan ongevallen of bijna-ongevallen. [Arbo: Arbeidsomstandighedenwet; Spw: Spoorwegwet]

Interventies railtoezicht 2012		
Beschrijving van het zorgpunt	Beschrijving van de oorzaak tot de maatregel	De volgende veiligheidsmaatregel is genomen:
1 Arbo	Aanrijdgevaar machinist (mcn) bij TC	Waarschuwing art 3.2
14 Arbo	Aanrijding lorrie, na onterecht in dienst geven van het spoor bij werkzaamheden.	Boeterapport/stillegging

22	Arbo	Ahob als Gegarandeerde Waarschuwing bij gesloten bomen gevarenzone betreden	Stillegging direct opgeheven
28	Arbo	Baanwerker aangereden door mcn werktrein	afhandeling ISZW
3	Spw	Beheersing procedure inzet spoorvoertuig	Voornemen tot last onder dwangsom (LOD)
8	Arbo	Bruginspectie +grenswachter	Preventieve stillegging
9	Spw	Geen taalbeheersing Duitstali- ge machinist	Bestuursdwang
10	Spw	Geen taalbeheersing Duitstali- ge machinist	Voornemen tot LOD € 500,=
11	Spw	Geen taalbeheersing Duitstali- ge machinist	Voornemen tot LOD € 500,=
7	Spw	Gescheurde remblokken	Blauw laten beplakken
19	Arbo	In onjuist spoor plaatsen zelf- signalerende kortsluitlans	Waarschuwing art 3.2
25	Arbo	instructie/inzet handheldter- minal /gebruik kortsluitlans	Boeterapport na waarschu- wing
17	Arbo	instructie/inzet handheldter- minal /gebruik kortsluitlans	Waarschuwing art 3.2
16	Arbo	kortsluitlans verkeerde spoor (tijdens uitvoering van Rapport Van Onregelmatigheid)	Stillegging
21	Arbo	Kraan zonder zijwaartse be- grenzing; ondeugdelijke risico inventarisatie en evaluatie (RI&E)	Stillegging
24	Arbo	Kraan op lorrie op buiten dienst gesteld spoor gereden en het ontbreken van bord 513	Waarschuwing art 3.2
8	Spw	Losse locomotieven G2000 en G1206	Bestuursdwang
5	Spw	Niet toegelaten materieel (DDAR) met 1700 locomotief	Boeterapport € 30.000,=
4	Spw	Niet toegelaten loc G2000	Boeterapport € 30.000,=
27	Arbo	Ondeugdelijke veiligheidsin- structie 'Beheerste Toelating'.	Waarschuwing art 3.2
6	Arbo	Ondeugdelijke Werkplek Be- veiligingsinstructie (WBI) ivm gewijzigd treinverkeer	Preventieve stillegging
2	Spw	Onjuist geduwd rangeren	Voornemen tot LOD

20	Arbo	Onjuist handelen grenswachter (200m) en geen geldige instructie- opnames in zone B	Preventieve stillegging
1	Spw	Onjuist vertrekproces	Verbeuring LOD € 500
3	Arbo	Onjuiste aanduiding plaats zelfsignalerende kortsluitlans	Waarschuwing art 3.2
6	Spw	Onvoldoende borging onderhoud (art 46 Spoorwegwet)	Voornemen tot LOD
12	Arbo	Perrons schilderen zonder locale RI&E	Boeterapport na W
7	Arbo	Plaatsen afscherming in 'persoonlijke waarneming' /2 man	Preventieve stillegging
10	Arbo	Persoonlijke waarneming < 30 sec zicht, wijkplaats over sporen	Boeterapport + stillegging
23	Arbo	Schouwen wissels niet conform WBI	Boeterapport/stillegging
11	arbo	Verkeerde spoor BD genomen door miscommunicatie	Preventieve stillegging
2	Arbo	Verwarring WBI - WerkTreinInstructie (WTI) - beeldinstructies	Waarschuwing art 3.2
4	Arbo	Verwarring WBI-WTI- beeldinstructies sein 513	Tekortkoming art 3.2
5	Arbo	Verwarring WBI-WTI- beeldinstructies sein 513	Waarschuwing art 3.2
26	Arbo	Vorbereidende werkzaamheden zonder veiligheidsorganisatie	Waarschuwing art 3.2
15	Arbo	Werken in persoonlijke waarneming in de nacht (buiten dienstgesteld gebied) -spuiten	Boeterapport/stillegging
18	Arbo	Werkzaamheden in zone B (spoorbrug) zonder afscherming/afbakening	Preventieve stillegging
9	Arbo	Bij wisselstoring gewerkt in Persoonlijke waarneming > 4 minuten	Preventieve stillegging
13	Arbo	zelfsignalerende kortsluitlans in verkeerde spoor gelegd / aanrijdgevaar	Stillegging

2 Gedetailleerde trendanalyse

In dit hoofdstuk komen de ontwikkelingen aan de orde per thema (Veilig vervoeren, Veilig werken, Veilig leven) uit de Derde Kadernota Railveiligheid. De definities voor de gehanteerde begrippen staan in Bijlage C2. Zie ook Bijlage C1.2 voor de NRW- en MWA-waarden en Bijlage C1.3 voor het behalen van de doelstellingen voor de risicodragers uit de Derde Kadernota Railveiligheid.

Door wijzigingen in de definities van de gehanteerde begrippen is een trendmatige vergelijking op een aantal categorieën niet mogelijk. Voor wat betreft de categorieën 'reizigers', 'anderen', 'onbevoegden' en 'overige reizigers'⁸ heeft de ILT de incidentmeldingen voor de jaren 2007 tot en met 2011 nogmaals herbezien. Dit leidde tot hercategorisering van een aantal incidenten per jaar en dus tot een aanpassing van de cijfers uit die jaren, alsmede de NRW's en MWA's. Bij vergelijking met cijfers uit publicaties uit eerdere jaren kunnen de nu weergegeven historische cijfers in deze categorieën daardoor afwijken.

Veilig vervoeren

Voor de onderwerpen binnen het thema veilig vervoeren geldt in het algemeen dat er een toename is van het aantal letsels. In 2012 kwam een reiziger om het leven door een treinbotsing.

Ten opzichte van 2011 hebben zich in 2012 op het punt van veilig vervoer de volgende ontwikkelingen voorgedaan:

- Het aantal treinreizigers dat letsel heeft opgelopen, steeg van 0 zwaar- en 51 lichtgewonden in 2011 naar 1 dode, 28 zwaar- en 204⁹ lichtgewonden in 2012. Sinds 2011 worden in- en uitstappende personen in stilstaande treinen en perrongewonden niet meer als reizigers meegeteld¹⁰; zie daarvoor in de uitgebreide trendanalyse onder 'overige reizigers'. De forse stijging van letsels komt hoofdzakelijk door de treinbotsing bij Amsterdam Westerpark op 21 april 2012.
- Het aantal ernstige botsingen bleef gelijk op drie, maar er vonden in 2012 wel twee botsingen plaats in de categorie 'overige botsingen', tegen één in 2011.
- Het aantal ernstige ontsporingen nam af naar nul.
- Het totaal aantal aanrijdingen op spoorwegovergangen steeg naar 50 (waarvan 19 relevant) in 2012, terwijl het aantal doden toenam van 10 in 2011 naar 13 in 2012.
- Het aantal persoonlijke ongevallen is gelijk gebleven op vijf zwaargewonden.
- Het aantal ernstige branden in rollend materieel is gelijk gebleven op nul.
- Het aantal gepasseerde stoptonende seinen is toegenomen van 155 naar 173.
- Het aantal gebroken wielen daalde van 1 in 2011 naar 0 in 2012. Het aantal gebroken assen nam toe van 0 naar 1, waarbij de schade relatief gering was.
- Het aantal gebroken spoorstaven is afgenomen van 77 in 2011 naar 64 in 2012, zonder fysieke schade voor het spoorverkeer.
- Het aantal spoorspattingen is toegenomen van 2 naar 3.

⁸ 'Overige reizigers': waarover niet wordt gerapporteerd volgens ERA richtlijnen.

⁹ In de eerdere publicatie Railveiligheidsindicatoren 2012 is het getal 203 lichtgewonde reizigers opgenomen; nadere analyse leidde tot een hoger getal.

¹⁰ Het cijfer volgens de 'oude definitie' voor 2011 is te vinden in de ILT publicatie Railveiligheidsindicatoren 2012: 1 zwaar- en 193 lichtgewonden.

Letsels onder reizigers

Doelstelling

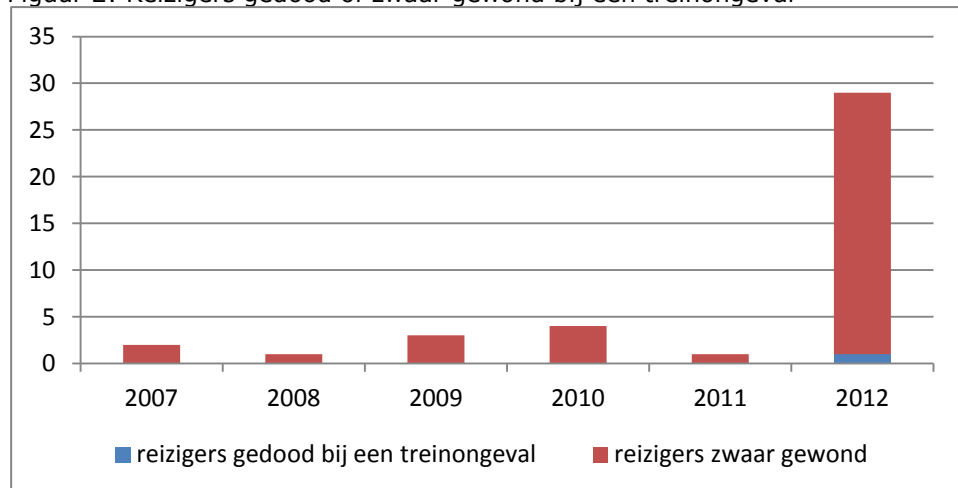
Volgens de Derde Kadernota streeft Nederland naar permanente verbetering van het veiligheidsrisico voor treinreizigers.

Resultaat

De doelstelling van permanente verbetering is niet gehaald. Er is een forse toename van het aantal letsels in 2012 ten opzichte van de voorgaande jaren. Voornaamste oorzaak daarvoor is de treinbotsing te Amsterdam Westerpark.

- In 2012 kwam één reiziger om het leven bij de treinbotsing bij Amsterdam Westerpark. Er werden over heel 2012 28 zwaar- en 204 lichtgewonden¹¹ geregistreerd, waarbij aangetekend dat niet iedere lichte verwonding wordt gemeld. Voor het jaar 2011 waren deze cijfers respectievelijk 0, 0, 51.
- Bij treinbotsing bij Amsterdam Westerpark vielen naast de overleden reiziger 24 zwaar- en 167 lichtgewonden.

Figuur 2: Reizigers gedood of zwaar gewond bij een treinongeval



Botsingen

Doelstelling

De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.

Resultaat

De doelstelling van permanente verbetering is gehaald. In 2012 deden zich in totaal 46¹² botsingen voor, waarvan 14 volgens de Europese definitie voor botsing en de overige botsingen als ander type ongeval. Hiervan zijn er vijf 'ernstige botsingen' volgens de Europese definitie. Drie daarvan waren 'relevant' (een tussen passagiers- en de tweede tussen goederentreinen en 1 betrof een botsing van een trein met een stootjuk). Het betrof de botsingen Rotterdam Europoort, Amsterdam Westerpark en Zutphen. Ook in 2011 was dit aantal 3.

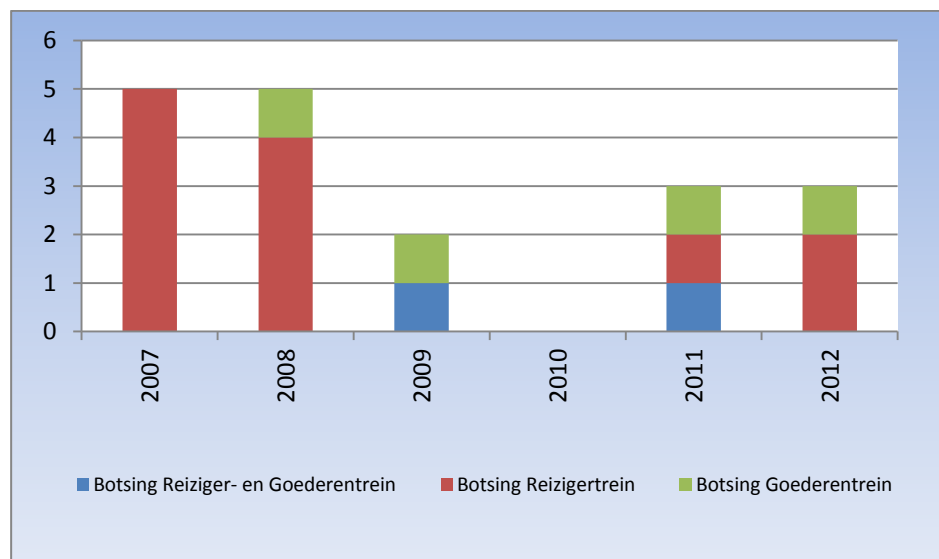
Daarnaast waren er in 2012 twee 'ernstige botsingen' tussen rangeerdelen (deze twee vallen onder de categorie 'andere soorten ongevallen', zie aldaar).

¹¹ In de eerdere publicatie Railveiligheidsindicatoren 2012 is het getal 203 lichtgewonde reizigers opgenomen; nadere analyse leidde tot een hoger getal.

¹² Abusievelijk zijn in de eerdere publicatie Railveiligheidsindicatoren 2012 de stootjukbotsingen niet meegenomen in het aantal. Daardoor kwam in die publicatie het aantal 'ernstige relevante botsingen' ook lager uit.

Bij de botsingen vielen één dode, 23 zwaargewonden en 168 lichtgewonden onder reizigers. Onder het personeel raakte één machinist zwaargewond, 3 machinisten en 2 conducteurs raakten lichtgewond.

Figuur 3. Aantal botsingen per categorie



Ontsporingen

Doelstelling

De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.

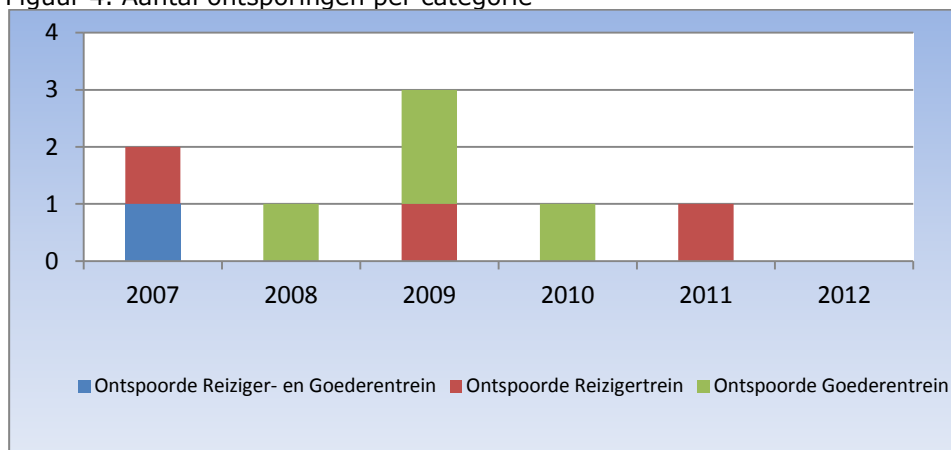
Resultaat

De doelstelling van permanente verbetering is gehaald. In 2012 deden zich in totaal 35 ontsporingen voor. 11 ervan voldoen aan de Europese definitie voor 'ontsporing'; de rest voldoet aan de definitie 'andere soorten ongeval', waarvan er 1 ook voldoet aan de Europese definitie van 'ernstig ongeval' (ontsporing van een lege personen-trein tijdens rangeren in Groningen; zie verder bij 'Andere soorten ongevallen').

Het aantal ernstige ontsporingen van treinen daalde daarmee van 1 in 2011 naar 0 in 2012.

Er ontstond geen letsel als gevolg van ontsporingen.

Figuur 4. Aantal ontsporingen per categorie



Persoonlijke ongevallen

Doelstelling

De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.

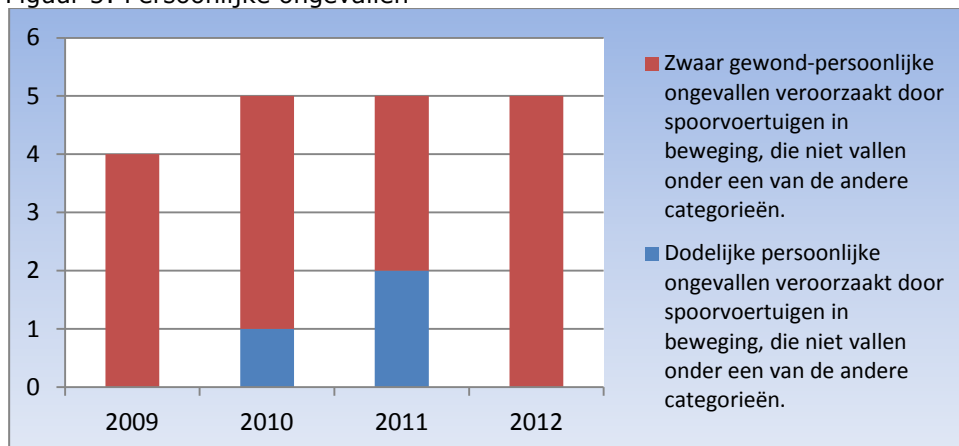
De Europese definitie voor 'persoonlijke ongevallen' is nieuw vanaf 2010; er is geen informatie beschikbaar van voor 2009.

In de categorie 'aantal persoonlijke ongevallen met rollend materieel in rollende toestand' gaat het om de personen die geraakt worden door spoorvoertuigen in beweging of geraakt worden door een voorwerp dat vast zat aan, of losgekomen is van, een spoorvoertuig, of van een spoorvoertuig afvallen.¹³

Resultaat

De doelstelling van permanente verbetering is niet behaald. Het aantal ongevallen met personen als gevolg van rollend materieel in rollende toestand is in 2012 gelijk gebleven aan 2011 met vijf zwaargewonden.

Figuur 5: Persoonlijke ongevallen



¹³ Er bestaat enige onduidelijkheid over welke ongevallen wel of niet tot deze categorie behoren. De ERA is om uitsluitel gevraagd. De hier gehanteerde weergave is de interpretatie van de Europese definitie door de auteur.

Branden in rollend materieel

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

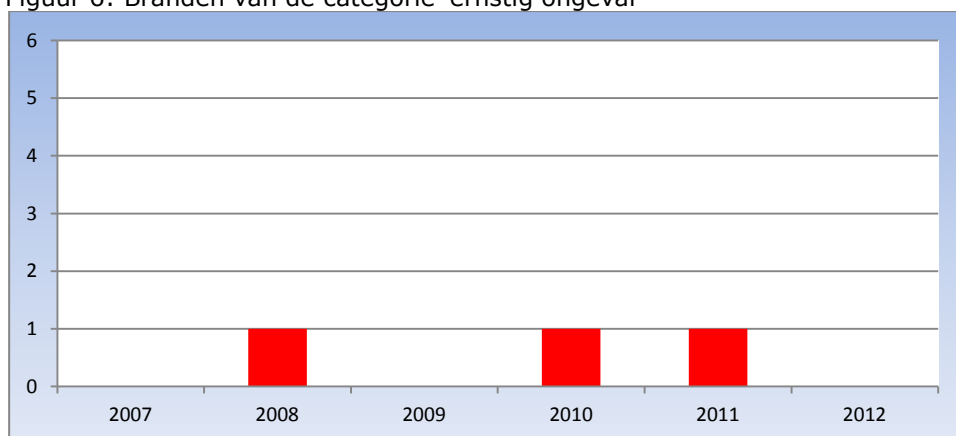
Doelstelling

De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.

Resultaat

De doelstelling van permanente verbetering is gehaald. In 2012 deden zich 6 branden voor, die voldeden aan de Europese definitie van 'brand in rollend materieel'. Geen van deze branden voldoen aan de Europese definitie van een 'ernstig ongeval'.

Figuur 6: Branden van de categorie 'ernstig ongeval'



Andere soorten ongevallen

Doelstelling

De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.

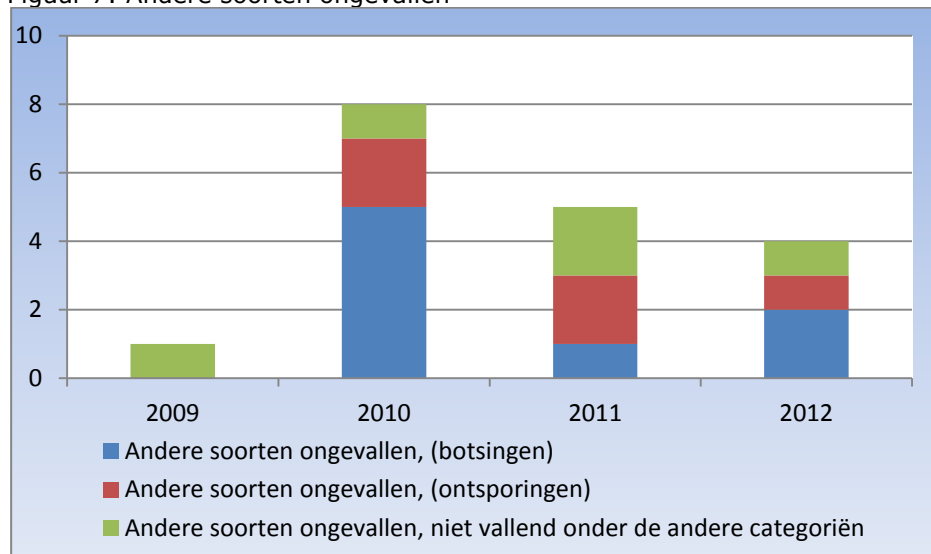
Tot deze categorie behoren werktreinen, rangeerdelen, kranen, stopmachines en dergelijke.

De ontsporingen als 'andere soorten ongeval' (ook wel 'overig materieel') werden in het verleden niet als zodanig in de statistieken verwerkt, maar sinds 2010 wordt de categorie geregistreerd. Over de periode tot en met 2008 zijn geen gegevens beschikbaar.

Resultaat

De doelstelling van permanente verbetering is gehaald. In 2012 voldeden 55 andere soorten ongevallen aan de Europese definitie. 4 daarvan voldeden ook aan de Europese definitie van een 'ernstig ongeval'. Het ging om 2 ongevallen met botsingen van rangeerdelen (Bokkeduinen en Nijmegen) en 1 ontsporing (Groningen) en 1 persoon die tussen trein en perron viel. In 2011 waren er 5 'andere soorten ongevallen'.

Figuur 7: Andere soorten ongevallen



Foutieve seingevingen

Doelstelling

De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.

Resultaat

De doelstelling van permanente verbetering is gehaald. Het aantal foutieve seingevingen is in 2012 (15) gestegen ten opzichte van 2011 (11) en gedaald ten opzichte van 2010 (17).

2012 is het zesde jaar waarin over foutieve seingevingen wordt gerapporteerd. Over de periode tot en met 2006 zijn geen gegevens beschikbaar.

Gepasseerde stoptonende seinen (STS)

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

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

Doelstelling

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

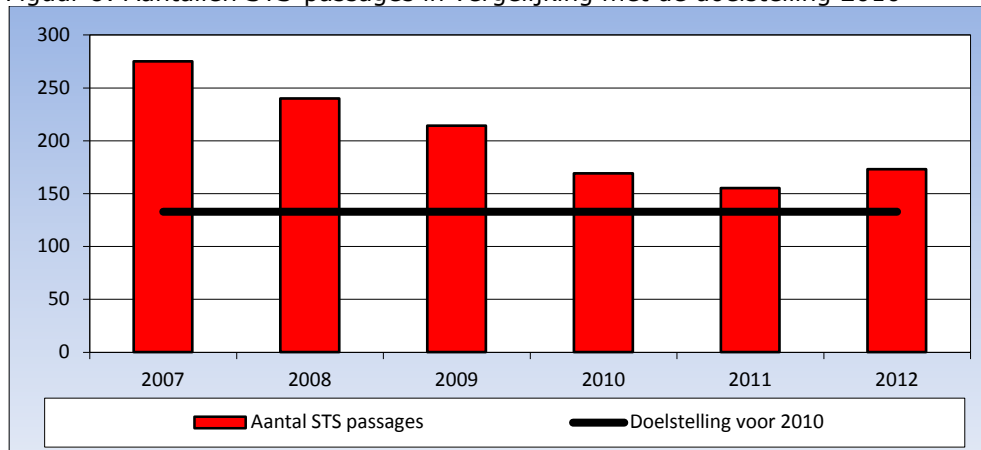
Resultaat

De doelstelling is niet gehaald. Het aantal stoptonende seinpassages steeg in 2012 naar 173 t.o.v. 2011 met 155 STS-passages. In 2010 waren dit er nog 169, in 2009 nog 214.

De risicoreductie bedraagt 62% eind 2012. De daling van de reductie is circa 4% lager dan die van het jaar daarvoor.

Voor meer informatie wordt verwezen naar de STS-analyse die de ILT jaarlijks opstelt ('STS-passages 2012, Analyse en resultaten over de periode 2008-2012', zie www.ILenT.nl)

Figuur 8: Aantallen STS-passages in vergelijking met de doelstelling 2010



Gebroken wielen en assen van operationeel rollend materieel

Doelstelling

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

Resultaat

In 2012 was er geen wielbreuk. De doelstelling is gehaald.
In 2012 was er één gebroken as, met beperkte materiële schade. De doelstelling is niet gehaald.

Gebroken spoorstaven

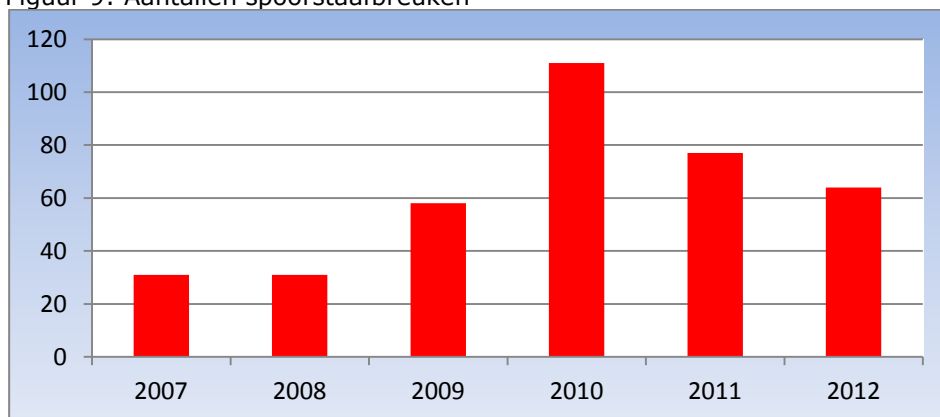
Doelstelling

De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.

Resultaat

De doelstelling van permanente verbetering is gehaald. Er waren 64 spoorstaafbreuken in 2012 (in 2011: 77). Sinds 2009 worden ook breuken in lassen en in wissels meegeteld. Vanaf 2008 is steeds meer aandacht aan registratie gegeven. Gelet op de definitieverschillen en de toegenomen aandacht voor registratie kan geen uitspraak worden gedaan over de veiligheidsprestatie. Wel is de indicator voor 2012 gelijk aan die van 2011 en 2010 (0), omdat er zich geen ongevallen hebben voorgedaan als gevolg van een spoorstaafbreuk.

Figuur 9: Aantallen spoorstaafbreuken



Knikken in het spoor (spoorspattingen)

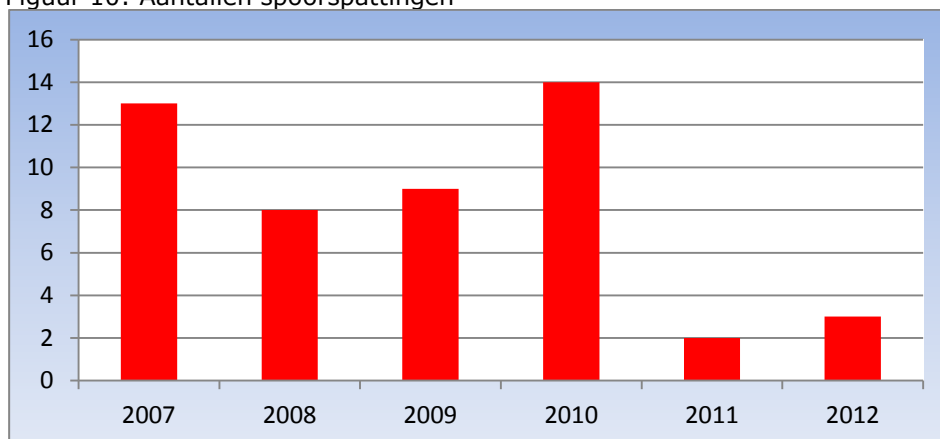
Doelstelling

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

Resultaat

De doelstelling van permanente verbetering is niet gehaald. Een spoorspatting kan leiden tot een treinongeval. In 2012 hebben zich geen ongevallen voorgedaan als gevolg van een spoorspatting. Er waren 3 spoorspattingen in 2012 en 2 in 2011. De 3 incidenten (te Nijmegen, Sloe en Utrecht) betroffen op zichzelf staande incidenten met slechts beperkte afwijkingen. Bij geen van de gevallen was er sprake van veiligheidsrisico's.

Figuur 10: Aantallen spoorspattingen



Sociale veiligheid van reizigers

Doelstelling

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

Resultaat

De doelstelling is gehaald. 78% geeft een 7 of meer aan het gevoel van sociale veiligheid (Bron: NS Reizigers)

De waarde van de indicator van 2012 is gelijk aan die van 2011 (78%). Het klantoordeel sociale veiligheid ligt overdag boven de met NSR afgesproken waarde van 70% voor het jaar 2012.

Veilig werken

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

- De doelstelling is voor wat betreft het voorkomen van dodelijke slachtoffers gehaald.
- Wel vielen er in 2012 9 zwaargewonden onder spoorwegpersoneel: 7 baanwerkers, een machinist en een rangeerder. Daarmee is de doelstelling 'streven naar permanente verbetering' niet gehaald over 2012. Oorzaak hiervan is vooral de ontwikkeling met betrekking tot het aantal zwaargewonden onder baanwerkers. Voor de groepen machinisten, rangeerders en (hoofd)conducteurs is de ontwikkeling wel gunstig.

Letsel spoorwegpersoneel

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

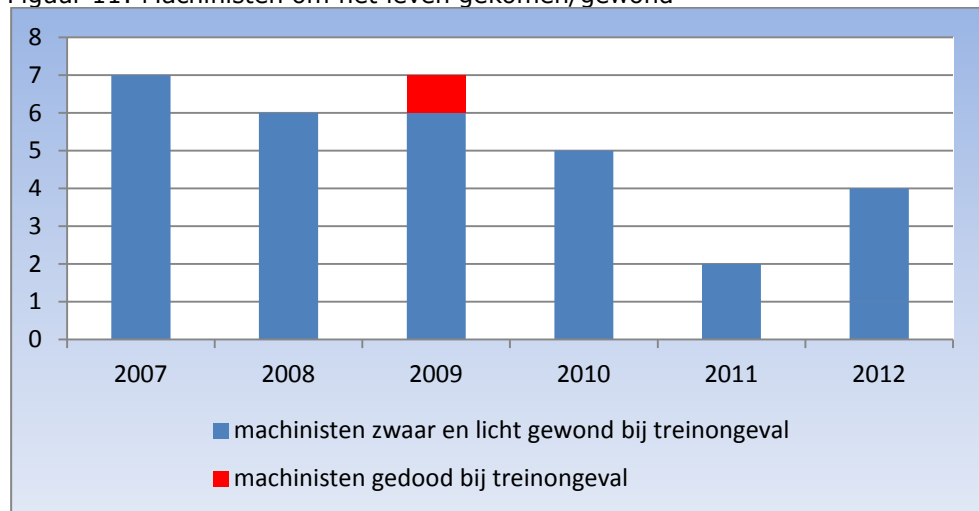
Doelstelling

De doelstelling uit de Derde Kadernota voor het voorkomen van arbeidsongevallen is permanent verbeteren, streven naar nul dodelijke slachtoffers. Daarnaast is in de nota de doelstelling opgenomen om Nederland structureel tot de top vier van Europese lidstaten te laten horen wanneer het gaat om de veiligheid van spoorwegpersoneel.

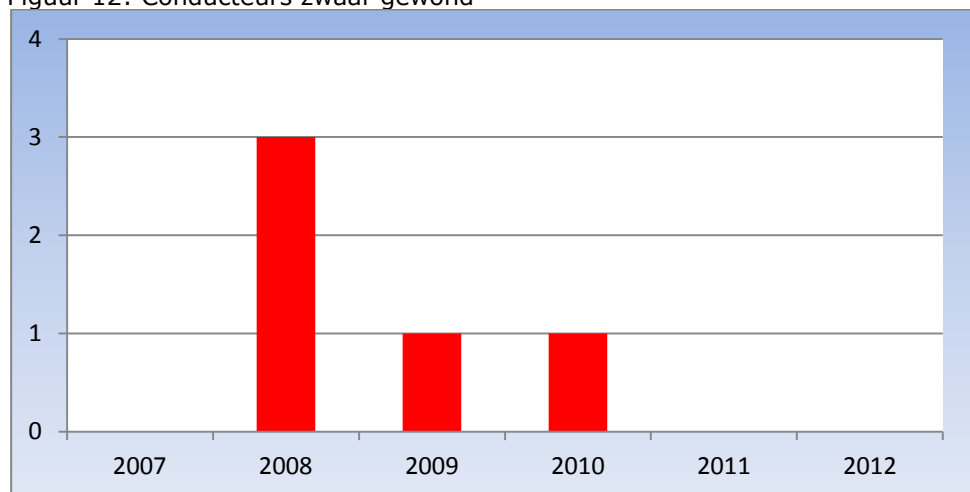
Resultaat

De doelstelling is voor wat betreft het voorkomen van dodelijke slachtoffers gehaald. In 2012 vielen onder spoorwegpersoneel 9 zwaargewonden. Het betrof 7 baanwerkers (2011: 2), een rangeerder en een machinist (2011 in beide gevallen geen zwaargewonden). Daarmee is de doelstelling 'streven naar permanente verbetering' niet gehaald over 2012. Oorzaak hiervan is vooral de ontwikkeling met betrekking tot het aantal zwaargewonden onder baanwerkers.

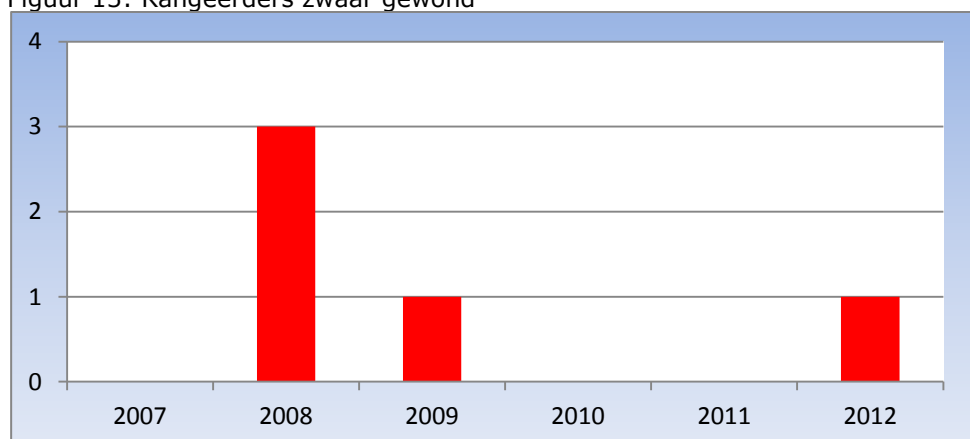
Figuur 11: Machinisten om het leven gekomen/gewond



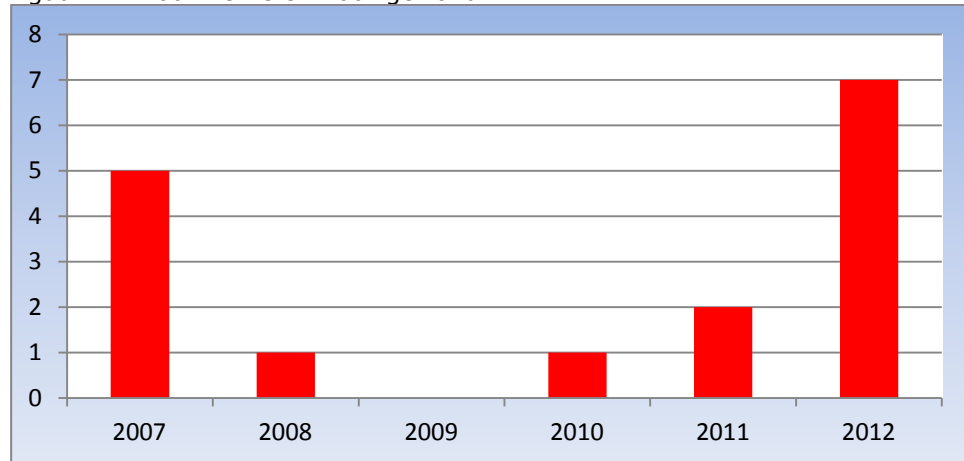
Figuur 12: Conducteurs zwaar gewond



Figuur 13: Rangeerders zwaar gewond



Figuur 14: Baanwerkers zwaar gewond



Opleiding en vakbekwaamheid

Doelstelling

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

Resultaat

Het beschikken over de vereiste papieren is in 2012 niet structureel gemeten. Bij incidentele steekproeven zijn geen afwijkingen geconstateerd. Het nalevingspercentage in 2011 was 98%.

Veilig leven

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

Binnen dit thema geldt dat het aantal letsels en aanrijdingen op overwegen toeneemt. Ook bij de categorieën 'onbevoegden' en 'anderen' is geen sprake van permanente verbetering. De afname van het aantal zelfdodingen op het spoor maakt een einde aan de stijging over de laatste jaren. Het is nog te vroeg om hieruit een conclusie te trekken.

De voornaamste constatering over 2011 zijn:

- Het aantal doden bij de aanrijdingen op overwegen steeg van 10 (2011) naar 13 (2012). Het aantal zwaargewonden steeg van 3 (2011) naar 8¹⁴ (2012). Het totaal aantal aanrijdingen op spoorweginvalplaatsen steeg naar 50 (waarvan 19 relevant) in 2012.
- Het aantal personen in de categorie 'onbevoegden' dat om het leven kwamen steeg van 0 (2011) naar 1 (2012). Het aantal 'onbevoegden' dat zwaargewond werd steeg van 1 (2011) naar 2 (2012).

¹⁴ In de eerdere publicatie Railveiligheidsindicatoren 2012 is het getal van 10 zwaargewonden genoemd. Nadere analyse leidde tot een lager getal.

- Het aantal zelfdodingen op het spoor nam af van 215 (2011) naar 202¹⁵ (2012).
- Het aantal personen in de categorie 'anderen' dat om het leven kwam, bleef met 1 dode (2012) gelijk aan het voorgaande jaar (2011).
- Het aantal ernstige incidenten waarbij gevaarlijke stoffen vrijkwamen als gevolg van ongevallen met treinen, daalde van 2 (2011) naar 0 (2012).

Overwegveiligheid

Doelstelling

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

Resultaat

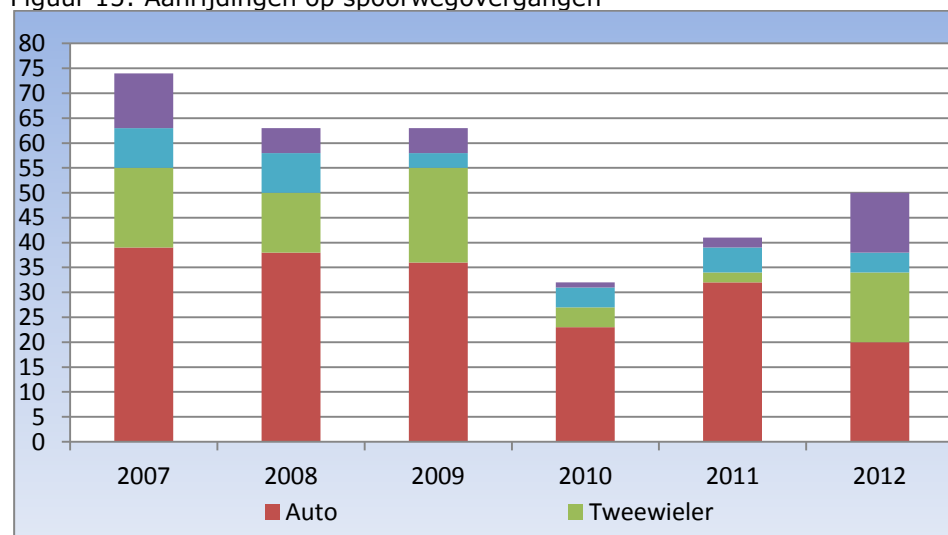
De doelstelling van permanente verbetering werd niet behaald.

In 2012 deden zich in totaal 50 aanrijdingen voor op spoorwegovergangen die voldeden aan de Europese definitie. Daarvan voldoen 18 aanrijdingen met voertuigen op spoorwegovergangen aan de Europese definitie van een 'ernstig ongeval'. Er waren 20 aanrijdingen met een (vracht-)auto of bus, 14 met tweewielers, 12 met voetgangers en 4 met een overig voertuig.¹⁶

In totaal kwamen 13 personen om het leven op spoorwegovergangen (2011: 10) en raakten er 8 zwaargewond¹⁷.

Analyse van de incidenten laat zien dat in veel gevallen sprake is van het opzettelijk negeren van waarschuwings- en stopsignalen. Het overwegenprogramma voorziet in toegangsbeperkende maatregelen tot spoor en emplacements, rangeerterreinen, opstel terreinen en dergelijke, naast maatregelen tegen het onrechtmatig betreden van spoorbanen en -terreinen. Verder wordt gestreefd naar het beter beveiligen van overwegen en het terugdringen van gelijkvloerse kruisingen.

Figuur 15: Aanrijdingen op spoorwegovergangen

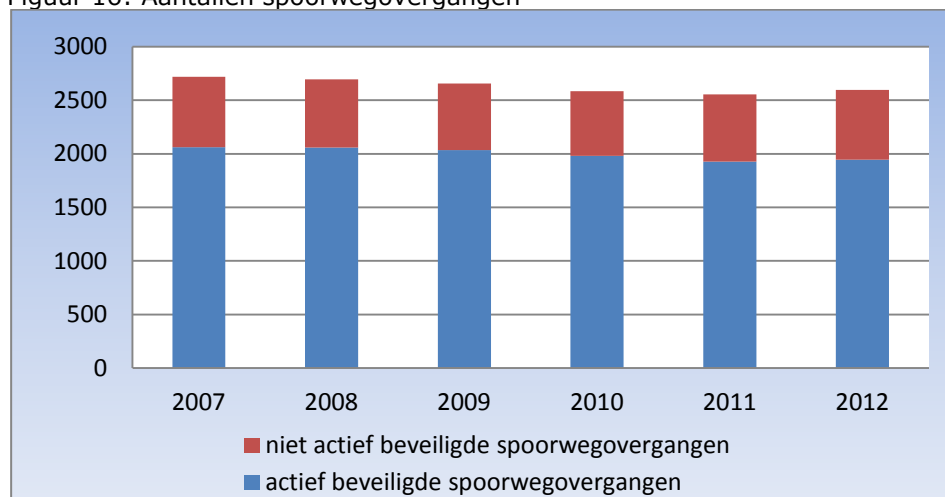


¹⁵ In twee gevallen bleek geen sprake van zelfdoding, i.t.t. het vermelde getal in Railveiligheidsindicatoren 2012.

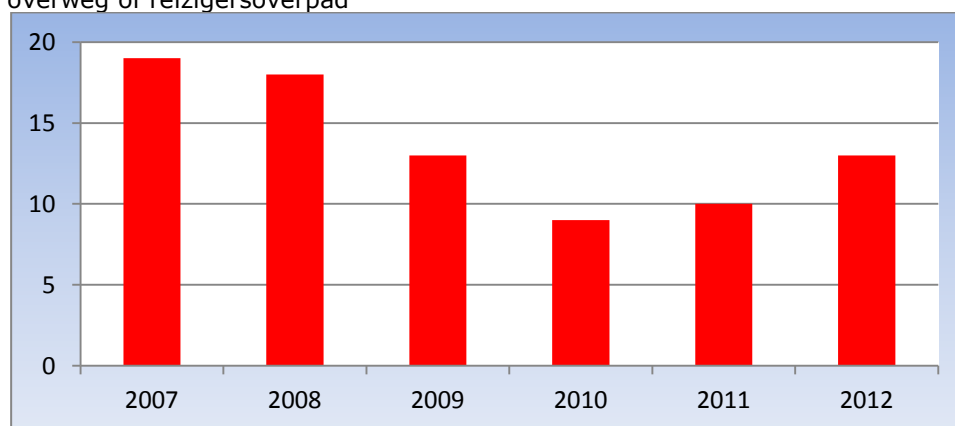
¹⁶ Bron: ProRail

¹⁷ In de eerdere publicatie Railveiligheidsindicatoren 2012 is het getal van 10 zwaargewonde overweggebruikers opgenomen; nadere analyse leidde tot een lager getal.

Figuur 16: Aantallen spoorwegovergangen



Figuur 17: Overweggebruikers om het leven gekomen bij een treinongeval op een overweg of reizigersoverpad



Onbevoegden

Doelstelling

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

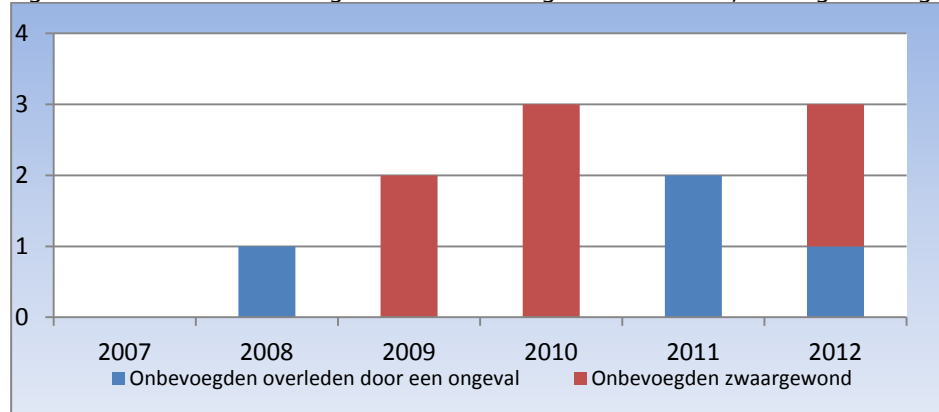
Resultaat

De doelstelling van permanente verbetering is niet gehaald. In 2012 kwam 1 onbevoegde¹⁸ door een ongeval op het spoor om het leven (2011: 2¹⁹). 2 onbevoegden raakten zwaargewond in 2012 (2011:0). Er zijn maatregelen getroffen om het onbevoegd betreden van het spoor zo veel mogelijk te voorkomen: camera's, afscherming van het spoor, voorlichtingsacties, intensiever toezicht.

¹⁸ De eerdere publicatie 'Railveiligheidsindicatoren 2012' meldt de cijfers 2 doden en 3 zwaargewonden. Nadere analyse leidde tot de hier vermelde cijfers.

¹⁹ Dit cijfer blijkt controversieel, vanwege het ontbreken van adequate incidentbeschrijvingen. De cijfers over 2011 wijken af van de in het NSA jaarverslag 2011 vermelde cijfers; de oorzaak is een hercategorisering.

Figuur 18: Aantal onbevoegden door een ongeval overleden/zwaargewond geraakt



Zelfdodingen op het spoor

In Nederland bepaalt de politie of sprake is van zelfdoding.

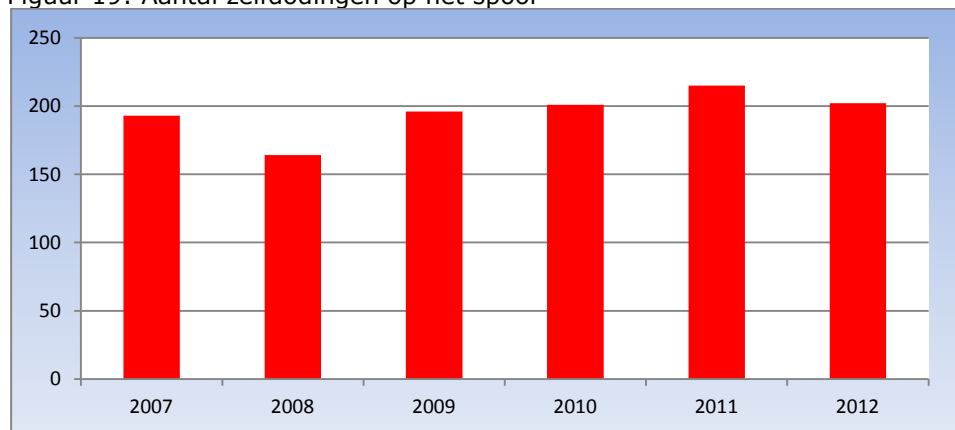
Doelstelling

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

Resultaat

Na een stijging van het aantal zelfdodingen in de laatste jaren is over 2012 een lichte daling te constateren (van 215 in 2011 naar 202²⁰ in 2012). Het aantal zwaargewonden is toegenomen van 3 in 2011 naar 18 in 2012. Het gemiddeld aantal zelfdodingen per jaar op het spoor ligt in de periode 2007 – 2012 op ruim 195.

Figuur 19: Aantal zelfdodingen op het spoor



Anderen

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

²⁰ Bij nadere analyse van de zelfdodingen bleek in twee gevallen geen sprake van zelfdoding. Hierdoor wijkt het genoemde cijfer af van wat vermeld stond in de publicatie Railveiligheidsindicatoren 2012,

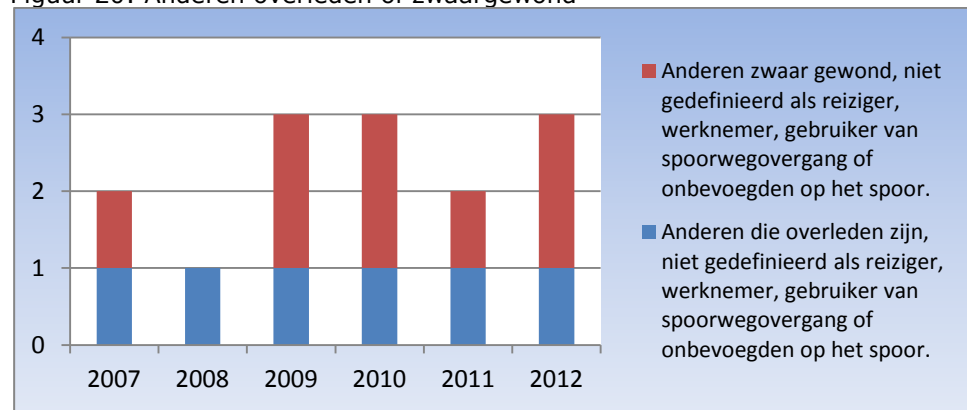
Doelstelling

De doelstelling is permanente verbetering.

Resultaat

De doelstelling van permanente verbetering is niet gehaald. In 2012 zijn er één dodelijk en 2 zwaargewonde slachtoffers²¹ gevallen in de categorie 'anderen' (2011: 1 dode en 1 zwaargewonde).

Figuur 20: Anderen overleden of zwaargewond

Ongevallen met gevaarlijke stoffen op het spoor

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

Europese definitie gevaarlijke goederen: stoffen en artikelen waarvan het vervoer bij het RID²² is verboden of alleen onder daarin vervatte voorwaarden is toegestaan. Europese definitie ongeval bij het vervoer van gevaarlijke goederen: ongeval of incident dat moet worden gemeld overeenkomstig de RID/ADR²³-voorschriften, artikel 1.8.5.

Doelstelling

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

Resultaat

In 2012 waren 2 treinen of rangeerdelen, zoals wagons, met gevaarlijke stoffen betrokken bij ongevallen (2011: 13, inclusief niet ernstige ongevallen). Er zijn geen gevaarlijke stoffen vrijgekomen. Niemand van het treinpersoneel of reizigers is daarbij gewond geraakt of gedood.

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

²¹ De eerdere publicatie 'Railveiligheidsindicatoren 2012' meldt de cijfers geen doden en 1 zwaargewonde. De hercategorisering van aantal categorieën leidt tot de hier vermelde cijfers.

²² RID, het Reglement voor het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, zoals vastgesteld bij Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24-09-2008 voor het vervoer van gevaarlijke goederen over land (PB L 260 van 30-09-2008, blz. 13).

²³ ADR, Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, de tegenhangervan RID voor vervoer van gevaarlijke goederen over de weg.

Themaoverstijgende onderwerpen

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

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

Maatschappij ("Overall-doel")

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

Doelstelling

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

Resultaat

Het doel van permanente verbetering is bereikt. De berekende nationale referentiewaarde (NRW) laat over de afgelopen drie jaar een positieve ontwikkeling zien. Maar het meerjarig gemiddelde (MWA) een daling (Zie Bijlage C1.2.). De oorzaak ligt in de toename van letsels en incidenten. Het grote aantal letsels door de treinbotsing op 21 april 2012 in Amsterdam heeft daar in belangrijke mate aan bijgedragen. De doelstelling is echter wel gehaald.

Veiligheidscultuur

Doelstelling

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

Het door de stichting RailAlert opgestelde *Normenkader Veilig Werken* (NVW), een handboek met veiligheidsvoorschriften dat bijdraagt aan een betere veiligheidscultuur, is 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 aantoonbaar hoger veiligheidsniveau voor baanwerkers is bereikt voor wat betreft aanrijdgevaar en elektrocutie.

Resultaat

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

De bevindingen uit de risicogestuurde inspecties van de ILT naar de mate van naleving van veiligheidsregelgeving door baanwerkers en rangeerders toont een toename vanaf 2006 (in 54% van de inspecties wordt nageleefd) tot en met 2011 (80%). In 2012 daalde deze weer naar 61%.

In 2012 zijn onvoldoende inspecties gedaan naar het naleefgedrag van veiligheidsregelgeving door rangeerders om ook voor hen een beeld te kunnen schetsen.

Overige reizigers (voorheen: perronletsels)

Onder 'overige reizigers' wordt verstaan de reizigers die zich buiten het spoorstelsel bevinden, zoals in het stationsgebouw, op roltrappen en perrons en die in- of uitstappen bij de stilstaande treinen. Voorheen werd deze categorie aangeduid als 'perronletsels'.

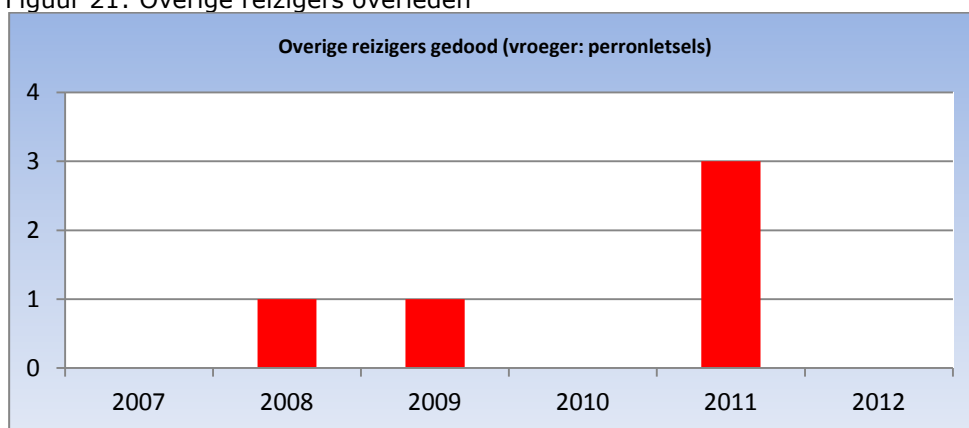
Doelstelling

De wetgever heeft de veiligheid van 'overige reizigers' onder de wetgeving van de passagiersrechten geplaatst. De Derde 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 zit in de veiligheidsrichtlijn en in de veiligheidsmanagementsystemen van de infrabeheerder en van de spoorwegondernemingen.

Resultaat

In 2012 raken 3 'overige reizigers' zwaargewond, tegen 3 dodelijke en 4 zwaargewonde slachtoffers in 2011.

Figuur 21: Overige reizigers overleden



Kosten van ongevallen

Richtlijn 2009/149/EG geeft, naast nieuwe en meer precieze gemeenschappelijke definities, ook methodes voor de berekening van de economische impact van ongevallen. Bij de indicatoren die de economische impact van ongevallen aangeven, is bij de berekeningen het nieuwe begrip 'waarde van het voorkomen van een dodelijk ongeval' (value of preventing a casualty = VPC) en kosten voor vertraging (value of time) geïntroduceerd²⁴. Kosten voor het voorkomen van een zwaargewonde in Ne-

²⁴ Implementation Guidance for use of Common Safety Indicators, v21_1 (ERA/GUI/03-2012), ERA, 6 June 2012

derlands transportsysteem volgens berekening HEATCO, worden uitgedrukt in miljoen euro per miljoen trein kilometer: $MLN \text{ €} / (MLN \text{ Train} * Km)$. Zie Bijlage C.

De kosten van alle ongevallen in 2012 komen volgens deze methode neer op €34.777.800,-- voor materieel en infrastructuur, €12.975.373,-- voor vertraging (inclusief zelfdodingen op het spoor) en €2.500.000,-- voor gekapitaliseerde kosten voor doden en zwaargewonden (exclusief zelfmoorden of pogingen tot zelfmoord).

De kosten van *alle* ongevallen en letsels op het spoor in 2012 zijn gekapitaliseerd op €97.653.173,--

De grafiek met de totale kosten betreft een nieuwe definitie vanaf 2010, zie Bijlage C1.1.1. Er is weinig informatie van voor 2009. Tot en met 2010 zijn er nog geen vertragingskosten meegeteld door gebrek aan gegevens. De grafische weergave van de totale kosten in Bijlage C1.1.1 is inclusief de gekapitaliseerde kosten voor doden en zwaar gewonden, exclusief zelfmoorden en pogingen tot zelfmoord.

3 Het resultaat van de veiligheidswaarschuwingen

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

In 2012 werden geen veiligheidswaarschuwingen afgegeven door de ILT.

Onderzoek naar (majeure) incidenten wordt gedaan door de Onderzoeksraad voor Veiligheid. De Raad concentreert zich bij haar onderzoek op waarheidsvinding gericht op het leereffect voor de spoorbranche als geheel. Desgevraagd ondersteunt de ILT de Onderzoeksraad bij haar onderzoeken.

De ILT beoordeelt de honderden meldingen van spoorwegbedrijven over incidenten op het spoor en bepaalt aan de hand daarvan waar nadere inspectie gewenst is. De ILT houdt hiertoe een piket in stand. Komen daarbij overtredingen van wet- en regelgeving aan het licht, dan gaat de ILT over tot handhaving. Daar waar het veilig vervoer in het geding is, treedt de inspectie op, bijvoorbeeld door het stilleggen van het transport.

In het najaar van 2012 stelde de ILT verscherpt toezicht in bij ProRail en NSR. Aanleiding vormden wijzigingen in de dienstregeling als gevolg van onderhoudswerkzaamheden die een rol speelden bij de treinbotsing te Amsterdam Westerpark op 21 april 2012. De inspectie kijkt vooral naar de wijze waarop de aanbevelingen van OvV en de inspectie worden geïmplementeerd. Bij het verschijnen van dit jaarverslag is dit verscherpte toezicht nog steeds van kracht.

In de winter van 2012/2013 ontstonden zowel in Nederland als in België problemen rond de nog maar enkele maanden operationele V250 op de hogesnelheidslijn (HSL) van Amsterdam naar Brussel. Begin 2013 resulteerde dit in de beslissing in beide landen om af te zien van het V250 project. De ILT monitort de verdere ontwikkelingen rond de HSL. De Tweede Kamer heeft besloten tot het houden van een parlementaire enquête naar het proces rond de aanschaf van voertuigen voor de HSL.

Op basis van signalen uit de eigen inspecties en de spoorbranche voerde de ILT inspecties uit naar het assetmanagement (relatie infrastructuurbeheerder/procescontractaannemers en tekeningenbeheer), de verkeersleiding, de problemen rond detectie van treinen en de aanpak overvolle en gestrande treinen. Deels betrof dit quick scans, deels werd richting branche opgetreden om een geconstateerde situatie te verbeteren (o.a. in het geval van gestrande treinen). De resultaten leidden ertoe dat in 2013 de inspecties naar het assetmanagement verruimd worden.

E . E. Belangrijke aanpassingen in de wetgeving en regelgeving

Referentie	Datum van het van kracht worden	Reden van wijziging	Beschrijving van de wijziging
Staatscourant 1 maart 2012, nr. 3923; Regeling tot wijziging van de Regeling tarieven Spoorwegwet	1 april 2012	Introductie van tarieven in de artikelen 11 en 11a van de Regeling tarieven Spoorwegwet.	Vaststellen van tarieven in de artikelen 11 en 11a van de Regeling tarieven Spoorwegwet.
Staatsblad 2012, 112; Besluit van 9 maart 2012 tot vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding van enige onderdelen 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), van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 (Stb. 2011, 240) en van het besluit van 23 augustus 2011 (Stb. 2011, 438).	1 april 2012	Besluit tot inwerkingtreding van enige onderdelen van de wet van 16 december 2010 (Stb. 2011, 218), van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 (Stb. 2011, 240) en van het besluit van 23 augustus 2011 (Stb. 2011, 438)	Inwerkingtredingsbesluit.
Staatscourant 2 april 2012, nr. 6607; Regeling houdende vaststelling van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012	3 april 2012 (m.u.v. artikel 15 die per 1 juli 2012 in werking treedt)	Vaststelling van een nieuwe Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 voortvloeiend uit aanpassingen die verband houden met de implementatie van de interoperabiliteitsrichtlijn, de Spoorwegveiligheidsrichtlijn en de machinistenrichtlijn, waardoor ook onderliggende regelgeving, zoals onderhavige regeling, aangepast moet worden.	--
Staatsblad 2012, 213;	Gedurende	Uitvoering van de eerste	--

Wet van 19 april 2012 tot wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt 'Spoor in beweging'	2012; de gehele wet per 1 januari 2013	tranche van wetgeving uit het kabinetsstandpunt 'Spoor in beweging'	
Staatsblad 2012, 429; Besluit van 10 september 2012, houdende wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur in verband met de wijziging van de prioriteitsvolgorde van de deelmarkten van het vervoer	1 januari 2013	Dit besluit is gericht op een maatregel voor de korte termijn. Er komt meer ruimte voor het groeiende spoorvervoer van personen op regionale lijnen in schaarstesituaties in de spits. Alle vormen van openbaar personenvervoer gaan in overbelaste situaties in de spits voor op het goederenvervoer, m.u.v. die baanvakken met streekgewestelijke stations waar deze voor het goederenvervoer onoverkomelijke problemen opleveren.	Zie hiernaast.
Staatscourant 24 september 2012, nr. 19216; Besluit mandaat, volmacht en machtiging ProRail inzake bevoegdheden Spoorwegwet	1 juli 2012	Wijziging noodzakelijk vanwege o.a. het van kracht worden van de Wet dwangsom en beroep bij niet tijdig beslissen en het doorvoeren van enkele technische wijzigingen m.b.t. het toepassen van nadeelcompensatieregelingen.	Zie hiernaast.
Staatsblad 2012, 522; Besluit van 13 oktober 2012, houdende wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur i.v.m. de ingebruikneming van de Hanzelijn	1 december 2012	Wijziging noodzakelijk i.v.m. de ingebruikneming van de nieuwe spoorlijn Lelystad-Zwolle (Hanzelijn), inclusief de nieuwe stations Dronten en Kampen-Zuid.	Zie hiernaast.
Staatscourant 25 oktober 2012, nr. 21904; Regeling tot wijziging van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen i.v.m. de implementatie van de TSI CCS en herstel van onvolkomenheden	(gedeeltelijk) 1 april 2012 en (geheel) 1 januari 2013	De regeling betreft deels een implementatie van Europese regelgeving.	--

Staatsblad 2012, 653; Besluit van 11 december 2012 tot wijziging van enkele besluiten onder meer ter uitvoering van het kabinetsstandpunt 'Spoor in beweging'	Treedt in werking bij Koninklijk Besluit.	Uitvoering van de eerste tranche van lagere regelgeving uit het kabinetsstandpunt 'Spoor in beweging'	Zie hiernaast.
Staatsblad 2012, 654; Besluit van 11 december 2012 tot vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding van enige onderdelen van de wet van 19 april 2012 (Stb. 2012, 213) en van de artikelen I t/m VIII van het hierboven genoemde besluit (onder)meer ter uitvoering van het kabinetsstandpunt 'Spoor in beweging'	1 januari 2013	Inwerkingtredingsbesluit van enige onderdelen van de wet van 19 april 2012 (Stb. 2012, 213 en het hierboven genoemde besluit van 11 december 2012 (Stb. 2012, 653	Zie hiernaast.
Staatscourant 21 december 2012, nr. 26348; regeling tot wijziging van enkele ministeriële regelingen i.v.m. de wijziging van diverse begrippen	22 december 2012	Wijziging van diverse begrippen n.a.v. van de wet van 19 april 2012 (Stb. 2012, 213) en van de toepasselijke Europese regelgeving.	Zie hiernaast.
Staatscourant 31 december 2012, nr. 27305	1 januari 2013	Invulling artikel 80, zesde lid, Spoorwegwet	Toepassing artikel 80 Spoorwegwet

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

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

F . De ontwikkeling van veiligheidscertificering en -vergunningen

1 Nationale wetgeving – startdata – beschikbaarheid

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

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

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

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

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

De nationale veiligheidsvoorschriften worden officieel gepubliceerd in de Staatscourant.

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

Certificering van machinisten: In Nederland is vanaf april 2012 gestart met de afgifte van de nieuwe machinistenvergunningen. In 2012 is de eerste erkenning afgegeven voor een opleidingsinstituut voor machinisten.

Numerieke gegevens

Zie bij Bijlage E.

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 veiligheidszorgsysteem heeft ingericht.

Het veiligheidssorgsysteem moet passen bij de organisatie en activiteiten van de vervoerder.

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

2 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*
 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 11:

Tabel 11: tarieven veiligheidsattest

Veiligheidsattest	Deel A	Deel B
veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die minder dan 300 personeelsleden een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 12.202,-	€ 8.133,-
veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die 300 personeelsleden of meer een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 25.930,-	€ 17.287,-
veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die gebruik maakt van de hoofdspoorweg op één	€ 4.658,-	-

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.

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

Tabel 12: tarieven hernieuwd veiligheidsattest

Hernieuwd veiligheidsattest	Deel A	Deel B
hernieuwd veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die minder dan 300 personeelsleden een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 9.564,-	€ 6.101,-
hernieuwd veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die 300 personeelsleden of meer een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 13.086,-	€ 7.219,-
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.	€ 4.658,-	-

- *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 13: tarieven wijziging veiligheidsattest

Wijziging veiligheidsattest	Deel A	Deel B
wijziging van een veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die minder dan 300 personeelsleden een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 6.101,-	€ 4.067,-
Wijziging van een veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die 300 personeelsleden of meer een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;	€ 9.151,-	€ 6.101,-
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.	€ 1.552,-	-

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.

3

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

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

Leges bij aanvraag voor een certificaat deel B

Zie tabel 11 op pagina 45.

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.

4

Veiligheidsvergunningen

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

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)

Nee

G . Toezicht op spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders

- 1 Omschrijving van het toezicht op spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders

Audits/inspecties/checklists

Het raildomein in Nederland staat onder toezicht van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Het toezicht richt zich op een veilig transport over het spoor, waarbij gedacht moet worden aan de toelating en certificering (vergunningverlening) van bedrijven en voertuigen en de handhaving van wet- en regelgeving (Spoorwegwet, Arbowet, relevante Europese regelgeving) met betrekking tot infrastructuur, personeel, materieel en veiligheidsprocessen. Spoorlijnen op fabrieksterreinen vallen niet onder dit toezicht. De stadstrams vallen niet onder het toezicht van de ILT. Dit verandert als de nieuwe Wet Lokaalspoor wordt ingevoerd (2013, met een overgangstermijn van twee jaar).

Het toezicht op het railvervoer 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 veiligheidssysteem.

Het toezicht omvat:

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

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

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

Personele inzet door ILT:

44 voltijds equivalenten waren beschikbaar voor het toezicht op de spoorveiligheid.

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)

Aandachtspunten bij de Nationale autoriteit voor spoorveiligheid in Nederland

De prioriteiten in het handhavende toezicht door de inspectie 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 veiligheidsmanagementsysteem van toegelaten 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.

Bij het railvervoer zijn de belangrijkste risico's:

- *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 (o.a. automatische treinbeïnvloedingssystemen) kan de kans op het passeren van een STS in belangrijke mate worden beperkt.

In 2004 heeft de minister samen met de spoorbranche een stuurgroep ingesteld om maatregelen te nemen om het aantal STS-passages terug te brengen. Doel is het terugbrengen van het aantal STS-passages in 2010 met 50% t.o.v. het aantal in 2003 en het beperken van het risico met 75% t.o.v. 2003. Vanaf de invoering van de maatregelen was tot 2012 sprake van een daling van het aantal passages per jaar tot 155. In 2012 steeg het aantal STS-passages naar 173. De doelstellingen van de stuurgroep zijn tot nog toe niet gehaald. De ILT monitort het STS-beleid.

- *infrastructuur voldoet niet aan veiligheidsspecificatie*

De infrastructuurbeheerder stelt zelf veiligheidsspecificaties voor de railinfrastructuur op, die onderdeel zijn van het vereiste, door de inspectie beoordeelde veiligheidszorgsysteem. De specificaties zijn maatgevend voor aannemers die de beheerder inhuurt voor onderhoud en aanleg. De inspectie spreekt de beheerder aan als die de veiligheidszorg niet voldoende nakomt.

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 ERTMS vanaf 2016, onder andere naar aanleiding van de rapportage van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (Commissie Kuiken; februari 2012). In de maatregelen naar aanleiding van de botsing Amsterdam Wes-

terpark zijn extra seinen voorzien van het Nederlandse systeem ATB-Verbeterde versie, in afwachting van de uitrol van ERTMS.

Eveneens op basis van de rapportage van de Commissie Kuiken heeft de ILT opdracht gekregen om de vijf jaar een toets uit te voeren op de fysieke kwaliteit en veiligheid van de Nederlandse spoorinfrastructuur (hoofdspoor). De eerste toets vindt in 2013 plaats. De uitkomsten daarvan geven richting aan de jaarlijkse objectinspecties naar infrastructuur.

vergunningen railvervoer	realisatie
aantal bedrijfs- en materieelvergunningen	178
infravergunningen	1
machinistenvergunningen	962
% binnen kwaliteitsnorm	64

In april 2012 werd de Europese regelgeving (interoperabiliteitsrichtlijn 2008/57) waarop de Vergunning Voor Indienststelling (infravergunning) van hoofdspoorweginfrastructuur is gebaseerd, geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. De regelgeving vraagt om afstemming tussen vergunningverlener en beheerder over onder meer de bepaling voor welke infrastructurele aanpassingen een informatiedossier overlegd moet worden. Aan de hand van dit dossier bepaalt de inspectie of een vergunning vereist is. Bij nieuwe hoofdspoorwegen is altijd een vergunning vereist.

In het najaar verleende de inspectie de eerste infravergunning voor de nieuwe hoofdspoorweg Hanzelijn.

Door het van kracht worden van de nieuwe Europese wetgeving in, onder andere, de Spoorwegwet, konden opleidingsinstituten in 2012 een erkenning aanvragen voor een machinistenopleiding. Een machinist mag alleen nog zijn functie uitoefenen wanneer hem een machinistenvergunning is verstrekt door een erkend opleidingsinstituut.

De applicatie voor de afhandeling van de machinistenvergunningen liep nog niet naar behoren waardoor afhandeling van de aanvragen niet in alle gevallen binnen de gestelde termijn mogelijk bleek.

passagiersrechten railvervoer	realisatie
aantal klachten	18
% binnen norm	95

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.

Ondanks dat de EU verordening 1158/2010 al geruime tijd van kracht is, voldoet een groot deel van de vergunningaanvragen van de spoorbedrijven niet aan de eisen van de verordening. De verordening heeft betrekking op de eisen aan het veiligheidszorgsysteem van spoorbedrijven. Het grote verschil met vroeger is dat de regels voorheen vooral kaderstellend waren, met veel ruimte voor eigen invulling en interpretatie. De verordening 1158/2010 is nu veel dwingender gesteld. Het risico

op het niet verlengd krijgen van de vergunning is dan ook aanwezig. In februari 2013 heeft de ILT hierover een aanvullende voorlichtingsbijeenkomst voor de branche georganiseerd.

toezicht railvervoer	realisatie
Vergunningverlenende audits	70
objectinspecties	4.556
(object)inspecties passagiersrechten	9
incidentafhandeling en handhavend onderzoek	1.230

De inspectie heeft quick scans uitgevoerd naar het gebruik van prestatiegericht onderhoudscontracten (PGO-contracten) in het onderhoud van het spoor (inclusief tekeningenbeheer. De inspectie concludeert dat de PGO systematiek als basis kan dienen voor uitbesteding van kleinschalig onderhoud, mits dit op een andere wijze wordt ingericht, waarbij de relatie en houding tussen infrastructuurbeheerder en contractaannemers minder formalistisch en juridisch is, zodat een gezamenlijk optrekken met een gedeelde verantwoordelijkheid voor beheer en onderhoud gerealiseerd wordt.

Wijzigingen in de dienstregeling als gevolg van onderhoudswerkzaamheden speelden een rol bij de treinbotsing te Amsterdam Westerpark. De inspectie heeft naar aanleiding van haar eigen bevindingen en die van de OvV verscherpt toezicht ingesteld bij NSR en ProRail, waarbij vooral gekeken wordt hoe de aanbevelingen van OvV en de inspectie worden geïmplementeerd.

2 Beoordeling van jaarverslagen van infrastructuurbeheerders en de spoorwegbedrijven

Infrastructuurbeheerders, spoorwegbedrijven en aannemers voor spoorwerkzaamheden verstrekken voor 30 juni van het lopende jaar hun veiligheidsrapporten aan de minister van Infrastructuur en Milieu (conform artikel 9(4) van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn). Het betreft een infrastructuurbeheerder (ProRail) met haar (gedeeltelijke) dochteronderneming Keyrail, negentien goederenvervoerders, tien reizigersvervoerders en twintig aannemers die een veiligheidsattest hebben in 2012 met een verplichting een verslag te geven over hun veiligheidsmanagementsysteem en incidenten op het spoor.

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

3 Klachten

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

Er zijn geen klachten ontvangen in 2012.

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

Er zijn geen klachten ontvangen in 2012.

H . **Verslag over de toepassing van de CSM betreffende risicoanalyse 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: waar de verantwoordelijkheden liggen. De risicoanalyse en beoordeling dienen gebaseerd te zijn op onze supervision activiteiten en gericht te worden aan de Minister. ILT kent systeem van tweemaandelijks beleidssignalen, die o.a. gaan over de toereikendheid van beleid, wet- en regelgeving.

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

Ongeveer 1% van de aanvragen die in 2012 zijn ingediend hadden betrekking op het treinbeveiligingssysteem ERTMS. In al deze gevallen was een inbreng aanwezig van een assessment body, die de onafhankelijke beoordeling van de veiligheid had uitgevoerd.

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

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

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

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

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

I . **Alternatieve maatregelen vanwege afwijkingen van ECM certificeringsopzet**

Nationaal Voertuigregister

Elk spoorvoertuig dat wordt geregistreerd in het Nationaal Voertuigregister (NVR) wordt alleen geregistreerd wanneer het spoorvoertuig is toegekend aan een gecertificeerde ECM. Elke spoorwegonderneming heeft vanaf 2012 toegang tot het NVR gekregen.

Vanaf 2013 wordt gehandhaafd op aanwezigheid van twaalfcijferige registratienummers op voertuigen en op het hoofdspoor aanwezig zijn van spoorvoertuigen die nog niet in het NVR zijn opgenomen.

Het is de verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming om te controleren dat de door hen gebruikte spoorvoertuigen in het NVR geregistreerd zijn. Het is gebleken dat de controle nog niet door iedere onderneming is uitgevoerd.

J . **Conclusies over het rapportagejaar 2012 – Prioriteiten**

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

Voor vergunningverlening en certificering ligt de prioriteit van de NSA op de verdere implementatie van de regelgeving rond ECM's en machinistenopleidingen. De verstrekking van de vergunningen van de opleidingen voor machinisten en van de machinistenvergunningen is voorspoedig van start gegaan.

Voor de onderwerpen binnen het thema veilig vervoeren geldt in het algemeen dat er een toename is van het aantal letsels. Daardoor is op de acht voornaamste veiligheidsindicatoren in vijf gevallen niet de doelstelling van permanente verbetering uit de Derde Kadernota Railveiligheid behaald.

De prioriteit van de NSA ligt op basis van de hier gerapporteerde gegevens bij de handhaving van de veiligheidszorgplicht, de aanpak van STS-passages, het beheer en onderhoud van de infrastructuur, de relatie tussen infrastructuurbeheerder en aannemer (informatieverstrekking, regelgeving, normen en kaders) en de aanpak van problemen na incidenten.

Binnen het thema veilig werken valt de toename van het aantal letsels onder baanwerkers op. Aandacht wordt gegeven aan het naleven van de veiligheidsregelgeving door aannemers en de verantwoordelijkheid van ProRail als infrastructuurbeheerder.

Binnen het thema veilig leven geldt dat het aantal letsels en aanrijdingen op overwegen toeneemt. Ook de ontwikkeling rond de categorie 'onbevoegden' is niet gunstig. Voor veilig leven is de prioriteit de veiligheid rond spoorwegovergangen. Ondanks alle getroffen maatregelen als het maken van ongelijkvloerse kruisingen neemt het aantal doden en gewonden toegenomen bij spoorwegovergangen.

K . **Bronnen van informatie**

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

L . **Bijlagen**

Bijlage A1: Spoorwegnet in Nederland, het hoofdspoor voor treinverkeer

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

Bijlage B: Organigram ILT

Bijlage C: Veiligheidsindicatoren: cijfergegevens en gebruikte definities

Bijlage C1.1 Overzicht van de prestaties

Bijlage C.1.1.1 Aantallen per jaar en vijf jaarsgemiddelden

Bijlage C1.1.2 *Ongevallen verdeeld per type*

Bijlage C.1.1.3 *Fatale ongevallen verdeeld per categorie betrokken personen*

Bijlage C1.1.4 *Gewonden, verdeeld per categorie betrokken personen*

Bijlage C1.1.5 *Aanleidingen tot ongevallen*

Bijlage C1.1.6 *Kosten van alle ongevallen, aantal verloren werkuren van personeel en aannemers als gevolg van ongevallen*

Bijlage C1.1.7 *Technische veiligheid van infrastructuur en zijn toepassing, veiligheidsbeheer (alleen conform template ERA)*

Bijlage C1.2: Berekende NRW- en MWA-waarden

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

Bijlage C2.: Gebruikte definities

Bijlage C2.1: Definities volgens richtlijn 91/03

Bijlage C2.2: Nationale definities

Bijlage C3.: Afkortingen

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

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

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

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

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

Bijlage E5.: Procedurele aspecten – Veiligheidsautorisatie infrastructuurbeheerder

Bijlage E6.: Aantal afgegeven machinistenvergunningen in 2012

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



Legenda

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

Hoofdspoorwegen

Situatie januari 2012

Bron: ProRail, Netverklaring 2012

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

Tabel 14: Houders spoorvoertuigen

Naam houder	Naam eigenaar	Aantal voertuigen in NVR ²⁵
Arriva Openbaarvervoer NV	Arriva Openbaarvervoer NV	211
BGTransport DVVO	Ministerie van Defensie	248
Connexxion NV	Connexxion NV	10
Corus staal	Corus staal	6
CRS-Continental Rail Services BV	CBRAIL S.à.r.l.	1
DB(L) Schenker Rail Nederland N.V.	DB(L) Schenker Rail Nederland N.V.	337
DB(L) Schenker Rail Nederland N.V.	AAE Railcar S.à r.l.	407
DB(L) Schenker Rail Nederland N.V.	Onrail	5
DB(L) Schenker Rail Nederland N.V.	VTG Aktiengesellschaft	69
ERS Railways	Alpha Trains	2
ERS Railways	CB Rail Leasing S.a.r.l.	2
Eurailscout Inspection & Analysis	Eurailscout Inspection & Analysis	3
Euro-Express Treincharter	Euro-Express Treincharter	90
Euro-Express Treincharter	Veluwsche Stoomtrein Maatschappij	1
Het Spoorwegmuseum	Het Spoorwegmuseum	71
HSA Beheer N.V.	Alpha Trains	12
HSA Beheer N.V.	HSA Beheer N.V.	72
HSA Beheer N.V.	NS Reizigers BV	53
HSL Logistik BV (NL)	HSL Logistik BV (NL)	1
Husa Transportation Railway Services Nederland BV	Alpha Trains	2
Husa Transportation Railway Services Nederland BV	Husa Transportation Railway Services Nederland BV	3
Lloyds Register Rail Europe B.V.	Lloyds Register Rail Europe B.V.	1
LOCON Benelux BV	LOCON Benelux BV	10
NedTrain B.V.	NSFSC	35
NS Internationaal B.V.	NS Reizigers BV	62
NS Reizigers BV	NS Reizigers BV	1992
NS Reizigers BV	NSFSC	1336
Railinsight BV	Railinsight BV	4
Rotterdam Rail Feeding	SC Rail Leasing Europe B.V.	12
Shunter B.V.	Shunter B.V.	2
STIBANS	Voest Alpine Railpro B.V.	1
Stichting DE III	Stichting DE III	1

²⁵ 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.

stichting Mat'64	stichting Mat'64	3
Stichting Stadskanaal Rail	Voest Alpine Railpro B.V.	17
Stoom Stichting Nederland	Stoom Stichting Nederland	1
Stoomtram Hoorn Medenblik	Voest Alpine Railpro B.V.	7
Strukton Rail Equipment	Strukton Rail Equipment	78
Syntus BV	Voith Railservices BV	46
Veluwsche Stoomtrein Maatschappij	Voest Alpine Railpro B.V.	19
Veolia Transport Rail B.V.	Railpool München	28
Voest Alpine Railpro B.V.	Voest Alpine Railpro B.V.	1104
VolkerRail Materieel	VolkerRail Materieel	74
Zuid-Limburgse Stoom Maatschappij	Voest Alpine Railpro B.V.	2

Totaal in het nationaal spoorvoertuigregister ingeschreven spoorvoertuigen van Nederlandse spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en andere organisaties, per 31 december 2012: 6441.

Tabel 15: Lijst van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders
Infrastructuurbeheerder, op 31 december 2012

naam	postadres	postcode + woonplaats	website
ProRail	Moreelsepark 3	3511 EP Utrecht	www.prorail.nl
Keyrail	Develsingel 11	3333 LD Zwijndrecht	www.keyrail.nl
Spoorwegondernemingen, op 31 december 2012			
naam	postadres	postcode + woonplaats	
Arriva Personenvervoer Nederland BV	Postbus 626	8440 AP Heerenveen	
BAM Rail B.V.	Postbus 3172	4800 DD Breda	
Connexxion Openbaar Vervoer NV	Postbus 224	1200 AE Hilversum	
CRS-Continental Rail Services BV	Moezelweg 151	3198 LS Rotterdam - Europoort	
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	
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 Reizigers BV	Postbus 2025	3500 HA Utrecht	
NedTrain BV	Postbus 2167	3500 GD Utrecht	
Rotterdam Rail Feeding BV	Europaweg 855	3199 LD Rotterdam	
RTS Rail Transport Service GmbH	Puchstraße 184b	A-8055 Graz	
Rurtalbahn Benelux BV	Postbus 59169	3008 PD Rotterdam	
Shunter Tractie BV	Postbus 5185	3000 AD Rotterdam	
Spitzke Spoorbouw BV	Peppelkade 3	3992 AL Houten	
Strukton Rail Materieel BV	Postbus 1281	5200 BH 's-Hertogenbosch	
Syntus BV	Postbus 17	7000 AA Doetinchem	
Veolia Transport Rail BV	Postbus 1533	6201 BM Maastricht	
VolkerRail Nederland BV	Postbus 240	4130 EE Vianen	

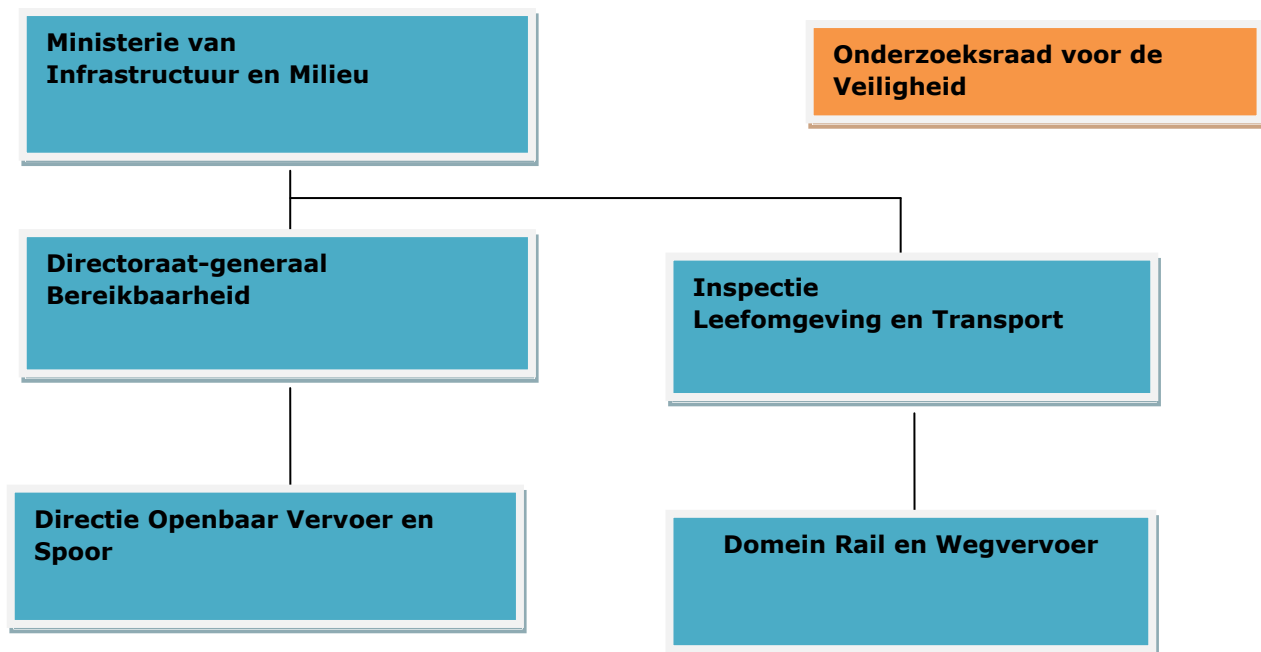
Bijlage A2.1: Kengetallen infrastructuurmanager

Bij de berekeningen van de indicatoren in dit jaarverslag is gebruikgemaakt van de cijfers in tabel 16.

Tabel 16: Kengetallen spoor 2012, gebruikt bij berekeningen van indicatoren uit de Derde Kadernota Railveiligheid.

Onderwerp	Waarde	Bron
Treinkilometers	1,496E+08	2012: cijfers uit jaarverslagen en de opgave ProRail
Passagierstreinkilometers	1,38E+08	2012: cijfers uit jaarverslagen en de opgave ProRail
Passagierskilometers	1,72E+10	2012: cijfers uit jaarverslagen van de railondernemingen
Aantal spoorwegovergangen	2557	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 B: Organigram NSA

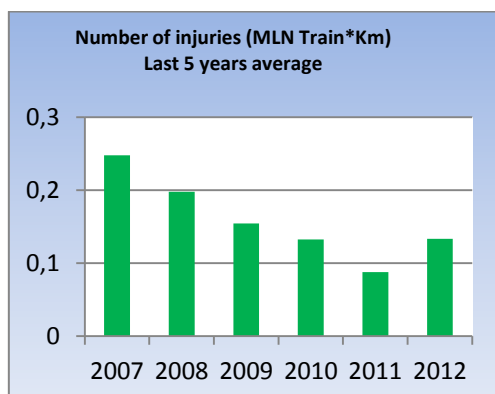
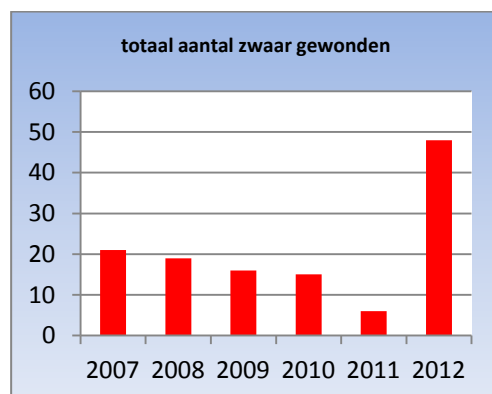
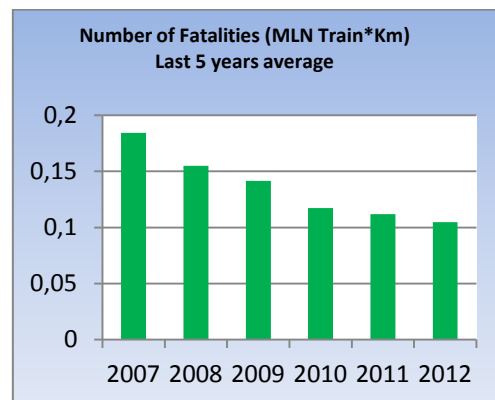
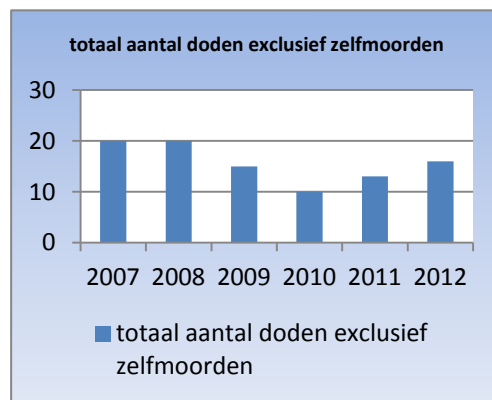
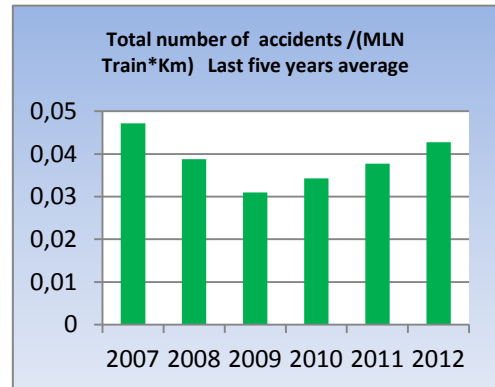
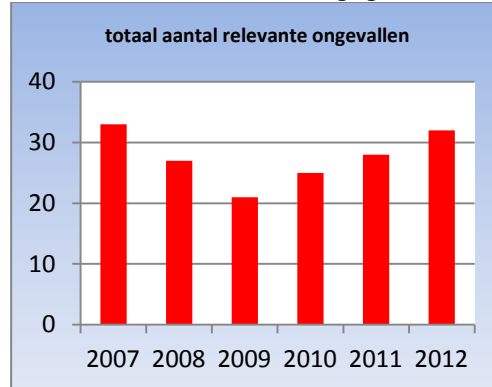


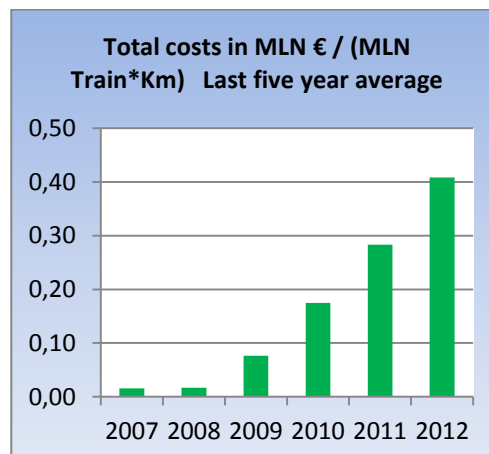
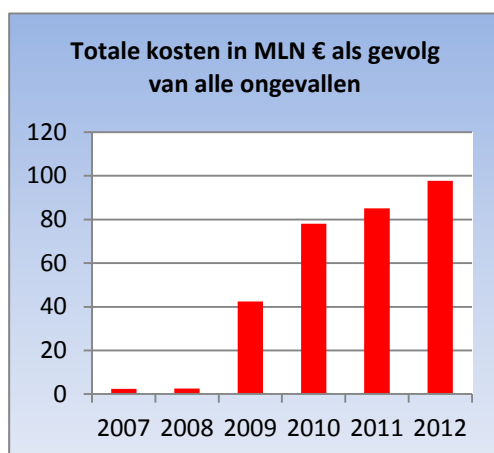
Bijlage C.: Veiligheidsindicatoren: cijfergegevens en gebruikte definities

Bijlage C1.: CSI-gegevens

C1.1 Overzicht van de prestaties

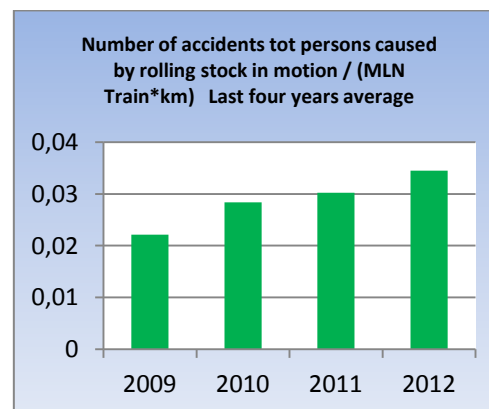
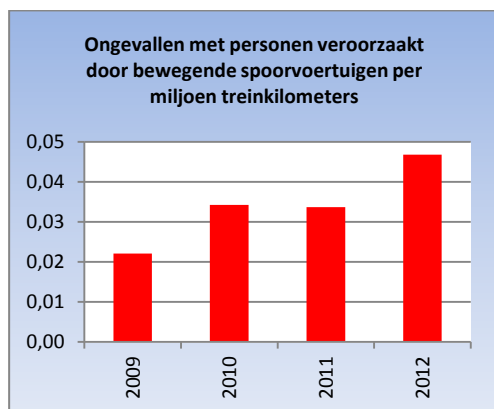
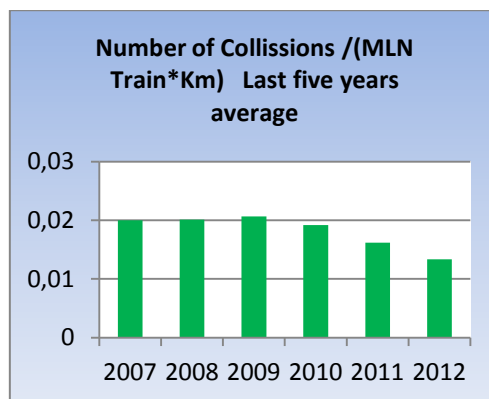
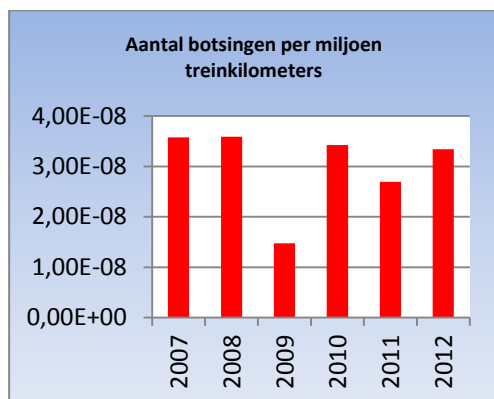
C1.1.1 Presentatie van de gegevens





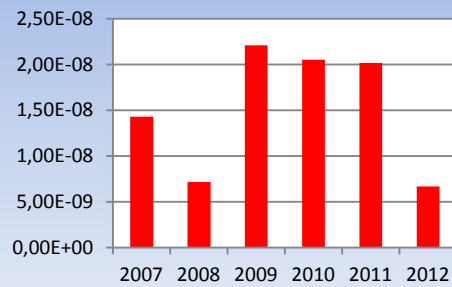
De grafiek met de totale kosten betreft een nieuwe definitie vanaf 2010; er is weinig informatie van voor 2009. Het is inclusief de gekapitaliseerde kosten voor doden en zwaar gewonden, exclusief zelfmoorden en pogingen daartoe.

C1.1.2 Ongevallen

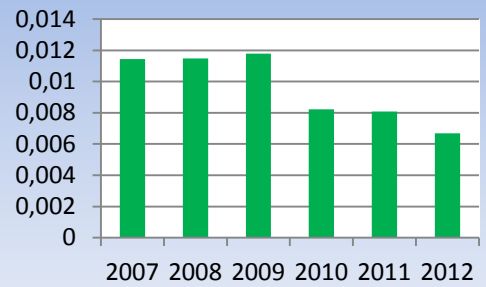


Het betreft hier een nieuwe definitie vanaf 2010, er is geen informatie van voor 2009.

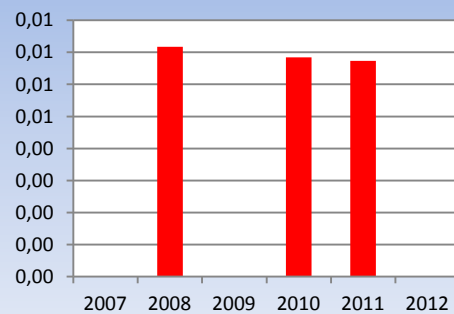
Aantal ontsporingen per miljoen treinkilometers



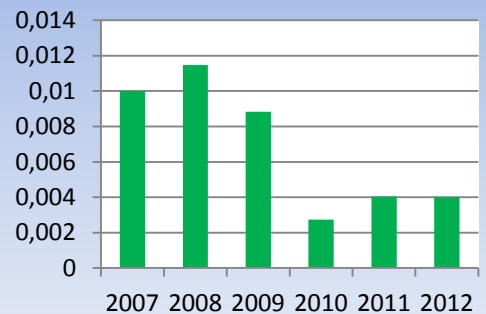
**Number of Derailments /(MLN Train*Km)
Last five years average**



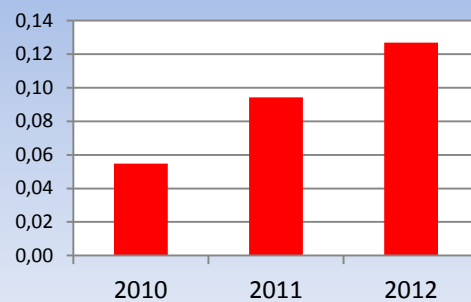
Aantal significante branden per miljoen treinkilometers



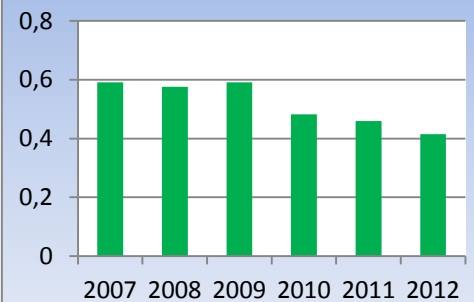
Number of Fires in Rolling Stock /(MLN Train*Km) Last five years average

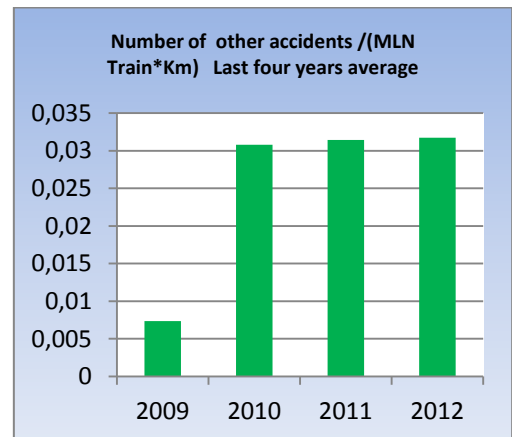
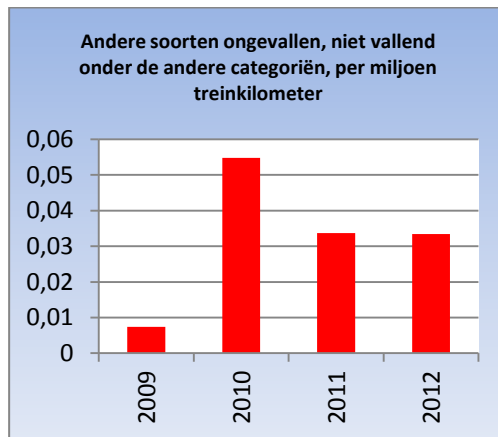


Aanrijdingen spoorwegovergangen per miljoen treinkilometers

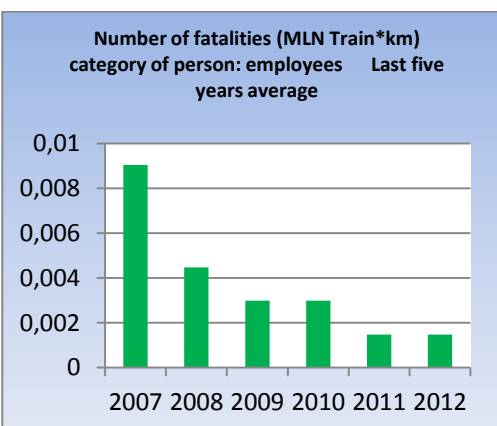
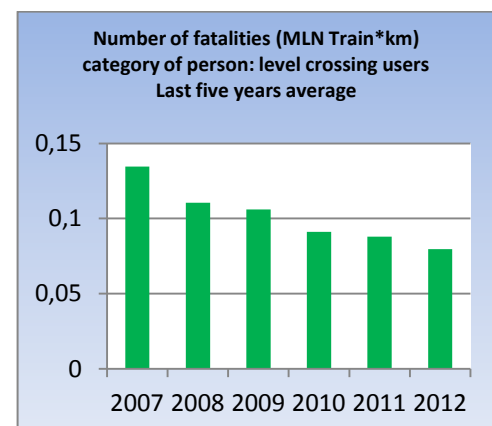
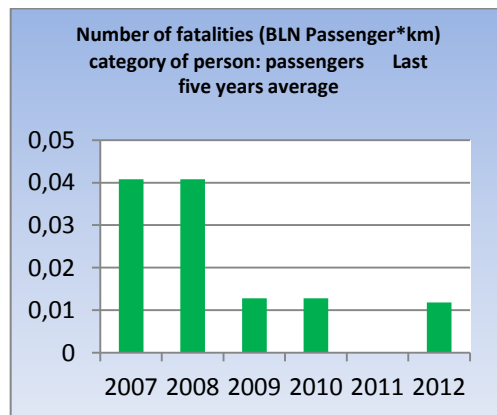
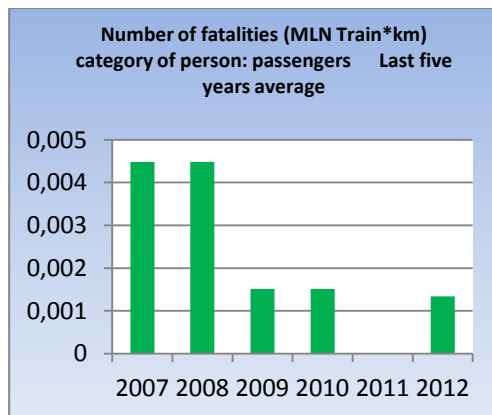


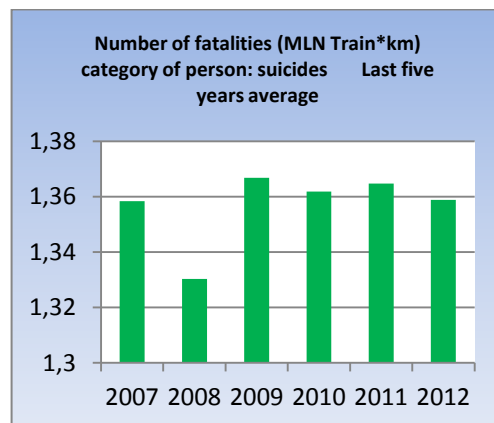
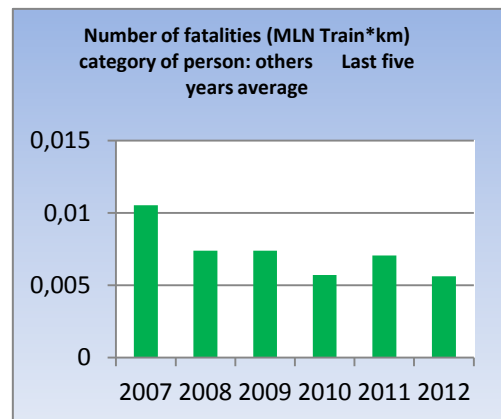
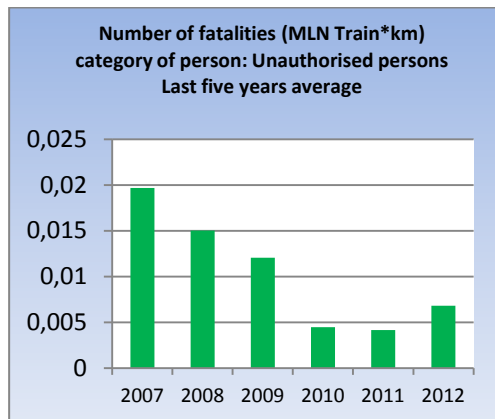
Number of level crossing accidents /(MLN Train*Km) Last five years average



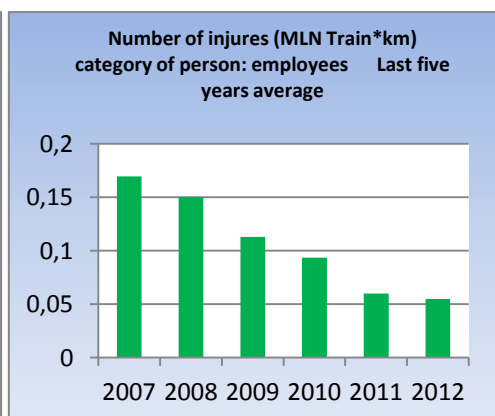
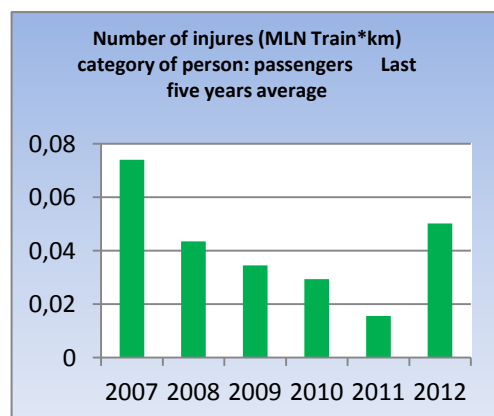


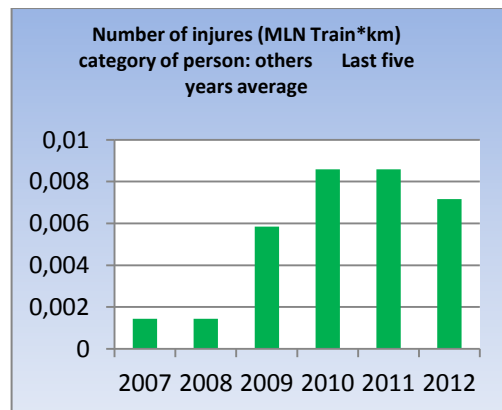
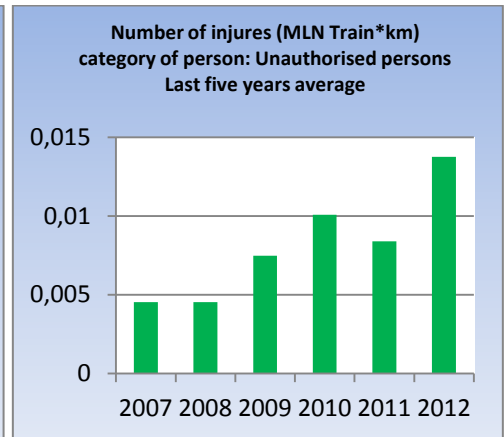
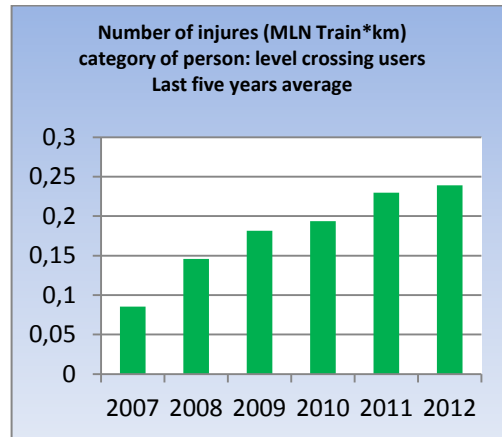
C.1.1.3 Fatale ongevallen verdeeld per categorie betrokken personen



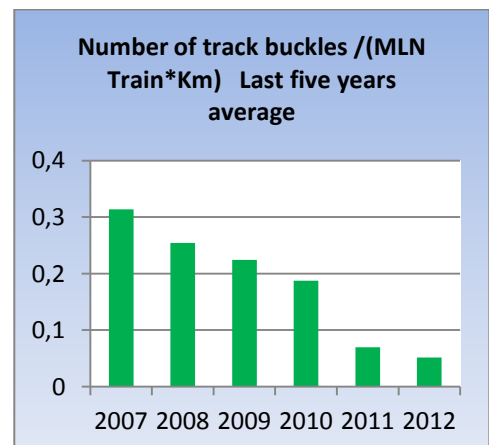
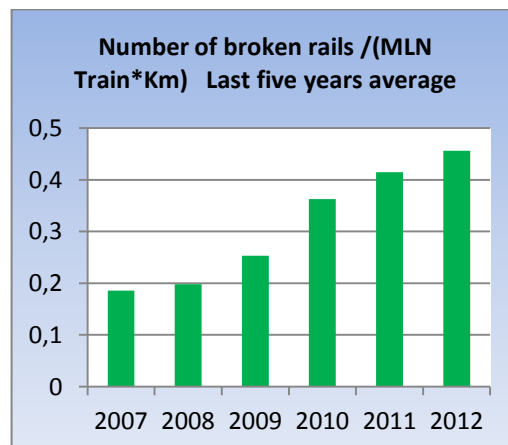


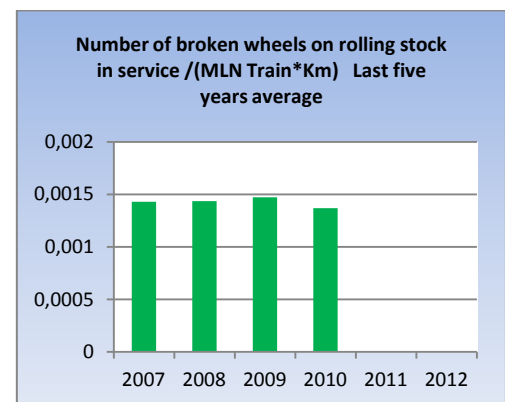
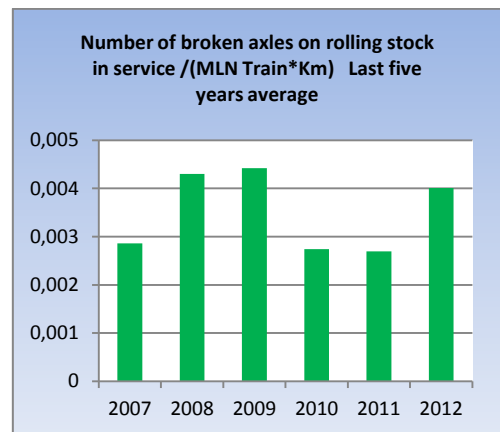
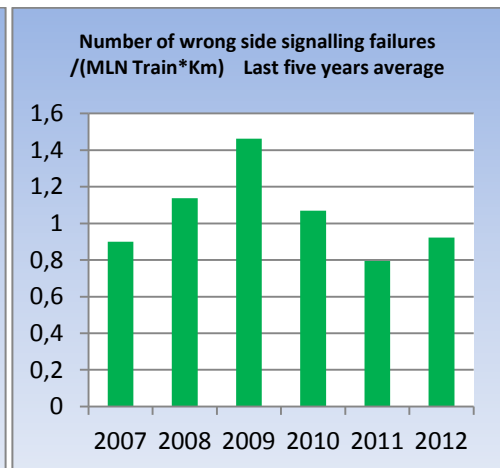
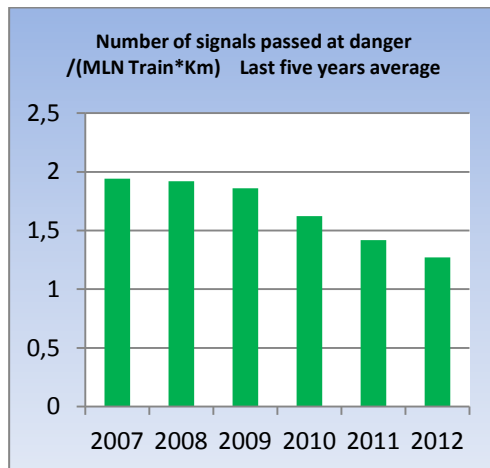
C1.1.4 Gewonden, verdeeld per categorie betrokken personen



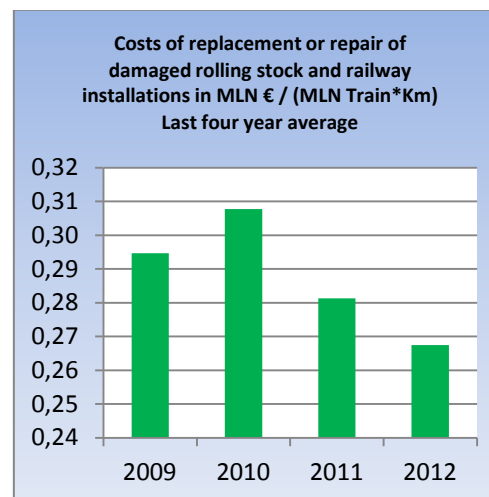
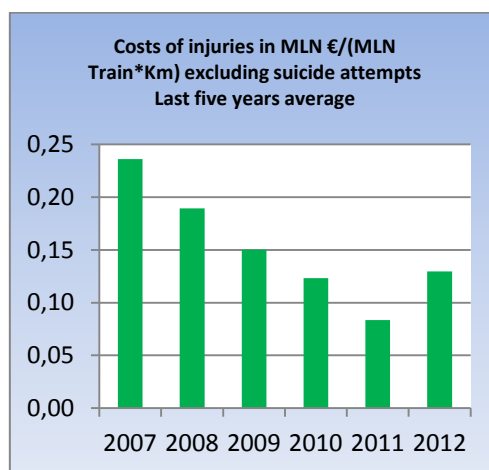
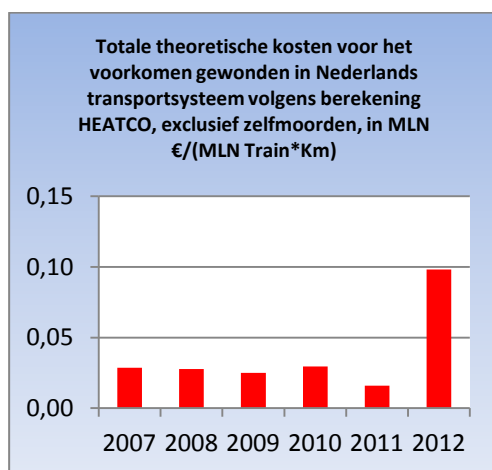
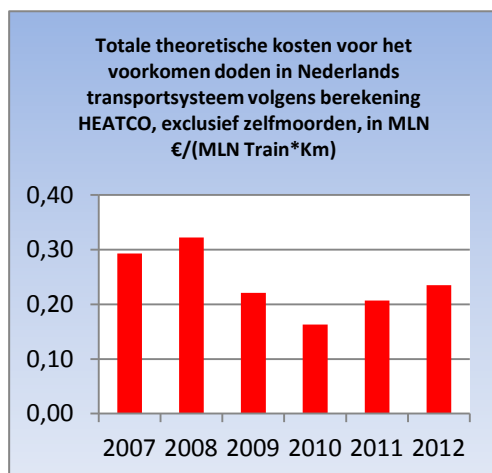


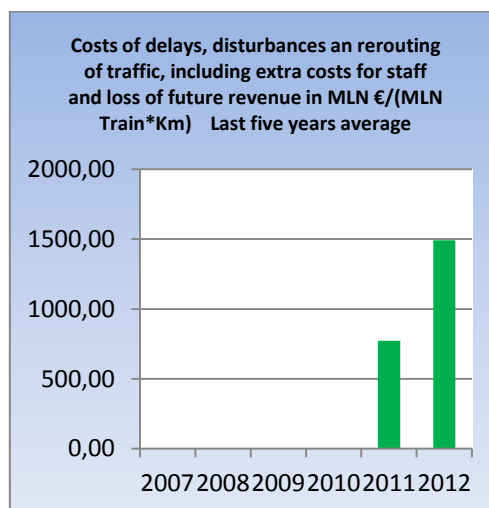
C1.1.5 Aanleidingen tot ongevallen



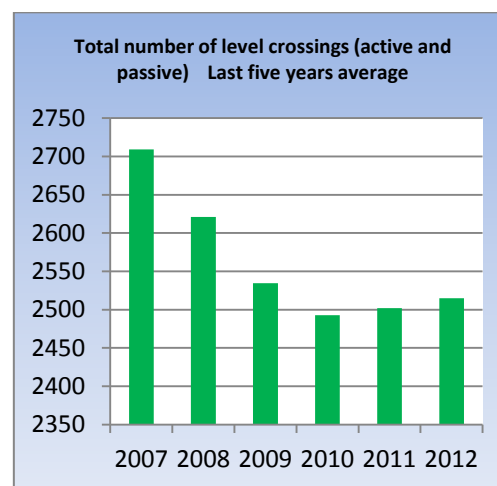
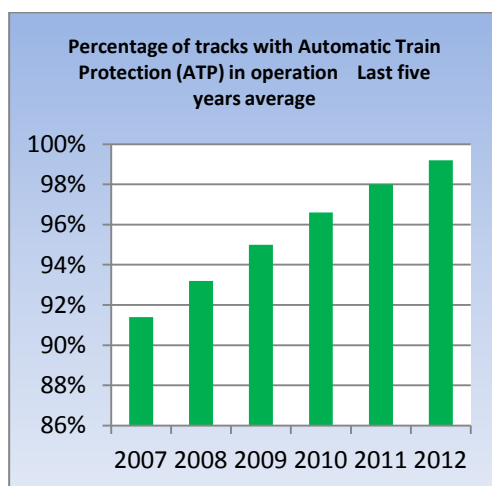


C1.1.6 Kosten van alle ongevallen, aantal verloren werkuren van personeel en aannemers als gevolg van ongevallen

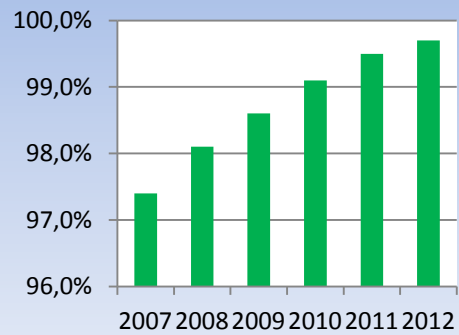




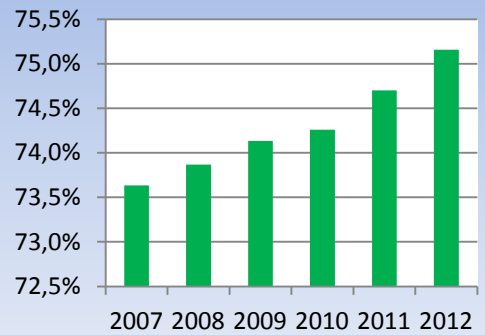
C1.1.7 Technische veiligheid van infrastructuur en zijn toepassing, veiligheidsbeheer



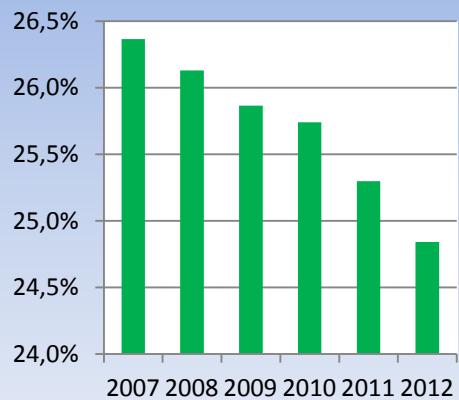
Percentage of train kilometers using operational ATP systems Last five years average



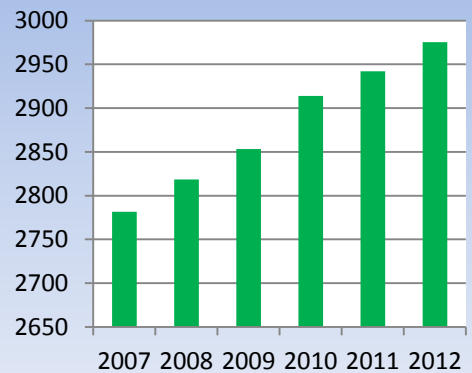
Percentage of level crossings with automatic protection Last five years average



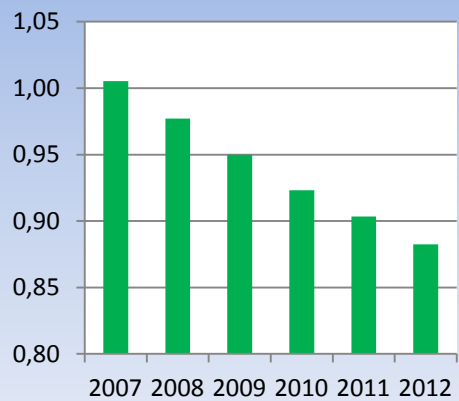
Percentage of level crossings with manual protection Last five years average



number of track km (double track lines are to be counted twice) Last five year average

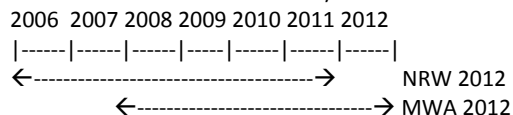


Total number of level crossings per Track Km Last five years average



Bijlage C1.2: Berekende NRW- en MWA-waarden²⁶

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



De NRW 2012 beslaat de periode 2006 t/m 2011, de MWA 2012 beslaat de periode 2008 t/m 2012. De indicator in tabel 17 slaat alleen op 2012.

Tabel 17: Berekende national reference values en moving weight averages over 2012

Beoordelingsjaar 2012					
Nr.	Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator berekend	NRW	MWA
1.1	Reiziger	FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigertreinkm's	27,46	6,10	6,57
1.2	Reiziger	FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigerkm's	0,22	0,05	0,05
2	Personeel	FWSI onder spoorpersoneel / jaar / mld treinkm's	5,34	1,89	2,25
3.1	Overweggebruiker	FWSI onder overweggebruikers / jaar / mld treinkm's	92,19	97,84	97,05
3.2	Overweggebruiker	FWSI onder overweggebruikers / jaar / ((treinkm's*aantal overwegen)/ lijnkm's)	110,44	106,3	108,7
4	Anderen	FWSI onder "anderen (derden)" / jaar / mld treinkm'	8,02	7,84	7,99
5	Onbevoegden	FWSI onder onbevoegden op het spoor / jaar / mld treinkm's	8,02	6,76	7,21
6	Maatschappij (derden)	Totaal FWSI / jaar / mlrd treinkm's	139	129	127

In de volgende tabel 18 in bijlage C1.3 is aangegeven of de doelstelling al dan niet is gehaald.

²⁶ 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.

Bijlage C1.3: Het behalen van de doelstellingen voor de risicodragers uit de Derde Kadernota Railveiligheid²⁷

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

De doelstellingen uit de *Derde Kadernota* hebben in het algemeen betrekking op een voortschrijdend gemiddelde (MWA en NRW). In tabel 18 staat genoemd of de doelstelling uit de Derde Kadernota is gehaald. Dat is het geval als de MWA lager of gelijk is dan de NRW, tenzij sprake is van trendbreuk. Daar waar een trend met NRW of MWA te berekenen is, wordt deze opgenomen en slaat daar de "doelstelling gehaald" op, anders wordt de berekende indicator van 2012 met 2011 vergeleken. De indicatorgegevens van 2011 zijn hier niet gepresenteerd. Ze staan in het rapport NSA Jaarverslag 2011.

Tabel 18: Doelstellingen uit de Derde Kadernota Railveiligheid

Risicodrager	Omschrijving indicator	Indicator berekend	NRW 2006 - 2011	MWA 2008 - 2012	Doel gehaald
Veilig vervoeren					
Veiligheidsrisico treinreizigers	FWSI onder reizigers / jaar / mld passagierstreinkm's	27,46	6,10	6,57	nee
	FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigerskm's	0,22	0,05	0,05	ja
	Aantal zwaargewonde reizigers per jaar	28			nee
	Aantal dodelijke slachtoffers onder reizigers per jaar	1			nee
	Aantal lichtgewonde reizigers / jaar / mld reizigerskm's	12,08			nee
Ongevallen met passagiers-, goederen- en overige treinen	Totaal aantal ernstige ongevallen / mln treinkm's	0,24			nee
	Aantal ernstige treinbotsingen / mln treinkm's	0,02			ja
	Aantal ernstige ontsporingen / mln treinkm's	0,00			ja
	Aantal ernstige aanrijdingen op overwegen / mln treinkm's	0,13			nee
	Aantal ernstige persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in rollende	0,07			nee

²⁷ 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.

	toestand / mln treinkm's				
	Aantal ernstige branden in rollend materieel / mln treinkm's	0,00			ja
	Aantal overige ernstige ongevallen / mln treinkm's	0,02			ja
	Aantal foutieve seingevingen / mln treinkm's	0,07			ja
	Aantal STS-passages (/ mln treinkm's)	1,17			nee
	Risicoreductie van STS-passages 2011 t.o.v. de STS-passages in 2003, doelstelling 75% reductie.	62%			nee
Rail-infrastructuur	Aantal gebroken rails / mln treinkm's	0,43			ja
	Aantal knikken in het spoor / mln treinkm's	0,02			nee
Materieel	Aantal gebroken wielen van operationeel rollend materieel / mln treinkm's	0,00			ja
	Aantal gebroken assen van operationeel rollend materieel / mln treinkm's	0,01			nee
Spoortunnels	-				
Calamiteiten-organisatie en crisisbeheersing	-				
Security	audit in 2014				
	Klantoordeel sociale veiligheid: % reizigers dat sociale veiligheid met een 7 of hoger beoordeelt	0,78			ja
Veilig werken					
Voorkomen arbeidsongevallen	FWSI onder spoorpersoneel / jaar / mld treinkm's	5,34	1,89	2,25	nee
	Aantal dodelijke slachtoffers onder baanwerkers	0			ja
	Aantal dodelijke slachtoffers onder rangeerders	0			ja
	Aantal aanrijdingen baanwerkers	1			nee
	Aantal elektrocuties	1			ja
	IF-rate (# ongevallen met verzuim > 24h * 1 mld/ gewerkte tijd inclusief inhuur en onderaannemers).	Geen info			

Opleiding en vak-bekwaamheid	Nalevingpercentage inzake de administratieve zorgplicht: het hebben van de vereiste papieren voor bekwaamheid of medische en psychologische geschiktheid.	Geen info			
	Nalevingspercentage wegbekendheid machinisten	Geen info			
Veilig leven					
Overweg-veiligheid	FWSI onder overweggebruikers / jaar / mld treinkm's	92,19	97,84	97,05	ja
	FWSI onder overweggebruikers / jaar / ((treinkm's*aantal overwegen)/ spoorkm's)	110,44	106,3	108,7	nee
Onbevoegden op het spoor	FWSI onder onbevoegden op het spoor / jaar / mld treinkm's	8,02	6,76	7,21	nee
	Aantal spoorsuïcides	202			ja
	Aantal spoorsuïcides / mld treinkm's	1350			ja
	FWSI onder "anderen (derden)" / jaar / mld treinkm's	8,02	7,84	7,99	nee
Externe veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen)	Aantal ongevallen waarbij ten minste een spoorvoertuig is betrokken dat gevaarlijke stoffen vervoert / mln treinkm's	0,03			ja
	Aantal van dergelijke ongevallen waarbij gevaarlijke goederen vrijkomen / mln treinkm's	0			ja
	Aantal dodelijke slachtoffers per jaar als gevolg van dergelijke ongevallen.	0			ja
Thema overstijgend					
Overall	Totaal FWSI / jaar / mlrd treinkm's (exclusief spoorsuïcides of pogingen daartoe)	145	130	129	ja
Integrale samenwerking op raakvlakken van verantwoordelijkheden	-				
Innovatie	-				

Veiligheidsmanagement	-				
Veiligheids-cultuur	Nalevingspercentage veiligheidsregelgeving (NVW) door baanwerkers	61%			nee
	Nalevingspercentage veiligheidsregelgeving (NVW) door rangeerders	Geen info			

Bijlage C2.: Gebruikte definities

C2.1: Definities volgens richtlijn 91/03

Anderen (derden)

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

Andere soorten ongevallen

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

ATB

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

Audit

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

Dodelijk slachtoffer

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

Door rollend materieel in rijdende toestand veroorzaakte persoonlijke ongevallen

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

Ernstig ongeval

Een ongeval met ten minste één bewegend spoorvoertuig waarbij ten minste één persoon om het leven is gekomen of zwaargewond is geraakt of dat schade van betekenis aan het materieel, de rails, andere installaties of het milieu dan wel ernstige ontregeling van het verkeer heeft veroorzaakt. Ongevallen in werkplaatsen, magazijnen en opslagruimtes vallen hier niet onder.

Ernstige ontregeling van het verkeer

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

Gewonden (zwaargewonde personen)

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

Kilometer lijn (ook wel: kilometer spoor)

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

Knikken in het spoor (ook wel: spoorspatting)

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

Reizigerskilometer

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

Trein

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

Treinkilometer

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

Treinreiziger

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

Zelfmoord

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

C2.2: Nationale definities

Nationale definities zijn niet van toepassing in dit jaarverslag.

Bijlage C3.: Afkortingen

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
Mld	miljard
MLN	Miljoen (10^6)
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.: Status invoering Europese regelgeving in de Nederlandse wet- en regelgeving

In 2012 is er op velerlei terreinen van de spoorregelgeving, Europese regelgeving vastgesteld.

De belangrijkste wijziging is de recast van het 1^e spoorpakket [2012/34]. Deze set gewijzigde richtlijnen heeft betrekking op de ordening van de spoorwegmarkt. Deze richtlijn vervangt de richtlijnen 91/440, 95/18 en 01/14.

Op het gebied van veiligheid zijn er twee belangrijke Verordeningen tot stand gekomen voor het onderhoud door bedrijven van hun Veiligheid Beheer Systeem [1078/2012] en het toezicht door de veiligheidsinstanties op het VBS [1077/2012]. De tweede set van het veiligheidsniveau waaraan Lidstaten moeten voldoen is opgesteld [2012/226] en vervangt de eerste set uit 2010.

Een derde belangrijke groep gewijzigde documenten zijn de Technische specificaties Interoperabiliteit. Deze onder de richtlijn op te stellen specificaties zijn aan wijziging onderhevig. Enerzijds omdat er steeds meer geharmoniseerde oplossingen worden gevonden, anderzijds door de integratie van de hogesnelheids TSIs en de conventionele TSIs, tot één set eisen die voor beide categorieën spoorlijnen van toepassing is.

Gecombineerd zijn de TSIs voor Exploitatie 2008/231 en 2011/314 tot een nieuwe 2012/757 en de TSI voor seingeving 2012/88. Deze laatste vervangt de HS-TSI [2008/860] en de conventionele TSI-CCS [2006/679].

Op basis van voortschrijdende ontwikkelingen zijn gewijzigd: TSI- Besturing en seingeving (ERTMS) 2012/696, bijlage III van TSI-TAP [665/2012] en TSI-TAF [328/2012].

Ook zijn in drie verzamelbesluiten een groot aantal kleinere wijzigingen aangebracht in oudere TSI's: 2002/731: TSI-CCS/HS, 2002/732: TSI-INS/HS, 2002/733: TSI-ENE/HS, 2002/735: TSI-RST/HS, 2006/66: TSI-NOI (omnibus 1 besluit) 2006/679: TSI-CCS/CR, 2006/860: bijl A van TSI-CCS/HS (omnibus 2 besluit) 2006/861: TSI-WAG, 2008/163: TSI-SRT, 2008/164: TSI-PRM, 2008/217: TSI-INS/HS, 2008/231: TSI-OPE/HS, 2008/232: TSI-RST/HS, 2008/284: TSI-ENE/HS, 2011/229: TSI-NOI/CR, 2011/274: TSI-ENE/CR (omnibus3 besluit).

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

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

		Totaal aantal certificaten	Aantal certificaten deel A in ERADIS ²⁸
<i>E1.1 Aantal geldige veiligheidscertificaten deel A, afgegeven in 2012 en daarvoor, geldig in 2012</i>		26	26
<i>E1.2 Aantal geldige veiligheidscertificaten deel B, afgegeven in 2012 en daarvoor, geldig in 2012</i>	Aantal certificaten deel B, voor welke het deel A is afgegeven in Nederland	26	26
	Aantal certificaten deel B, voor welke het deel A is afgegeven buiten Nederland	7	7

			A	R	P
<i>E1.3 Aantal geldige veiligheidscertificaten deel A, afgegeven in 2012 en daarvoor, geldig in 2012</i>		Nieuwe certificaten	2	1	0
		Gewijzigde certificaten	0	1	0
		Opnieuw afgegeven certificaten	19	0	0
<i>E1.4 Aantal nieuw toegekende veiligheidscertificaten deel B voor spoorwegondernemingen, afgegeven in 2012</i>	Waarvan het deel A is afgegeven in Nederland	Nieuwe certificaten	2	1	0
		Gewijzigde certificaten	2	1	0
		Opnieuw afgegeven certificaten	20	0	0
	Waarvan het deel A is afgegeven buiten Nederland	Nieuwe certificaten	0	0	0
		Gewijzigde certificaten	2	0	0
		Opnieuw afgegeven certificaten	1	0	0

A = Geaccepteerde aanvragen, certificaat is afgegeven in 2012.

R = Afgewezen aanvragen, geen certificaat is afgegeven in 2012.

²⁸ ERADIS is een data informatie systeem van de ERA met certificaten, afgegeven door de nationale veiligheidsautoriteiten voor spoorveiligheid.

P = Aanvraag loopt nog, certificaat is nog niet afgegeven in 2012.

	Totaal aantal ingetrokken certificaten in 2012	Aantal ingetrokken certificaten genoemd in ERADIS in 2012
<i>E1.5 Aantal ingetrokken veiligheidscertificaten deel A in 2012</i>	0	0
<i>E1.6 Aantal ingetrokken veiligheidscertificaten deel B in 2012</i>	0	0

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

Naam spoorwegonderneming	Europese lidstaat waar het veiligheidscertificaat deel A was afgegeven
NMBS Logistics NV	België
Captrain Belgium	België
Crossrail Benelux NV	België
DB Regio AG	Duitsland
RheinCargo GmbH	Duitsland
TX Logistik	Duitsland
RTS Austria	Oostenrijk
Arriva Personenvervoer Nederland BV	Nederland
BAM Rail B.V.	Nederland
Connexxion Openbaar Vervoer NV	Nederland
CRS-Continental Rail Services BV	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 Nederland BV	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
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
<i>E2.1 Aantal geldige veiligheidsautorisaties in het jaar 2012 en in de voorgaande jaren die nog geldig waren aan het eind van 2012</i>	

		A	R	P
<i>E2.2 Aantal aanvragen voor veiligheidsautorisaties die toegekend zijn aan infrastructuurmanagers, afgegeven in 2012</i>	Nieuwe certificaten	0	0	0
	Gewijzigde certificaten	0	0	0
	Opnieuw afgegeven certificaten	1	0	0

A = Geaccepteerde aanvragen, certificaat is afgegeven in 2012.

R = Afgewezen aanvragen, geen certificaat is afgegeven in 2012.

P = Aanvraag loopt nog, certificaat is nog niet afgegeven in 2012.

	Totaal aantal afgewezen veiligheidsautorisaties
	0
<i>E2.3 Aantal aanvragen voor veiligheidsautorisaties van een infrastructuurbeheerder die afgewezen zijn in 2012</i>	

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

		Nieuw	Wijziging	Opnieuw afgegeven
De gemiddelde tijd tussen het ontvangst van een aanvraag voor een veiligheidscertificaat deel A		23 weken	2	17
De gemiddelde tijd tussen het ontvangst van een aanvraag voor een veiligheidscertificaat deel B	Waarvan het deel A is afgegeven in Nederland	23 weken	0	17
	Waarvan het deel A is afgegeven buiten Nederland	2	2	0

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

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

Bijlage E6.: Aantal afgegeven machinistenvergunningen in 2012

	Beschikking Posi- tief	Beschikking Negatief	Beschikking Bui- ten Behandeling
Januari	nvt	nvt	nvt
Februari	nvt	nvt	nvt
Maart	nvt	nvt	nvt
April	nvt	nvt	nvt
Mei	8	nvt	nvt
Juni	36	nvt	nvt
Juli	142	nvt	1
Augustus	79	nvt	nvt
September	91	1	22
Oktober	209	3	7
November	261	nvt	6
December	136	5	7
Totaal	962	9	43

nvt: niet van toepassing.