

Horvat & Partners



WILLEMSPLEIN 489 • 3016 DR ROTTERDAM

POSTBUS 23112 • 3001 KC ROTTERDAM

T 010 281 03 34 • F 010 281 03 35

I WWW.HORVAT.NL • E CONSULTANTS@HORVAT.NL

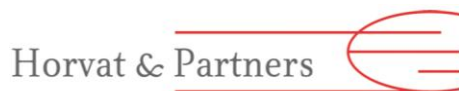
BOER & CROON

—  
B O S S E L A A R  
S T R E N G E R S  
— ADVOCATEN

## Onderzoek vergunningverlening V250

definitief





Horvat & Partners is een onafhankelijk adviesbureau dat zich heeft gespecialiseerd in technische en operationele auditing, het geven van second opinions en het adviseren over niet routinematige projecten, processen en problemen binnen een (civiel)technische omgeving.



BoerCroon levert hoogwaardige dienstverlening op het gebied van consulting, corporate finance en management.



Bosselaar & Strengers Advocaten is een toonaangevend en vooruitstrevend advocatenkantoor dat onder meer beschikt over ruime ervaring op alle terreinen van het bestuursrecht.

Dit rapport is opgesteld in opdracht van dhr. drs. S. Riedstra, Secretaris Generaal van het Ministerie van Infrastructuur & Milieu. De dagelijkse begeleiding vanuit het Ministerie is ingevuld door dhr. drs. W. Kooij en dhr. drs. H. van der Stelt.

## Onderzoek vergunningverlening V250

Definitief

ir. N. Vrisou van Eck  
ir. M. Cauvern  
ir. R.P.G.J. Theunissen  
ir. F.P. Wilbers  
ir. M.J.J. Boon  
mr. M.J. Olman  
mr. G. Bosma  
mr. A.A. de Groot  
mr. M.W.H. Kleijn  
mr. W.R. de Vries

Voor akkoord: prof. drs. ir. J.K. Vrijling

Rapportnummer: 13025-R-006

Rotterdam, 15 januari 2014



# Managementsamenvatting

## I. Aanleiding

De V250 is een hogesnelheidstrein die is aangeschaft voor inzet in de Fyra-treindienst, de hogesnelheidstreindienst tussen Amsterdam en Brussel met aftakking naar Breda, van de High Speed Alliance Beheer N.V. (HSA) en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS). De trein is ontwikkeld en gebouwd door het Italiaanse AnsaldoBreda.

De trein werd vanaf 10 september 2012 in de commerciële dienst ingezet. De treindienst werd echter geplaagd door storingen. Op 3 juni 2013 maakte de Nederlandse Spoorwegen (NS) namens HSA bekend niet verder te willen gaan met de V250. Het kabinet maakte op 7 juni 2013 bekend geen aanleiding te zien om een ander standpunt in te nemen dan de vervoerders.

De staatssecretaris van Infrastructuur heeft in haar brief van 17 juni 2013 de Tweede Kamer geïnformeerd over het proces van vergunningverlening in algemene zin en specifiek voor de V250. Hier was door de Kamer om verzocht in het Vragenuur van 4 juni 2013. In de brief wordt een audit aangekondigd naar het proces van vergunningverlening. In dit rapport zijn de resultaten van dit onderzoek vastgelegd.

De doelstelling van het onderzoek is:

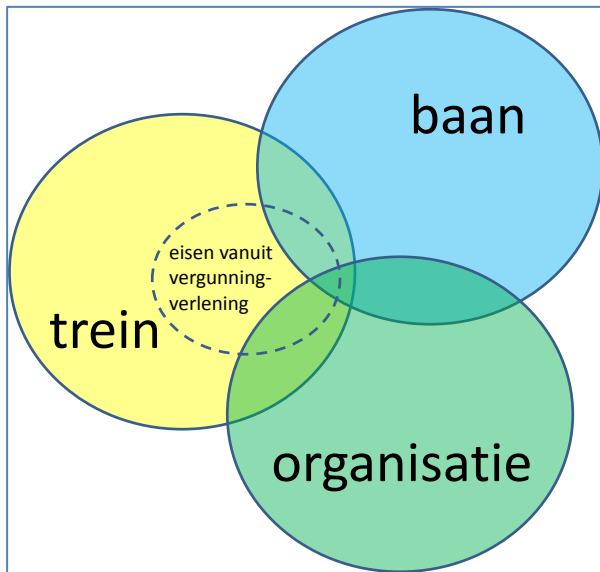
- A. *het verkrijgen van inzicht in de wettelijke eisen en het algemene proces van vergunningverlening voor nieuwe (hoge snelheids)treinstellen inclusief de rollen van de daarbij betrokken partijen (o.a. taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden),*
- B. *het verkrijgen van inzicht in het doorlopen, specifieke proces van vergunningverlening voor de V250 treinen inclusief de invulling van de rollen door de daarbij betrokken partijen,*
- C. *het toetsen van dit specifieke proces voor vergunningverlening voor de V250 treinen inclusief invulling door de daarbij betrokken partijen aan het wettelijk kader,*
- D. *het, mede aan de hand van het voor de V250 treinstellen doorlopen proces en de huidige context, beoordelen of het wettelijk kader inclusief het daarin voorgeschreven proces van vergunningverlening voldoende waarborgen biedt om te komen tot veilige en betrouwbare treinstellen.*

## II. Het vergunningverleningsproces

Het openbaar vervoersysteem van de HSL-Zuid is een samenhangend geheel van baan, trein en organisatie. De eisen die worden gesteld aan het openbaar vervoersysteem hebben betrekking op verschillende aspecten, waaronder veiligheid, betrouwbaarheid, punctualiteit, (reizigers)comfort en milieu. De bronnen voor deze eisen zijn de wet- en regelgeving (Europees en nationaal), het beleid van de nationale overheid (ten aanzien van openbaar vervoer) en het interne beleid van de betrokken organisaties.

Er worden eisen gesteld aan het gehele spoorstelsel, maar ook aan de afzonderlijke onderdelen trein, baan en de betrokken organisaties (onder andere verkeerleiding, inzet personeel, bijsturing en veiligheidsmanagement) en hun onderlinge raakvlakken.

De eisen gerelateerd aan de vergunningverlening van de V250 betreffen slechts een beperkt deel van de eisen aan het gehele spoorstelsel (zie onderstaande figuur). Deze eisen hebben hoofdzakelijk betrekking op de veiligheid van de trein.



Figuur 1 Eisen aan spoorstelsel

### III. Onderzoeksresultaten

Hieronder is per doelstelling de beantwoording van de onderzoeksvragen samengevat.

#### Doelstelling A

1. *Beschrijf op basis van de vigerende nationale en internationale regelgeving het vergunningverleningsproces voor de toelating van een nieuw type treinmaterieel, in casu de V250.*

Het wettelijk kader wordt gevormd door Europese en nationale wet- en regelgeving. Deze is voor het onderzoek opgedeeld in een aantal bouwstenen, namelijk:

- Bouwsteen A: Vervoersconcessie
- Bouwsteen B: Levering nieuwe spoorvoertuigen
- Bouwsteen C: Erkenning spoorwegonderneming
- Bouwsteen D: Erkenning aangemelde (keurings)instanties
- Bouwsteen E: Keuring en certificering spoorvoertuigen
- Bouwsteen F: Vergunning voor indienststelling
- Bouwsteen G: Inschrijving in het voertuigregister

Van deze bouwstenen hebben B, E, F en G betrekking op de totstandkoming van het nieuwe voertuig en het toezicht daarop. De overige bouwstenen leveren ofwel input voor het productieproces (bouwsteen A) of betreffen de erkenning van en het toezicht op de bedrijven die bij de totstandkoming van het voertuig betrokken zijn (bouwsteen C en D).

Een samenvatting van de vigerende wet- en regelgeving is opgenomen in hoofdstuk 2 van de rapportage; een uitgebreide beschrijving is opgenomen in bijlage B.

2. *Beschrijf de formele taak- en verantwoordelijkheidsverdeling tussen de vergunningverlener en externe betrokken partijen (producent, NoBo, DeBo, aanvrager, et cetera).*

De rolverdeling in het vergunningverleningsproces voor de V250 is in grote lijnen als volgt:

- De Minister van IenM is systeemverantwoordelijke voor veilig en betrouwbaar openbaar vervoer in Nederland. Om deze verantwoordelijkheid voor de HSL-Zuid in te vullen, is zij opdrachtgever voor de spoorbeheerder (ProRail voor baan en logistiek), aansteller van de toezichthouder (ILT) en concessieverlener richting de vervoerder (HSA). De verantwoordelijkheid voor vergunningverlening en handhaving van vergunningen heeft de Minister gemandateerd aan ILT.
- De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is namens de Minister verantwoordelijk voor vergunningverlening en handhaving van vergunningen voor indienststelling van treinmaterieel (VVI). Daarnaast is ILT verantwoordelijk voor de erkenning van keuringsinstanties (NoBo, DeBo) en erkenning van spoorwegondernemingen en onderhoudsbedrijven.
- De keuringsinstanties (Notified Bodies/NoBO en Designated Bodies/DeBo) zijn door ILT erkende onafhankelijke instanties. De NoBo toetst inhoudelijk of spoorvoertuigen aan de wettelijke eisen voldoet en geeft certificaten af als aan de wettelijke eisen wordt voldaan. Voor het vergunningverleningsproces van de V250 was Lloyd's Register Nederland (LR NL) NoBo en DeBo.
- Een spoorwegonderneming dient te zijn erkend door ILT. Een spoorwegonderneming die een openbaar vervoersdienst wil invullen, dient te beschikken over een concessie en over treinmaterieel met een vergunning. De spoorwegonderneming die de concessie heeft voor personenvervoer op de HSL-Zuid is High Speed Alliance Beheer N.V. (HSA).
- De fabrikant is de partij die het treinmaterieel gaat vervaardigen, de fabrikant van de V250 is AnsaldoBreda. Voor de V250 is afgesproken dat de fabrikant verantwoordelijk is voor de keuring van de te ontwikkelen treinen en het opstellen van EG keuringsverklaringen.
- De spoorwegbeheerder is verantwoordelijk voor de aanleg, onderhoud, beheer en veiligheid van het spoorwegnet. In Nederland is ProRail de spoorwegbeheerder. Bij de toelating van nieuw materieel beperkt de rol van de spoorwegbeheerder zich formeel tot het adviseren bij de vergunning voor indienststelling.

Een overzicht van de formele taak- en verantwoordelijkheidsverdeling is opgenomen in hoofdstuk 2 van de rapportage.

3. *Welke formele interventiemogelijkheden heeft de vergunningverlener om de ontwerp- en productiekwaliteit te toetsen?*

Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst de ontwerp- en productiekwaliteit van materieel op basis van het door de NoBo aangeleverde dossier. ILT moet zich echter wel vergewissen van de juistheid van dit dossier. Vanuit deze verplichting kan ILT de keuringsinstantie om aanvullende documentatie vragen.

Daarnaast heeft ILT informeel mogelijkheden om het toetsproces te sturen, vanuit haar rol om het wettelijk kader uit te leggen. Dit is belangrijk omdat het wettelijk kader voor het vergunningverleningsproces van de V250 uniek is en niet op alle onderwerpen eenduidig. Dit geldt voor de meeste nieuwe treintypen.

4. *Wat zijn de verschillen in het proces van vergunningverlening tussen Nederland en België?*

Het vergunningverleningsproces voor een nieuw treintype in België en Nederland is gebaseerd op dezelfde Europese wetgeving. De invulling van dit proces is in belang-

rijke mate hetzelfde. Uitzonderingen daarop zijn de toedeling van rollen en het horen van de infrastructuurbeheerder als onderdeel van het beoordelen van de aanvraag voor een VVI als extra borging voor de vereiste trein-baaninterface. De verschillen in de invulling in België en Nederland hebben geleid tot hetzelfde eindresultaat; in beide landen is een VVI verleend voor de V250. Enige verschil is dat de verleende vergunning voor indienststelling in België is verleend voor bepaalde tijd en inmiddels is verlopen, waar deze in Nederland nog steeds van kracht is.

## **Doelstelling B**

5. *Beschrijf in detail de gevolgde procedure van toelating van de V250 vanaf de eerste betrokkenheid door de ILT en haar rechtsvoorgangers tot en met de registratie van het type en de registratie van de individuele treinstellen.*

De gevolgde procedure van vergunningverlening voor de V250 verliep in grote lijnen als volgt:

- Op 5 december 2001 is een concessieovereenkomst gesloten tussen de Staat en HSA Beheer N.V. Nadat de wettelijke grondslag daartoe geschapen was, is de concessie verleend met ingangsdatum 1 juli 2009.
- In mei 2004 bestellen NS FSC en NMBS V250 treinstellen bij AnsaldoBreda.
- Keuring en certificering van de V250 door LR NL heeft plaatsgevonden in de periode voorjaar 2007 tot eind 2012.
- In april en mei 2009 komen de eerste twee V250- treinen in Nederland aan.
- Op 7 juli 2009 wordt de eerste Fyra in Nederland gepresenteerd.
- Op 7 november 2011 is een VGB (verklaring van geen bezwaar) afgegeven aan HSA voor beproevings- en opleidingsritten met de V250.
- De officiële toelating van de V250-treinen (vergunning voor indienststelling) wordt verkregen op 6 juli 2012.
- Op 10 september 2012 start HSA met planmatig commercieel vervoer met V250 materieel over de HSL-Zuid tussen Amsterdam en Rotterdam.
- Op 9 december 2012 volgt planmatig commercieel vervoer over de HSL-Zuid naar België.
- Op 18 januari 2013 verbiedt de Belgische toezichthouder DVIS commerciële inzet van de V250 in België, na het vinden van een afgevalen afschermplaat. HSA staakt de vervoersdienst met de V250.
- NS kondigt op 3 juni 2013 aan te stoppen met de V250.

Een meer uitgebreid overzicht van de gevolgde procedure van vergunningverlening voor de V250 is opgenomen in hoofdstuk 3 van de rapportage, een volledig overzicht is opgenomen in bijlage C.

6. *Beschrijf in detail de rol die Lloyd's Register (LR) heeft gehad bij de toelating van de V250, zowel de rol van Lloyd's Register Nederland B.V. als keuringsinstantie, als de rol van Lloyd's Register Rail Europe als adviseur van NS Financial Services Company (NS FSC) en HSA en mogelijke andere rollen.*

Lloyd's Register Nederland (LR NL) heeft bij de toelating van de V250 de rol van Notified Body en Designated Body ingevuld in opdracht van AnsaldoBreda. Lloyd's Register Rail Europe (LR RE) heeft namens AnsaldoBreda de rol van spoorwegonderneming ingevuld voor het uitvoeren van de beproevingsritten in het kader van het toelatingsonderzoek. Daarnaast was LR RE adviseur bij het ontwerp en de productie van



de V250 namens NS FSC en adviseur voor HSA ten aanzien van het vergunningverleningsproces en de registratie V250 treinstellen.

LR NL heeft de rol van NoBo goed ingevuld, hetzelfde geldt voor LR RE als spoorwegonderneming en adviseur voor HSA. De overige rollen van LR RE vallen buiten de directe invloedssfeer van vergunningverlening en zijn niet onderzocht. Invullen van de rol van NoBo is door Lloyd's Register op personeelsniveau gescheiden gehouden van de rollen als adviseur. Het onderzoeksteam is van mening dat het uitvoeren van meerdere rollen door Lloyd's Register het proces van vergunningverlening niet heeft beïnvloed.

7. *Beschrijf de scheiding tussen en overgang van vergunningverlening en handhaving, zoals deze bij Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is georganiseerd en uitgevoerd.*

Voor de ILT is er geen wettelijke eis om handhaving en vergunningverlening te scheiden. Er is wel het kabinetsstandpunt, dat goed toezicht moet voldoen aan de principes van onafhankelijkheid, transparantie en professionaliteit.

Met de strikte verdeling van de taken voor vergunningverlening en handhaving in de railsector over verschillende afdelingen, geeft de ILT invulling aan dat kabinetsstandpunt. Medewerkers worden ingezet voor beide taken, maar in verschillende dossiers. Hierdoor wordt maximaal gebruik gemaakt van de beschikbare deskundigheid binnen de Inspectie. Deze personele scheiding krijgt wel aandacht, maar worden niet met procedures geborgd. Ook heeft ILT geen beleid ten aanzien van de uitwisseling van informatie tussen de afdelingen en is onduidelijk hoe dit is gerelateerd aan de invulling van het gewenste risicogestuurd toezicht.

### **Doelstelling C**

8. *Wijkt het gevolgde proces af van de procedure zoals vastgelegd in internationale en nationale regelgeving? Zo ja, is dit van invloed geweest op de kwaliteit van de afgegeven vergunning?*

Uit het onderzoek blijkt dat het vergunningverleningsproces voor de V250 volgens de geldende wet- en regelgeving is verlopen. Het toezicht van ILT op LR NL, met name ten aanzien van de onafhankelijkheid van LR NL, is echter onvoldoende geweest. Het onderzoeksteam ziet echter geen verband met de ontstane problemen met de V250.

De wet- en regelgeving is tijdens de ontwikkeling en productie van de V250 meerdere malen gewijzigd; deze wijzigingen hebben vooral betrekking op de actualisatie van de specificaties en de rolverdeling van de bij vergunningverlening betrokken partijen. Hierdoor was nadere afstemming tussen de betrokken partijen noodzakelijk. Dit is overigens niet van invloed geweest op de kwaliteit van de afgegeven Vergunning voor Indienststelling (VVI).

9. *Biedt de (inter)nationale wet- en regelgeving ruimte voor het maken van keuzes in het proces? Zo ja, welke keuzes zijn gemaakt en welke invloed hebben deze keuzes gehad op de kwaliteit van de vergunning?*

De (inter)nationale wet- en regelgeving biedt enige ruimte voor het maken van keuzes bij de vergunningverlening; enkele hiervan zijn hieronder beschreven.

Voor de V250 is voor een aantal wettelijke eisen ontheffing verleend door ILT of het Ministerie. Deze hebben geen invloed gehad op de kwaliteit van de vergunning noch op de veiligheid en betrouwbaarheid van de treinstellen.

Voor zover op basis van de ontvangen informatie kan worden afgeleid is de keuring van de spoorvoertuigen door LR NL als NoBo/DeBo uitgevoerd volgens de vigerende wet- en regelgeving. De NoBo heeft keuzes gemaakt in de toegepaste keuringsmethoden. Volgens betrokkenen liggen de toegepaste keuringsmethoden in lijn met de normale uitvoeringspraktijk. Uit de onderzochte informatie over de keuringen blijkt, dat het keuringsproces door de NoBo zeer systematisch is opgezet en uitgevoerd, met voldoende aandacht voor opvolging.

In Nederland heeft de ILT bij de beoordeling van de vergunningaanvraag gekozen voor een procesmatige toets, met vragen als: 'zijn de vereiste stappen door de NoBo doorlopen' en 'Is door de NoBo ten aanzien van de van toepassing zijnde wettelijke eisen goedkeuring verleend?'. In België is door DVIS een meer diepgaande beoordeling van de vergunningsaanvraag uitgevoerd. Door DVIS is op basis van hetzelfde aanvraagdossier een vergunning verstrekt, zij het met een beperkte geldigheid. Het verschil in de manier waarop ILT en DVIS de vergunningaanvraag hebben behandeld is in het geval van de V250 niet van invloed geweest op de kwaliteit van de vergunningverlening, noch op het verlenen ervan.

Ten aanzien van de erkenning van de betrokken spoorwegondernemingen (HSA en LR RE) en keuringsinstantie (LR NL) heeft ILT keuzes gemaakt met betrekking tot de invulling van haar toezichthoudende taken. Er is veel aandacht besteed aan de bekendmaking en uitleg van gewijzigde regelgeving, waaronder de EU verordening 2010/1158. Geen gebruik is gemaakt van de mogelijkheid om met behulp van (tijds) audits de betrokken partijen pro-actief te stimuleren om hun organisatie, veiligheidsbeheersysteem e.d. continu op orde te houden. Consequentie daarvan is dat vergunningen regelmatig ambtshalve verlengd worden, terwijl er op onderdelen (tijdelijk) niet wordt voldaan aan de wettelijke eisen.

*10. Wijkt het gevolgde proces voor de V250 af van het gevolgde proces van vergunningverlening voor andere nieuwe treintoestellen?*

Door de wijzigingen in wet- en regelgeving gedurende de ontwikkeling en productie van de V250 is er geen volledig vergelijkbaar vergunningverleningstraject voor een nieuw treintype doorlopen. Het proces voor vergunningverlening voor een geheel nieuw treintype is geen routinewerk; dit gebeurt slechts zeer incidenteel. Voor Nederland was dit de eerste nieuwe hogesnelheidstrein waarvoor het vergunningverleningstraject is doorlopen.

De doorlopen stappen in het vergunningverleningsproces zijn wel vergelijkbaar met andere vergunningverleningstrajecten doorlopen. In het geval van de V250 is de VVI verleend na een met positief resultaat uitgevoerd keurings- en certificatie-traject door LR NL. Voor het verlenen van een VVI is het niet vereist dat een integraal proefbedrijf is uitgevoerd, waarin het voor de operatie benodigde prestatieniveau is bereikt. Als meer onderdelen van het openbaarvervoersysteem wijzigen (voor de V250 bijvoorbeeld het in te zetten treintype, de dienstregeling en de vervoersorganisatie) is het volgens het onderzoekteam beter om pas de exploitatie te starten als in het proefbedrijf een voor de operatie acceptabele prestatie van de treinstellen is bereikt.

## **Doelstelling D**

*11. Bieden de internationale en/of nationale wet- en regelgeving die betrekking heeft op het proces van vergunningverlening, en het voorgeschreven proces van vergunningverlening, voldoende waarborgen om te komen tot een veilig en betrouwbaar treinstel? Betrek hierbij de voorstellen van de Europese Commissie die zijn gedaan in het vierde spoorpakket en betrekking hebben op certificering van materieel en interoperabiliteit, en vergunningverlening en toelating van spoorvoertuigen.*

De begrippen veiligheid en betrouwbaarheid worden vaak in één adem genoemd, maar ze zijn niet hetzelfde. 'Veilig' betekent vrij van gevaar of beschermd tegen gevaar. Dit betekent dat een trein zodanig moet zijn ontworpen en gebouwd dat zo min mogelijk gevaarlijke situaties ontstaan (ontsporing, botsing, brand, enz.) en dat de trein in een bepaalde mate bestand moet zijn tegen gevaarlijke situaties. 'Betrouwbaar' betekent dat een product tijdens de daarvoor voorziene gebruiksduur voldoet aan de gebruikseisen.

De wet- en regelgeving met betrekking tot de vergunningverlening voor nieuwe typen treinstellen biedt voldoende waarborgen om te komen tot een treinstel dat veilig kan opereren op het Nederlandse spoor onder verantwoordelijkheid van een erkende spoorwegonderneming. De wet- en regelgeving gaat voornamelijk over de veiligheid en in veel mindere mate over de betrouwbaarheid van het treinstel. Men moet zich realiseren dat een spoorwegonderneming een veiligheidsmanagementsysteem kent. Dit systeem resulteert bij veel storingen van treinstellen automatisch in een sterk verminderde betrouwbaarheid voor de treindienst, aangezien bij storingen treinstellen vaak worden stilgezet.

De voor het onderzoek beschikbare informatie over de conditie van de V250 treinstellen geven voor het onderzoeksteam geen aanleiding om te twijfelen aan de veiligheid van de V250 treinstellen. De betrouwbaarheid van de V250 treinstellen bij de start van de exploitatie lijkt onvoldoende om te kunnen voldoen aan de prestatie-eisen uit de concessie.

Met de introductie van het zogenoemde vierde spoorpakket worden er in het wettelijk kader voor het vergunningverleningsproces geen wezenlijke wijzigingen aangebracht. De belangrijkste wijziging betreft de verschuiving van taken en verantwoordelijkheden voor de vergunningverlening en handhaving van een nationale dienst (ILT) naar een Europese (ERA). Hierdoor kan de invulling van de toezichthoudende rol van ILT wijzigen.

*12. Behoeft de ILT aanvullende bevoegdheden en/of verantwoordelijkheden om tijdens het vergunningverleningsproces interventies en/of inspecties op ontwerp- en productieniveau te kunnen uitvoeren?*

De Inspectie Leefomgeving en Transport beschikt over voldoende bevoegdheden en interventiemogelijkheden om zich ervan te vergewissen dat aan alle eisen voor vergunningverlening en/of aan alle vergunningsvoorwaarden wordt voldaan (middels handhaving). Ook heeft de Inspectie voldoende interventiemogelijkheden indien zij constateert, dat dit niet het geval is. Dit geldt zowel voor de indienststelling van de trein als voor de onder toezicht staande partijen.

Het toekennen van meer bevoegdheden zou strijdig zijn met de ontwikkeling die op Europees niveau in gang is gezet, aangezien de toezichthouder dan ook weer meer verantwoordelijkheid krijgt. Ook had in de situatie van de V250 het toekennen van meer bevoegdheden niet automatisch geresulteerd in het vroegtijdig signaleren van (de oorzaken achter) de opgetreden storingen (de beoordeling van de vergunningsaanvraag betreft maximaal een steekproefsgewijze toetsing van de door de NoBo uitgevoerde activiteiten, geen volledige).

De verantwoordelijkheid van de Inspectie Leefomgeving en Transport beperkt zich, conform haar instellingsbesluit, tot toetsing aan en handhaving van de wettelijke eisen. Deze toezichthoudende rol heeft dus geen betrekking op de eisen gerelateerd aan een betrouwbaar openbaar vervoersysteem. Met andere woorden: de Inspectie is niet bevoegd om vanuit een integrale optiek interventies te plegen (zie ook Toezichtsvisie Rail 2004).

Wel kan de Inspectie vanuit een integrale benadering de Minister adviseren. Ook heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de mogelijkheid om Inspectie Leefomgeving en Transport aanvullende taken op te leggen, bijvoorbeeld om bij de beoordeling van de aanvraag voor de VVI ook een risicogestuurde toets uit te voeren vanuit het oogpunt van een betrouwbaar openbaar vervoersysteem. Voor zover bij het onderzoeksteam bekend, is dit niet gebeurd.

Of de Inspectie Leefomgeving en Transport met de inzet van haar bevoegdheden en interventiemogelijkheden ook het gewenste resultaat bereikt (bijvoorbeeld tijdig doorvoeren van benodigde verbeteringen), is ook afhankelijk van de manier en moment waarop deze worden ingezet. Gezien de verschillende inzet van bevoegdheden en interventiemethoden door DVIS en Inspectie Leefomgeving en Transport met dezelfde uitkomst, lijkt deze inzet echter geen effect te hebben gehad op de kwaliteit van ontwerp en productie van de V250.

#### *Tot slot*

De Minister van Infrastructuur en Milieu is systeemverantwoordelijke voor het openbaar vervoer. Hiertoe heeft zij een aantal taken en verantwoordelijkheden aan andere partijen toebedeeld, waaronder de Inspectie Leefomgeving en Transport. Onderdeel van systeemverantwoordelijkheid is volgens het onderzoeksteam ook, dat de Minister zich ervan vergewist dat alle betrokken partijen hun taken volgens de gestelde eisen invullen. Daarnaast blijven de niet-toebedeelde taken en verantwoordelijkheden over voor de systeemverantwoordelijke. Zo heeft bijvoorbeeld de toezichthoudende rol van Inspectie Leefomgeving en Transport geen betrekking op i) de eisen gerelateerd aan een betrouwbaar openbaarvervoersysteem en ii) de integraliteit van de verschillende onderdelen van het openbaarvervoersysteem (belangrijk voor het betrouwbaar functioneren van het openbaarvervoersysteem). Ook is het (aantoonbaar) borgen van de integraliteit van al de verschillende onderdelen van het spoorstelsel een verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Milieu. Dit geldt ook voor het uitvoeren van checks op de beheersing van risico's ten aanzien van de beleidsdoelstellingen voor het openbaar vervoer. Het onderzoeksteam is van mening dat dit niet in de wet geregeld zou hoeven worden, omdat dit op beleidsniveau geborgd kan worden. Voor de inzet van de V250 op de HSL-Zuid is deze systeemverantwoordelijkheid niet op deze manier ingevuld.

Dit betekent, dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu vanuit haar systeemverantwoordelijkheid vóór de start van de exploitatie van een nieuw treintype controleert of alle betrokken onderdelen van het spoorstelsel voldoende zijn ingevuld en op elkaar zijn afgestemd. Onderdeel hiervan is het verifiëren of het benodigde prestatieniveau voor een volledige exploitatie is bereikt. Hiermee wordt de betrouwbaarheid van de inzet van het treintype bij start van de dienstregeling verbeterd. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn de gestelde eisen aan sturing, verantwoording en toetsing in de vervoersconcessie.

#### **IV. Onderzoeksverantwoording**

Voor het onderzoek zijn onderstaande werkzaamheden uitgevoerd.

Op 26 juli 2013 heeft een startbespreking met de opdrachtgever plaatsgevonden. Tijdens deze startbespreking zijn afspraken gemaakt over het uitvoeren van het onderzoek.

### *Begeleidingsgroep*

Voor dit onderzoek is een externe begeleidingsgroep ingesteld, die de opdracht had om kritisch met het onderzoeksteam mee te denken over de aanpak, aandachtspunten en uitkomsten van het onderzoek. Er hebben drie bijeenkomsten met de begeleidingsgroep plaatsgevonden.

### *Opstellen wettelijk kader*

Het onderzoeksteam heeft een overzicht opgesteld van de (destijds) geldende wet- en regelgeving, gerelateerd aan de vergunningverlening van nieuw hogesnelheidsmaterieel. In dit wettelijk kader zijn de bouwstenen van het algemene proces van vergunningverlening beschreven en zijn de specifieke rollen, taken en verantwoordelijkheden van de betrokken partijen in kaart gebracht. Betrokken partijen zijn de Minister van Infrastructuur en Milieu, de Inspectie Leefomgeving en Transport, de keuringsinstanties, de koper, de spoorwegondernemingen, het onderhoudsbedrijf, de fabrikant en de spoorbeheerder.

Het wettelijk kader is opgebouwd uit acht bouwstenen. Deze bouwstenen zijn A) vervoerconcessie, B) levering nieuwe spoorvoertuigen, C) erkenning spoorwegonderneming, D) erkenning aangemelde (keurings)instanties, E) keuring en certificering spoorvoertuigen, F) vergunning voor indienststelling en G) inschrijving in het voertuigregister.

Dit wettelijk kader fungeerde als toetsingskader bij het beoordelen van het voor de V250 doorlopen proces van vergunningverlening.

### *Opvragen van informatie*

Het onderzoeksteam heeft bij betrokken partijen de informatie opgevraagd die nodig was om het verloop van het proces van vergunningsverlening voor de V250 te onderzoeken. Schriftelijke informatie is geleverd door het ministerie van IenM, ILT, ProRail en Lloyd's Register Nederland. Deze schriftelijke informatie is vertrouwelijk.

In verband met de belangen die aan dit dossier verbonden zijn, hebben NS FSC, HSA, LR RE en AnsaldoBreda ervoor gekozen geen schriftelijke informatie aan te leveren voor het onderzoek. De informatie die tijdens interviews van NS FSC, HSA en AnsaldoBreda is ontvangen, is niet onderbouwd met documenten. Het onderzoeksteam heeft deze informatie geverifieerd met informatie die van de overige partijen is ontvangen.

### *Uitvoeren van interviews*

Het onderzoeksteam heeft interviews uitgevoerd bij ILT, ProRail, het ministerie van IenM, NS FSC, HSA, DVIS en AnsaldoBreda. Van elk interview is een besprekingsverslag opgesteld dat voor wederhoor is voorgelegd aan de geïnterviewde(n). Deze verslagen zijn vertrouwelijk.

LR NL en LR RE hebben ervoor gekozen geen medewerking te verlenen aan interviews. Het onderzoeksteam heeft het bij deze partijen doorlopen proces en de uitgevoerde activiteiten afgeleid uit de beschikbare schriftelijke informatie.

### *Opstellen feitenrelaas*

Het onderzoeksteam heeft de verkregen documenten gerangschikt naar de bouwstenen van het wettelijk kader en heeft de beschikbare informatie geanalyseerd. Op basis van de documentenanalyse is een feitenrelaas opgesteld, waarin het doorlopen proces van vergunningverlening voor de V250 gedetailleerd in de tijd is weergegeven.

Alle betrokken partijen hebben de mogelijkheid tot wederhoor gekregen op het feitenrelaas. Partijen is gevraagd om het feitenrelaas te beoordelen op feitelijke onjuistheden en op ontbrekende gebeurtenissen die van belang zijn geweest voor het proces van vergunningverle-

ning. Op deze manier heeft het onderzoeksteam de kans geminimaliseerd dat de voor de rapportage gehanteerde (feitelijke) onderbouwing incompleet is of onjuistheden bevat.

Het feitenrelaas is in twee delen aan de betrokken partijen toegezonden met het verzoek om reactie, op 11 en 18 november 2013. Alle betrokken partijen hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot wederhoor.

#### *Vergelijking doorlopen proces met toetsingskader*

Aan de hand van het feitenrelaas heeft het onderzoeksteam het voor de V250 doorlopen proces voor vergunningverlening met het wettelijk kader vergeleken. Het onderzoeksteam heeft aan de hand van deze vergelijking geanalyseerd of aanscherpingen in het proces van vergunningverlening nodig en mogelijk zijn.

#### *Vastleggen in rapportage*

De conceptrapportage is op 19 november 2013 ter commentaar aangeboden aan de opdrachtgever en de begeleidingsgroep en op 22 november 2013 ter toetsing en aanscherping besproken met de begeleidingsgroep. De definitieve rapportage is op 15 januari 2014 aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu opgeleverd.

Gedurende het onderzoek heeft het onderzoeksteam met een aantal partijen uitvoerig correspondentie en overleg gevoerd over de voorwaarden waaronder het onderzoek kon plaatsvinden. Vooral Lloyd's Register Nederland, NS FSC, HSA en AnsaldoBreda hechtten sterk aan geheimhouding. Het onderzoeksteam stelt het op prijs dat alle betrokken partijen een manier gevonden hebben om hun medewerking aan het onderzoek te verlenen.

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>1</b>
1.1	Aanleiding.....	1
1.2	Doelstelling .....	1
1.3	Onderzoeksvragen .....	2
1.4	Vergunningverleningsproces in openbaar vervoersysteem.....	3
1.5	Onderzoeksverantwoording .....	3
1.6	Onderzoeksteam.....	6
1.7	Leeswijzer .....	6
<b>2</b>	<b>Deel A: Wettelijk kader .....</b>	<b>7</b>
2.1	Inleiding .....	7
2.2	Achtergronden wet- en regelgeving.....	7
2.3	Proces toelating spoorwegmaterieel .....	8
2.4	Betrokken partijen .....	17
2.5	Interventiemogelijkheden vergunningverlener .....	21
2.6	Vergelijking Nederlandse en Belgische vergunningsverleningsproces .....	22
<b>3</b>	<b>Deel B: Feiten.....</b>	<b>25</b>
3.1	Inleiding .....	25
3.2	Proces van toelating.....	25
3.3	Rollen Lloyd's Register.....	46
3.4	Scheiding rollen ILT .....	48
<b>4</b>	<b>Deel C en D: Toetsing aan en beoordeling van wettelijk kader .....</b>	<b>51</b>
4.1	Inleiding .....	51
4.2	Terminologie .....	51
4.3	Per bouwsteen.....	55
4.4	Beantwoording onderzoeksvragen.....	58
4.5	Tot slot.....	63
	<b>Bijlage A: Afkortingen .....</b>	<b>a</b>
	<b>Bijlage B: Wettelijk kader .....</b>	<b>b</b>
	<b>Bijlage C: Feitenrelaas.....</b>	<b>c</b>
	<b>Bijlage D: Overzicht tijdlijnen.....</b>	<b>d</b>
	<b>Bijlage E: Gerichte steekproef op beoordeling .....</b>	<b>e</b>
	<b>Bijlage F: Documentenlijst.....</b>	<b>i</b>





## 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

De V250 is een hogesnelheidstrein die is aangeschaft voor inzet in de Fyra-treindienst, de hogesnelheidstreindienst tussen Amsterdam en Brussel met aftakking naar Breda, van de High Speed Alliance Beheer N.V. (HSA) en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS). De trein is ontwikkeld en gebouwd door het Italiaanse AnsaldoBreda.

De trein werd vanaf 10 september 2012 in de commerciële dienst ingezet. De treindienst werd echter geplaagd door storingen en na een incident met een afgefallen afschermplaat (van de bodem van de trein) staakte HSA op 17 januari 2013 de inzet van de V250. Vervolgens zijn zowel de technische staat als de oplosbaarheid van de problemen onderzocht. Op basis van de resultaten is de conclusie getrokken dat, gezien de technische gesteldheid van de V250 treinen en het ontbreken van zicht op oplossingen, het vertrouwen in herstel van de V250 treinen onvoldoende is. Op 3 juni 2013 maakte de Nederlandse Spoorwegen (NS) namens HSA bekend niet verder te willen gaan met de V250.<sup>1</sup> Het kabinet maakte op 7 juni 2013 bekend geen aanleiding te zien om een ander standpunt in te nemen dan de vervoerders.

De staatssecretaris van Infrastructuur heeft in haar brief van 17 juni 2013 de Tweede Kamer geïnformeerd over het proces van vergunningverlening in algemene zin en specifiek voor de V250. Hier was door de Kamer om verzocht in het Vragenuur van 4 juni 2013. In de brief wordt een audit aangekondigd naar het proces van vergunningverlening vanwege de ontstane situatie met de V250 treinen.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft Horvat & Partners gevraagd om deze audit, het onderzoek naar de vergunningverlening van de V250 (Fyra) treinen, uit te voeren. In dit rapport zijn de resultaten van dit onderzoek vastgelegd.

### 1.2 Doelstelling

De doelstelling van het onderzoek is:

- A. *het verkrijgen van inzicht in de wettelijke eisen en het algemene proces van vergunningverlening voor nieuwe (hoge snelheids)treinstellen inclusief de rollen van de daarbij betrokken partijen (o.a. taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden),*
- B. *het verkrijgen van inzicht in het doorlopen, specifieke proces van vergunningverlening voor de V250 treinen inclusief de invulling van de rollen door de daarbij betrokken partijen,*
- C. *het toetsen van dit specifieke proces voor vergunningverlening voor de V250 treinen inclusief invulling door de daarbij betrokken partijen aan het wettelijk kader,*
- D. *het, mede aan de hand van het voor de V250 treinstellen doorlopen proces en de huidige context, beoordelen of het wettelijk kader inclusief het daarin voorgeschreven proces van vergunningverlening voldoende waarborgen biedt om te komen tot veilige en betrouwbare treinstellen.*

Het onderzoek naar het vergunningsproces van de V250 richt zich uitdrukkelijk niet op het vinden van schuld, verwijtbaarheid of aansprakelijkheid in (arbeids-)juridische, forensische of verzekeringstechnische zin. Ook wordt in dit onderzoek geen uitspraak gedaan over de

<sup>1</sup> Bron: brief "V250 treinen", NS Directie, 3 juni 2013, kenmerk MvV/TdB/2013/014.

kosten van mogelijke verbetermaatregelen noch over de verdeling hiervan over de betrokken partijen.

### 1.3 Onderzoeksvragen

In de oorspronkelijke uitvraag zijn onderzoeksvragen meegegeven. Om tot een leesbare ordening te komen zijn de onderzoeksvragen gekoppeld aan de doelstellingen. Waar een onderzoeksvraag bij meerdere doelstellingen zou kunnen horen, is de meest passende gekozen. Daarnaast zijn enkele onderzoeksvragen samengevoegd, en is de volgorde aangepast.

Dit leidt tot de volgende ordening van de onderzoeksvragen:

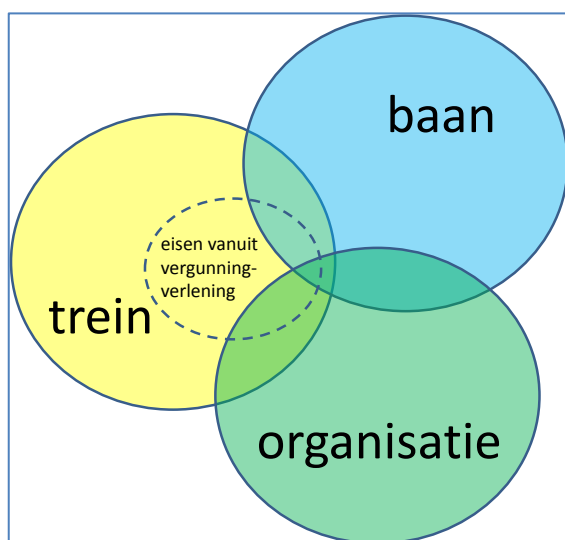
- A. *Wettelijk kader: het verkrijgen van inzicht in de wettelijke eisen en het algemene proces van vergunningverlening voor nieuwe (hoge snelheids)treinstellen inclusief de rollen van de daarbij betrokken partijen (o.a. taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden)*
  1. Beschrijf op basis van de vigerende nationale en internationale regelgeving het vergunningverleningproces voor de toelating van een nieuw type treinmaterieel, in casu de V250.
  2. Beschrijf de formele taak- en verantwoordelijkheidsverdeling tussen de vergunningverlener en externe betrokken partijen (producent, NOBO, DEBO, aanvrager, et cetera).
  3. Welke formele interventiemogelijkheden heeft de vergunningverlener om de ontwerp- en productiekwaliteit te toetsen?
  4. Wat zijn de verschillen in het proces van vergunningverlening tussen Nederland en België?
- B. *Procesverloop (feiten): het verkrijgen van inzicht in het doorlopen, specifieke proces van vergunningverlening voor de V250 treinen inclusief de invulling van de rollen door de daarbij betrokken partijen*
  5. Beschrijf in detail de gevolgde procedure van toelating van de V250 vanaf de eerste betrokkenheid door de ILT en haar rechtsvoorgangers tot en met de registratie van het type en de registratie van de individuele treinstellen.
  6. Beschrijf in detail de rol die Lloyd's Register (LR) heeft gehad bij de toelating van de V250, zowel de rol van Lloyd's Register Nederland B.V. als keuringsinstantie, als de rol van Lloyd's Register Rail Europe als adviseur van NS Financial Services Company (NS FSC) en HSA en mogelijke andere rollen.
  7. Beschrijf de scheiding tussen en overgang van vergunningverlening en handhaving, zoals deze bij Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is georganiseerd en uitgevoerd.
- C. *Toetsing aan wettelijk kader: het toetsen van dit specifieke proces voor vergunningverlening voor de V250 treinen inclusief invulling door de daarbij betrokken partijen aan het wettelijk kader*
  8. Wijkt het gevolgde proces af van de procedure zoals vastgelegd in internationale en nationale regelgeving? Zo ja, is dit van invloed geweest op de kwaliteit van de afgegeven vergunning?
  9. Biedt de (inter)nationale wet- en regelgeving ruimte voor het maken van keuzes in het proces? Zo ja, welke keuzes zijn gemaakt en welke invloed hebben deze keuzes gehad op de kwaliteit van de vergunning?
  10. Wijkt het gevolgde proces voor de V250 af van het gevolgde proces van vergunningverlening voor andere nieuwe treintoestellen?
- D. *Beoordeling wettelijk kader: het, mede aan de hand van het voor de V250 treinstellen doorlopen proces en de huidige context, beoordelen of het wettelijk kader inclusief het daarin voorgeschreven proces van vergunningverlening voldoende waarborgen biedt om te komen tot veilige en betrouwbare treinstellen*

11. Bieden de internationale en/of nationale wet- en regelgeving die betrekking heeft op het proces van vergunningverlening, en het voorgeschreven proces van vergunningverlening, voldoende waarborgen om te komen tot een veilig en betrouwbaar treinstel? Betrek hierbij de voorstellen van de Europese Commissie die zijn gedaan in het vierde spoorpakket en betrekking hebben op certificering van materieel en interoperabiliteit, en vergunningverlening en toelating van spoorvoertuigen.
12. Behoeft de ILT aanvullende bevoegdheden en/of verantwoordelijkheden om tijdens het vergunningverleningsproces interventies en/of inspecties op ontwerp- en productieniveau te kunnen uitvoeren?

## 1.4 Vergunningverleningsproces in openbaar vervoersysteem

De plaats van het vergunningverleningsproces voor een nieuw treintype in het gehele openbaar vervoersysteem wordt bepaald door de eisen, die hieraan gesteld worden. Deze eisen hebben betrekking op verschillende aspecten, waaronder veiligheid, betrouwbaarheid, punctualiteit, (reizigers)comfort en milieu. De bronnen voor deze eisen zijn de wet- en regelgeving (Europees en/of nationaal), het beleid van de rijksoverheid (ten aanzien van openbaar vervoer) en/of het interne beleid van de betrokken organisaties.

De eisen worden gesteld aan zowel het gehele spoorstelsel als de onderdelen trein, baan of betrokken organisaties (onder andere verkeersleiding, inzet personeel, bijsturing en veiligheidsmanagement) en hun onderlinge raakvlakken. De eisen gerelateerd aan de vergunningverlening van de V250 betreffen slechts een beperkt deel van de aan het gehele spoorstelsel gestelde eisen (zie onderstaande figuur). Deze eisen hebben hoofdzakelijk betrekking op de veiligheid van de trein (zie ook §4.2.2).



Figuur 2 Verdeling eisen aan spoorstelsel

## 1.5 Onderzoeksverantwoording

### 1.5.1 Beschrijving werkzaamheden algemeen

Als onderdeel van het onderzoek zijn de volgende werkzaamheden uitgevoerd.

### *Startbespreking met opdrachtgever*

Op 26 juli 2013 heeft een startbespreking met de opdrachtgever plaatsgevonden. Tijdens deze startbespreking zijn de volgende onderwerpen besproken:

- Toelevering documenten;
- Toelevering contactgegevens te onderzoeken partijen;
- Afspraken over afstemming met opdrachtgever gedurende onderzoek;
- Instelling van begeleidingsgroep.

### *Begeleidingsgroep*

Voor dit onderzoek is een externe begeleidingsgroep ingesteld met als opdracht om kritisch mee te denken met het onderzoeksteam over de aanpak, aandachtspunten en uitkomsten van het onderzoek. In de begeleidingsgroep hadden zitting prof. dr. E.F. ten Heuvelhof, prof. dr. ing. I.A. Hansen en ing. C. de Graaff. Mr. M.J. Olman was voorzitter van de begeleidingsgroep. Er hebben drie bijeenkomsten met de begeleidingsgroep plaatsgevonden:

- 27 september 2013: bespreking van aanpak en voortgang van het onderzoek, het concept wettelijk kader, eerste bevindingen van het onderzoeksteam en aandachtspunten voor het onderzoek;
- 8 november 2013: bespreking van concept feitenrelaas en de eerste bevindingen en conclusies;
- 22 november 2013: bespreking van de conceptrapportage.

### *Rapportage*

De resultaten van het onderzoek zijn vastgelegd in deze rapportage. De rapportage bevat het wettelijk kader, een beschrijving van de formele procedure van vergunningverlening, een tijdslijn en beschrijving van de voor de V250 gevolgde procedure (het feitenrelaas) en een beoordeling of het gevolgde proces voldeed aan het wettelijk kader en tenslotte een analyse of de wet- en regelgeving gewijzigd dient te worden. In deze rapportage wordt antwoord gegeven op de onderzoeksvragen.

De conceptrapportage is:

- op 19 november 2013 ter commentaar toegezonden aan de opdrachtgever;
- op 22 november 2013 ter toetsing en aanscherping besproken met de Begeleidingsgroep.

Om tot een definitief rapport te komen, zijn de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- Verwerken van opmerkingen van de begeleidingsgroep,
- opstellen van een managementsamenvatting (ten behoeve van communicatie met publiek) en verzenden naar opdrachtgever met het verzoek om schriftelijk commentaar,
- verwerken van het commentaar van de opdrachtgever, voor zover onderschreven door het onderzoeksteam, in het definitieve rapport.

De definitieve rapportage is op 15 januari 2014 aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu opgeleverd.

### *Projectmanagement*

De werkzaamheden zijn gecoördineerd door Horvat & Partners. Wekelijks zijn voortgang en tijdsbesteding van het onderzoek gerapporteerd aan de opdrachtgever. Knelpunten die de voortgang bedreigden en de wijze waarop gemitigeerd of bijgestuurd kon worden, zijn besproken met de opdrachtgever.

## **1.5.2 Beschrijving werkzaamheden per spoor**

### **Spoor A, wettelijk kader**

Het onderzoeksteam heeft een overzicht opgesteld van de (destijds) geldende wet- en regelgeving, gerelateerd aan de vergunningverlening van nieuw hogesnelheidsmaterieel. In dit wettelijk kader zijn de bouwstenen van het algemene proces van vergunningverlening be-

schreven en zijn de specifieke rollen van de individuele betrokken partijen in kaart gebracht. Dit wettelijk kader fungeerde tevens als toetsingskader voor het voor de V250 doorlopen proces van vergunningverlening.

### **Spoor B, feitenrelaas**

#### *Opvragen informatie*

Het onderzoeksteam heeft de informatie die nodig is om het verloop van de vergunningsverlening voor de V250 te onderzoeken bij betrokken partijen opgevraagd. Schriftelijke informatie is geleverd door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), ProRail en Lloyd's Register Nederland (LR NL). NS Financial Services Company (FSC), High Speed Alliance Beheer N.V. (HSA), Lloyd's Register Rail Europe (LR RE) en AnsaldoBreda hebben geen schriftelijke informatie aangeleverd voor het onderzoek; hierdoor is de tijdens interviews verkregen informatie van NS FSC, HSA en AnsaldoBreda niet onderbouwd met documenten. Het onderzoeksteam heeft deze informatie geverifieerd met informatie die van de overige partijen is ontvangen.

#### *Interviews*

Het onderzoeksteam heeft interviews uitgevoerd bij ILT, ProRail, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, NS FSC, HSA, DVIS en AnsaldoBreda. Van elk interview is een besprekingsverslag opgesteld dat voor wederhoor is voorgelegd aan de geïnterviewde(n). Deze verslagen zijn vertrouwelijk.

LR NL en LR RE hebben geen medewerking verleend aan interviews. Hierdoor heeft het onderzoeksteam geen volledig beeld gekregen van het bij deze partijen doorlopen proces/uitgevoerde activiteiten; het onderzoeksteam heeft het bij deze partijen doorlopen proces en de uitgevoerde activiteiten afgeleid uit de ontvangen schriftelijke informatie.

#### *Opstellen feitenrelaas*

Het onderzoeksteam heeft de verkregen documenten gerangschikt naar de bouwstenen van het wettelijk kader en heeft de beschikbare informatie geanalyseerd. Op basis van de documentenanalyse is een feitenrelaas opgesteld, waarin het doorlopen proces van vergunningverlening voor de V250 gedetailleerd in de tijd is weergegeven.

Alle betrokken partijen hebben de mogelijkheid tot wederhoor gekregen op het feitenrelaas. Partijen is gevraagd om het feitenrelaas te beoordelen op i) feitelijke onjuistheden en op ii) ontbrekende gebeurtenissen die van belang zijn geweest voor het proces van vergunningverlening. Op deze manier heeft het onderzoeksteam de kans geminimaliseerd dat de voor de rapportage gehanteerde (feitelijke) onderbouwing incompleet is, of onjuistheden bevat.

Het feitenrelaas is in twee delen aan de betrokken partijen toegezonden met het verzoek om reactie, op 11 en 18 november 2013. Alle betrokken partijen hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot wederhoor.

### **Spoor C en D, vergelijking doorlopen proces met toetsingskader**

Aan de hand van het feitenrelaas heeft het onderzoeksteam het voor de V250 treinen doorlopen proces voor vergunningverlening (resultaat spoor B) met het wettelijk kader vergeleken. Het onderzoeksteam heeft aan de hand van deze vergelijking geanalyseerd of aanscherpingen in het vergunningsproces nodig en mogelijk zijn.

## 1.6 Onderzoeksteam

De audit is uitgevoerd door Horvat & Partners in samenwerking met BoerCroon en Bosselaar & Strengers Advocaten. Het onderzoeksteam bestaat uit de volgende leden:

Naam	Functie	Partij
Prof. drs. ir. Han Vrijling	Technisch directeur en interne reviewer	Horvat & Partners
Ir. Nicolien Vrisou van Eck	Onderzoeksleider en aanspreekpunt voor opdrachtgever	Horvat & Partners
Ir. Mirjam Cauvern	Plaatsvervangend onderzoeksleider/aanspreekpunt voor opdrachtgever en senior onderzoeker	Horvat & Partners
Ir. Rob Theunissen	Medior onderzoeker	Horvat & Partners
Ir. Freerk Wilbers	Medior onderzoeker	Horvat & Partners
Ir. Matthijs Boon	Medior onderzoeker	Horvat & Partners
Mr. Menno Olman	Voorzitter Begeleidingsgroep en interne reviewer	BoerCroon
Mr. Gerben Bosma	Juridisch adviseur	Bosselaar & Strengers Advocaten
Mr. Arditza de Groot	Juridisch adviseur	Bosselaar & Strengers Advocaten
Mr. Marina Kleijn	Juridisch adviseur	Bosselaar & Strengers Advocaten
Mr. Robert de Vries	Juridisch adviseur	Bosselaar & Strengers Advocaten

## 1.7 Leeswijzer

Het onderzoeksrapport naar de vergunningverlening V250 is ingedeeld aan de hand van de doelstellingen. In hoofdstuk 2 is doelstelling A ingevuld, namelijk het geven van inzicht in het wettelijk kader voor de vergunningverlening. In bijlage B is een meer gedetailleerde samenvatting van de wet- en regelgeving opgenomen.

Een samenvatting van het doorlopen proces en de rollen van de bij de vergunningverlening betrokken partijen, doelstelling B, is beschreven in hoofdstuk 3. Voor een meer gedetailleerde beschrijving van de feiten wordt verwezen naar bijlage C. In hoofdstuk 4 worden de doelstellingen C en D ingevuld.

Verwijzingen naar de in het onderzoek gehanteerde documenten zijn als volgt genoteerd: [nr]. Deze zijn terug te vinden in de documentenlijst opgenomen in bijlage E.

## 2 Deel A: Wettelijk kader

### 2.1 Inleiding

Deel A van het rapport betreft het volgende onderzoeksdoel:

- A. *het verkrijgen van inzicht in de wettelijke eisen en het algemene proces van vergunningverlening voor nieuwe (hogesnelheids)treinstellen inclusief de rollen van de daarbij betrokken partijen (o.a. taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden).*

Dit inzicht wordt verkregen aan de hand van de beantwoording van de volgende onderzoeksvragen in de paragrafen 2.3 tot en met 2.6:

1. Beschrijf op basis van de vigerende nationale en internationale regelgeving het vergunningverleningsproces voor de toelating van een nieuw type treinmaterieel, in casu de V250.
2. Beschrijf de formele taak- en verantwoordelijkheidsverdeling tussen de vergunningverlener en externe betrokken partijen (producent, NoBo, DeBo, aanvrager, et cetera).
3. Welke formele interventiemogelijkheden heeft de vergunningverlener om de ontwerp- en productiekwaliteit te toetsen?
4. Wat zijn de verschillen in het proces van vergunningverlening tussen Nederland en België?

Hieraan voorafgaand zijn de achtergronden van de van toepassing zijnde wet- en regelgeving voor de vergunningverlening van de V250 beschreven (zie paragraaf 2.2). Voor een meer gedetailleerde uitleg van deze wet- en regelgeving wordt verwezen naar het door het onderzoeksteam gehanteerde werkdocument in bijlage B.

### 2.2 Achtergronden wet- en regelgeving

Het wettelijk kader van toepassing op het vergunningverleningsproces voor nieuw hogesnelheidsmaterieel kent de volgende achtergronden.

- **Interoperabiliteit**  
Eén van de doelen van de Europese Commissie, in het kader van de gemeenschappelijke Europese markt, is om de gesloten, nationale spoorwegnetwerken open te stellen voor Europees spoorvervoer. De eerste richtlijn, die concrete eisen stelde ten behoeve van dit doel is de hogesnelheidsrichtlijn (96/48/EG). Hierin is onder andere het 'Trans-European High-speed Rail Network' gedefinieerd. Een kernbegrip in deze richtlijn is de 'interoperabiliteit'. In het kader van interoperabiliteit worden eisen gesteld aan (toekomstige) hogesnelheidsspoorwegen (zoals de HSL-Zuid) en hogesnelheidsmaterieel (zoals de V250), om er voor te zorgen dat deze in heel Europa op elkaar aansluiten.  
Deze eisen zijn nader uitgewerkt in onderliggende richtlijnen, de zogenaamde *Technical Specifications for Interoperability* (TSI). De TSI's zijn in opdracht van de Commissie opgesteld door de European Association for Railway Interoperability (AEIF), een koepelorganisatie van diverse internationale spoororganisaties. Deze taak is in 2005 overgenomen door de European Railway Agency (ERA).  
Na de hogesnelheidsrichtlijn volgden onder andere een richtlijn voor de interoperabiliteit van het conventionele spoorwegnetwerk (2001/16/EG) en een harmoniserende richtlijn (de interoperabiliteitsrichtlijn) voor het hele spoorwegnetwerk (2008/57/EG). Daarnaast zijn er vele richtlijnen die de details verder uitwerken. Het Europees wet-

telijk kader is nog steeds in ontwikkeling. Op dit moment wordt gesproken over het zogenaamde vierde spoorpakket, dat (onder andere) een nog verdere integratie van de Europese spoorwegen ten doel heeft. Een van de wijzigingen betreft de verschuiving van taken en verantwoordelijkheden voor de vergunningverlening en handhaving van een nationale dienst (Inspectie Leefomgeving en Transport) naar een Europese (ERA). Daarnaast betreffen de wijzigingen een uitbreiding van de veiligheids- en interoperabiliteitsrichtlijn.

- Toelatingsproces materieel gebaseerd op Europese wetgeving  
Het proces van toelating van de V250 op het (Nederlandse) spoor volgt ook grotendeels uit Europese wetgeving. In de Europese richtlijnen is vastgelegd hoe dit proces dient te verlopen voor hogesnelheidsmaterieel (als de V250). Hiervoor wordt de wijze van certificering gevolgd, die ook geldt voor het verkrijgen van een CE-markering voor (consumenten)producten (modulebesluit, 93/465/EEG). Dit betekent dat de toetsing en certificering van nieuwe spoorvoertuigen aan de Europese richtlijnen niet (meer) wordt uitgevoerd door de lidstaten, maar door onafhankelijke instanties. Deze worden Notified Bodies (NoBo) genoemd. De Notified Bodies volgen hierbij voorgeschreven toetsprocedures, die zijn vastgelegd in het modulebesluit en de TSI's.
- Europese voorschriften voor materieel beperkt tot essentiële eisen  
De Europese voorschriften voor het materieel beperken zich, met opzet, tot de delen die als essentieel worden gezien. Dit zijn eisen op het gebied van veiligheid, betrouwbaarheid en beschikbaarheid, gezondheid, bescherming van het milieu en technische compatibiliteit (richtlijnen 96/48/EG en 2008/57/EG). Lidstaten kunnen, op aspecten die niet gerelateerd zijn aan deze 'essentiële' eisen, hun eigen eisen stellen aan spoorwegmaterieel. Deze nationale eisen moeten dan wel eerst zijn aangemeld bij de Europese Commissie, zodat iedere aanbieder van spoorwegvoertuigen weet welke eisen van toepassing zijn. De Nederlandse eisen aan spoorwegmaterieel volgen uit de Spoorwegwet en de onderliggende besluiten en regelingen. Ook het toetsen aan de nationale regels moet gebeuren door onafhankelijke keuringsinstanties, de zogenaamde Designated Bodies (DeBo), op dezelfde wijze als aan Europese regels. Dezelfde instantie kan NoBo en DeBo zijn.

Noot: De Europese Commissie kan beschikken over verschillende wetgevende instrumenten, waaronder de Europese verordeningen en richtlijnen. Verordeningen hebben direct kracht van wet, zonder omzetting in nationale wetgeving zoals dat voor Europese richtlijnen nodig is.

## 2.3 Proces toelating spoorwegmaterieel

### *Onderzoeksvraag 1*

*Beschrijf op basis van de (destijds) vigerende nationale en internationale regelgeving het vergunningverleningsproces voor de toelating van een nieuw type treinmaterieel, in casu de V250.*

Het samenvattende antwoord op onderzoeksvraag 1 luidt:

Het wettelijk kader wordt gevormd door Europese en nationale wet- en regelgeving.

Deze is voor het onderzoek opgedeeld in een aantal bouwstenen, namelijk:

- Bouwsteen A: Vervoersconcessie
- Bouwsteen B: Levering nieuwe spoorvoertuigen
- Bouwsteen C: Erkenning spoorwegonderneming



- Bouwsteen D: Erkenning aangemelde (keurings)instanties
- Bouwsteen E: Keuring en certificering spoorvoertuigen
- Bouwsteen F: Vergunning voor indienstelling
- Bouwsteen G: Inschrijving in het voertuigregister

Van deze bouwstenen hebben B, E, F en G betrekking op de totstandkoming van het nieuwe voertuig en het toezicht daarop. De overige bouwstenen leveren ofwel input voor het productieproces (bouwsteen A) of betreffen de erkenning van en het toezicht op de bedrijven die bij de totstandkoming van het voertuig betrokken zijn (bouwsteen C en D).

### **2.3.1 Wijzigingen in wet- en regelgeving**

De wet- en regelgeving met betrekking tot de vergunningverlening van een nieuw type treinmaterieel is de afgelopen jaren twee keer gewijzigd, vooral ter implementatie van Europese richtlijnen. Dit betreft de wijzigingen met ingang van 1 januari 2005 (inwerkingtreding Spoorwegwet) en 1 april 2012. In het door het onderzoeksteam opgestelde wettelijk kader (zie bijlage B) is daarom onderscheid gemaakt in de wetgeving vóór 2005, de wetgeving tussen 2005 en 2012, en de wetgeving in 2012.

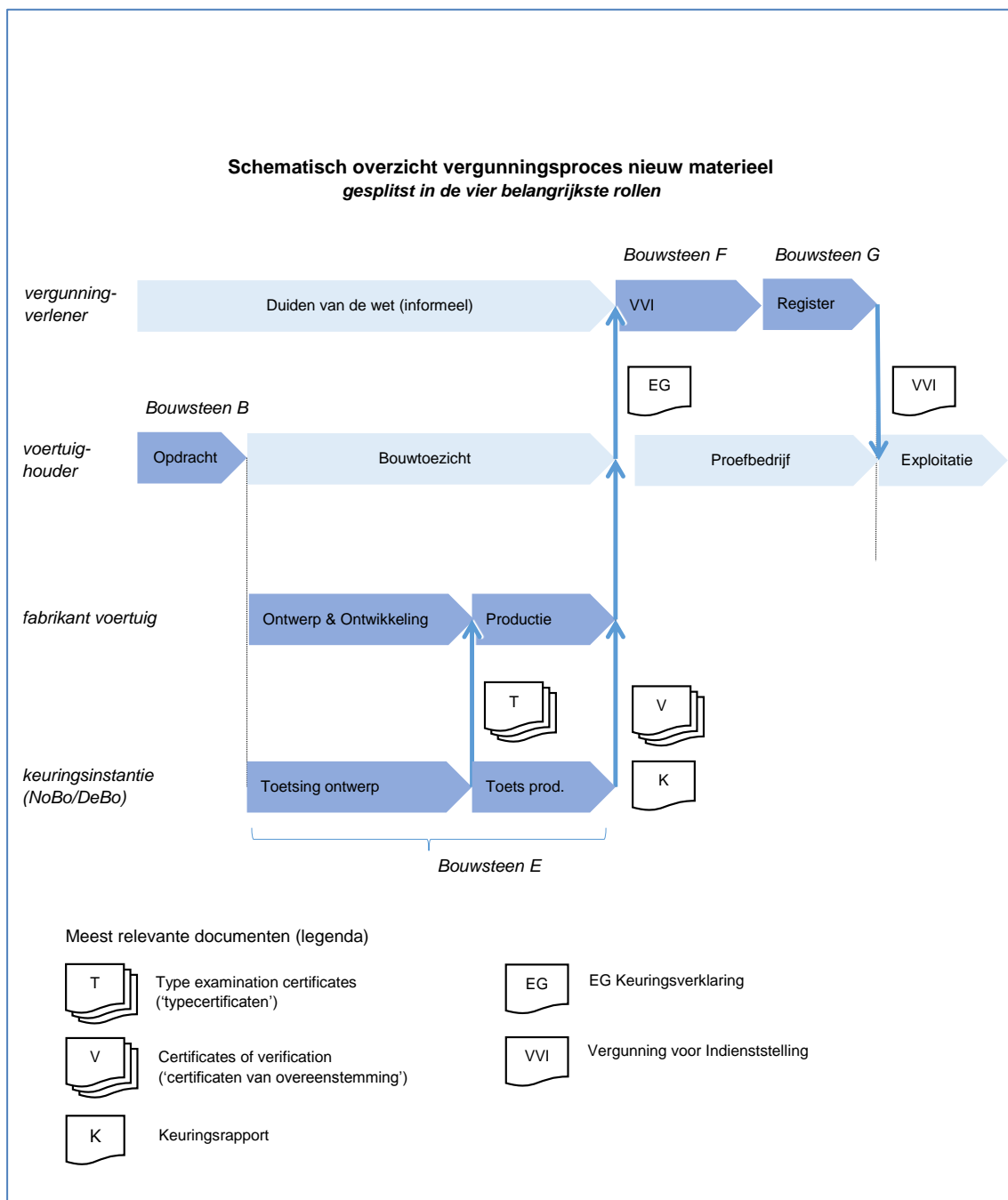
In de navolgende samenvatting is omwille van de leesbaarheid dit onderscheid niet altijd gemaakt. De genoemde wetsartikelen zijn die, die volgens het onderzoeksteam van toepassing waren tijdens de ontwikkeling van de V250 en het verlenen van de vergunningen.

### **2.3.2 Opbouw wettelijk kader**

Omwille van de leesbaarheid is de beschouwing van het wettelijk kader opgedeeld in een aantal elementen, de zogenaamde bouwstenen. Dit zijn de volgende bouwstenen:

- Bouwsteen A: Vervoersconcessie
- Bouwsteen B: Levering nieuwe spoorvoertuigen
- Bouwsteen C: Erkenning spoorwegonderneming
- Bouwsteen D: Erkenning aangemelde (keurings)instanties
- Bouwsteen E: Keuring en certificering spoorvoertuigen
- Bouwsteen F: Vergunning voor indienstelling
- Bouwsteen G: Inschrijving in het voertuigregister

Van deze bouwstenen hebben B, E, F en G betrekking op de totstandkoming van het nieuwe voertuig en het toezicht daarop. Deze bouwstenen zijn in Figuur 3 grafisch weergegeven. De overige bouwstenen leveren ofwel input voor het productieproces (bouwsteen A) of betreffen de erkenning van en het toezicht op de bedrijven die bij de totstandkoming van het voertuig betrokken zijn (bouwsteen C en D).



Figuur 3: Overzicht proces vergunningverlening nieuw spoorwagematerieel.

### 2.3.3 Bouwsteen A: Vervoersconcessie

Volgens de Wet Personenvervoer 2000 is het verboden om openbaar vervoer te verrichten zonder een daartoe verleende concessie met uitzondering van internationaal personenvervoer. De Minister van Infrastructuur en Milieu verleent de concessies voor het openbaar vervoer.

Voor het hogesnelheidsnet is op 5 december 2001 een concessieovereenkomst gesloten tussen de Staat en HSA. Nadat daarvoor de wettelijke grondslag was geschapen heeft de Minister aan HSA concessie (beschikking) verleend met aanvangsdatum 1 juli 2009.

- Civielrechtelijk (concessieovereenkomst) is de Staat contractpartner. In het geval van een geschil wordt e.e.a. aan adviseurs voorgelegd of - afhankelijk van de aard van het geschil - kan de Staat naar de civiele rechter.
- Bestuursrechtelijk (concessie) verleent de Minister (bestuursorgaan) de concessie. Tegen de verlening van de concessie staat bezwaar/ beroep open. Toezicht op naleving van de verplichtingen is een taak van de Minister.

In een concessie kunnen aan een spoorwegonderneming naast de wettelijke verplichtingen aanvullende eisen worden gesteld, bijvoorbeeld aan het in te zetten materieel. De concessie is een privaatrechtelijke beschikking. Eisen aan het materieel die voortvloeien uit deze concessie vormen daarmee een aanvulling op de wettelijke (Nederlands en/of Europees) eisen aan materieel.

#### **2.3.4 Bouwsteen B: Levering nieuwe spoorvoertuigen**

De klant (veelal de uiteindelijke houder van het materieel of het leasebedrijf dat het materieel aan deze houder ter beschikking stelt), geeft opdracht tot het (ontwerpen en) bouwen van een spoorvoertuig aan een fabrikant. Onderdeel van deze opdracht zijn de contracteisen. Deels komen deze eisen voort uit de vervoersconcessie (in dit geval voor de HSL-Zuid).

Vrij snel na de opdrachtverstrekking zal de fabrikant van het materieel op zoek gaan naar een NoBo/DeBo die de keuring van ontwerp en productie zal verzorgen; zie verder bouwsteen E.

Over de verantwoordelijkheden van de klant en leverancier zegt richtlijn 2004/49/EG het volgende. Elke infrastructuurbeheerder en spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor zijn deel van het systeem en zijn veilige werking, met inbegrip van de levering van materiaal en het uitbesteden van diensten ten opzichte van gebruikers, afnemers, de betrokken werknemers en derden. Het is de verantwoordelijkheid van elke fabrikant, elke leverancier van onderhoudsdiensten, wagonexploitant, dienstverlener en aankoopeenheid om rollend materieel, installaties, toebehoren en materialen te leveren, en/of diensten te verrichten die voldoen aan de vastgelegde eisen en gebruiksvoorwaarden, zodat zij door de spoorwegondernemingen en/of infrastructuurbeheerders bij de exploitatie veilig kunnen worden ingezet.

#### **2.3.5 Bouwsteen C: Erkenning spoorwegonderneming en onderhoudsbedrijf**

##### *Spoorwegondernemingen*

Om over het (Nederlandse) spoor te mogen rijden, moet een spoorwegonderneming beschikken over twee 'toestemmingen', te weten de bedrijfsvergunning en het veiligheidscertificaat. Dit is nodig voor zowel ondernemingen die passagiers vervoeren, als voor ondernemingen die testritten uitvoeren zonder passagiers. De invulling van beide 'toestemmingen' volgt uit Europese wetgeving. De vergunning en het veiligheidsattest worden afgegeven door Inspectie Leefomgeving en Transport namens de Minister van Infrastructuur en Milieu.

Voor de *bedrijfsvergunning* (richtlijn 95/18/EG en 95/19/EG, art. 28 e.v. Spoorwegwet) wordt getoetst of de onderneming een goede naam heeft, financieel draagkrachtig is, beroepsbekwaam is, en voldoet aan de verzekeringsplicht. In de praktijk wordt dit gedaan door het overleggen van certificaten, attesten en dergelijke documenten door de onderneming.

Voor het *veiligheidscertificaat* (richtlijn 2004/49/EG later 2008/110/EG, art. 32 e.v. Spoorwegwet) wordt getoetst of de onderneming een adequaat veiligheidssysteem heeft, of de organisatie van de onderneming zo is ingericht dat dit systeem kan worden uitgevoerd, en of personeel voldoende vakbekwaam is om het systeem uit te voeren. Dit geldt voor zowel het verrichten van beproevingsritten in het kader van toelatingsonderzoek als voor personenvervoer op hoofdspoorwegen.

In de praktijk wordt de toets op het veiligheidszorgsysteem, de organisatie en vakbekwaamheid uitgevoerd voorafgaand aan het verstrekken van de vergunning door middel van een audit. Het certificaat is vijf jaar geldig.

Ook moet Inspectie Leefomgeving en Transport de houder van de vergunning periodiek toetsen (art. 13 Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen). Daarnaast heeft Inspectie Leefomgeving en Transport de bevoegdheid tussentijds toezicht te houden op de naleving van het veiligheidscertificaat, inclusief mogelijkheid tot opleggen van een last onder dwangsom en het intrekken van het certificaat (art. 28, 29, 33, 76 Spoorwegwet). De vergunninghouder heeft een informatieplicht aan Inspectie Leefomgeving en Transport, onder meer door het op de hoogte stellen van wijzigingen die gevolgen kunnen hebben voor de vergunningen, en door het opstellen van een jaarverslag. (art. 12, 19 Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen).

### *Onderhoudsbedrijven*

Een tweede categorie spoorwegonderneming wordt gevormd door de onderhoudsbedrijven. Deze vallen niet onder de bovengenoemde wetgeving voor spoorwegondernemingen, maar wel onder vergelijkbare wetgeving, vandaar dat deze ook onder deze bouwsteen zijn opgenomen.

Spoorvoertuigen moeten worden onderhouden door daartoe erkende onderhoudsbedrijven (art. 48 Spoorwegwet). De erkenning wordt verleend door Inspectie Leefomgeving en Transport namens de Minister van Infrastructuur en Milieu.

De eisen aan de onderhoudsbedrijven zijn vastgesteld bij ministeriële regeling. Vóór 1 april 2012 waren de eisen aan onderhoudsbedrijven vastgesteld bij ministeriële regeling (art. 30 Regeling keuring spoorvoertuigen). Deze laatstgenoemde eisen bestonden kort samengevat uit eisen aan de uitrusting van de werkplaats, de kennis en kunde van de medewerkers, en de aanwezigheid van een kwaliteitszorgsysteem. Vanaf 1 april 2012 zijn deze eisen vastgelegd in art. 29 van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen, waarin verwezen wordt naar bijlage III van verordening 445/2011.

Er zijn geen nadere eisen gesteld aan het toezicht op de onderhoudsbedrijven. Inspectie Leefomgeving en Transport mag toezicht houden, kan bestuursrechtelijke handhavingsmiddelen inzetten (art. 76 Spoorwegwet) en kan erkenningen intrekken (art. 48 Spoorwegwet).

### **2.3.6 Bouwsteen D: Erkenning aangemelde (keurings)instanties**

Er bestaan voor erkenning en toezicht op de ontwikkeling en productie van nieuwe spoorvoertuigen twee verschillende soorten onafhankelijke keuringsinstanties:

- Instanties die keuren aan Europese technische eisen (de TSI's). Deze zijn ook bekend onder de naam Notified Body (NoBo).
- Instanties die keuren aan de (bij de Europese Commissie aangemelde) specifieke nationale technische eisen. In Europa ook wel bekend als Designated Bodies (DeBo).

Een erkenning als keuringsinstantie wordt verleend door Inspectie Leefomgeving en Transport namens de Minister van Infrastructuur en Milieu (art. 93 Spoorwegwet). De erkenning is voor een periode van vijf jaar. Er wordt hierbij getoetst aan de volgende criteria uit Europese minimumcriteria (richtlijn 96/48/EG): integriteit en onafhankelijkheid, vakbekwaamheid, en verzekeringsplicht.

Nadere eisen aan de keuringsinstanties zijn vastgelegd in de Regeling eisen keuringsinstanties Spoorwegwet. In de Regeling wordt onder andere geëist dat de keuringsinstantie voldoet aan de normen uit de EN 45000 serie, een set Europese normen voor instanties die keuringen verrichten.

Inspectie Leefomgeving en Transport toetst de keuringsinstantie in het besluitvormingsproces omtrent de gevraagde aanwijzing/ erkenning. Aan de aanwijzing/ erkenning kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden.

Daarnaast heeft Inspectie Leefomgeving en Transport de bevoegdheid tot tussentijds toezicht, inclusief bestuursrechtelijke handhavingsbevoegdheden en het intrekken van de erkenning als niet meer wordt voldaan aan de criteria (art. 76, 93 Spoorwegwet).

De erkende instantie heeft de verplichting Inspectie Leefomgeving en Transport jaarlijks te informeren over de uitgevoerde werkzaamheden (art. 8 Regeling eisen keuringsinstanties Spoorwegwet).

De erkende keuringsinstanties zijn opgenomen in een Europees register.

Noot: een recente Europese verordening heeft als doel de verdere uniformering van de wijze van risicobeoordeling en certificering voor de Europese spoorwegen (verordening 402/2013). Onderdeel van deze verordening is de wens dat keuringsinstanties worden erkend door de nationale accreditatie-instelling (in Nederland de Raad van Accreditatie (RvA)), en niet door de nationale autoriteiten (in Nederland uiteindelijk de Inspectie Leefomgeving en Transport). Lidstaten mogen hiervan afwijken, als ze kunnen aantonen dat de nationale autoriteiten de erkenning met dezelfde kwaliteit doen. Daarnaast eist verordening 402/2013 onder meer dat de keuringsinstanties voldoen aan de ISO 17020 norm, een internationale norm voor instanties die keuringen verrichten.

### **2.3.7 Bouwsteen E: Keuring en certificering spoorvoertuigen**

Conform de filosofie achter de CE-markering draagt de fabrikant zelf zorg voor de certificering van zijn materieel, door een onafhankelijke keuringsinstantie (NoBo). De fabrikant is vrij in zijn keuze voor een keuringsinstantie, mits deze als zodanig is erkend. De keuringsinstantie toetst tijdens ontwerp, ontwikkeling en productie van het spoorvoertuig, of het ontwerp voldoet aan de Nederlandse en/of Europese eisen. De keuringsinstantie voor de Nederlandse en de Europese eisen hoeft niet dezelfde partij te zijn; dit mag wel.

#### *Toetsing aan nationale (Nederlandse) eisen*

De navolgende tekst gaat vooral over de toetsing aan de Europese eisen. Voor de toetsing aan de nationale eisen zijn er minder voorschriften. De keuringsinstantie (DeBo) geeft een certificaat van overeenstemming<sup>2</sup> met de nationale eisen af (zie 2008/57/EU en 2011/18/EU). De wijze van toetsen is niet voorgeschreven in Europese of Nederlandse wetgeving.

#### *Subsystemen*

In de Europese wetgeving is het spoorstelsel opgedeeld in zogeheten subsystemen. De wet- en regelgeving is ook opgedeeld in deze subsystemen. Ook de technische eisen (de genoemde TSI's) worden uitgevaardigd per subsysteem. Het is dus van belang de subsystemen te noemen. De subsystemen die voor de V250 van belang zijn geweest zijn de volgende (richtlijn 96/48/EG):

- Subsysteem Rollend materieel (Rolling stock, RST),
- Het materieelgebonden deel van het subsysteem Energie (Energy, ENE),
- Het materieelgebonden deel van het subsysteem Besturing en seingeving (Command, Control and Signaling, CCS).

#### *Toetsproces*

Het voorgeschreven Europese toetsproces bestaat uit twee delen: i) de toetsing van het ontwerp en de ontwikkeling van het subsysteem en ii) de toetsing van de productie van het subsysteem.

<sup>2</sup> Tegenwoordig geïntegreerd in het *Certificate of Verification* [913].

### Toetsing van ontwerp en ontwikkeling

Bij het toetsen van het ontwerp en ontwikkeling toetst de NoBo of het ontwerp van het subsysteem voldoet aan de eisen. Bij het voldoen aan de eisen wordt door de NoBo per subsysteem een certificaat afgegeven: de *Type Examination Certificate*.

De mate van diepgang van de uit te voeren toetsen is onder meer afhankelijk van de mate waarin de fabrikant een kwaliteitszorgsysteem toepast. Zie hiervoor de onderstaande tabel.

Kwaliteitszorgsysteem fabrikant	Wijze van verificatie ontwerp en ontwikkeling
Fabrikant heeft geen kwaliteitszorgsysteem	EG Type onderzoek (module <b>SB</b> ) – de NoBo beoordeelt of het ontwerp van het subsysteem waar de TSI over gaat voldoet aan de eisen uit de TSI. Daarnaast toetst de NoBo of een of meerdere geproduceerde exemplaren voldoen aan de eisen. Hiervoor worden waar nodig beproevingen uitgevoerd, waaronder testritten.
Fabrikant heeft een kwaliteitszorgsysteem (ISO9001) voor fabricage, inspectie en eindbeproeving ('productie')	
Fabrikant heeft een kwaliteitszorgsysteem (ISO9001) voor het volledige proces: ontwerp, fabricage, inspectie en eindbeproeving	Vollledige kwaliteitsborging met controle ontwerp (module <b>SH2</b> ) – de NoBo toetst de ontwerpdocumenten op het voldoen aan de eisen aan de TSI, en toetst jaarlijks het kwaliteitszorgsysteem van de fabrikant.

Tabel 1: Samenvatting mogelijke toetsopties volgens richtlijn 2002/735 (TSI Rolling Stock 2002)

### Tijdelijke ontheffing op VVI ten behoeve van testen

Voor de opbouw van het dossier van de keuringsinstantie is het nodig dat er testritten worden uitgevoerd met het voertuig. In het belang van het testen van (bijvoorbeeld) het beveiligingssysteem moet dit onder andere op het Nederlandse spoor gebeuren. Op dat moment is er nog geen vergunning voor het materieel; er moet dus door Inspectie Leefomgeving en Transport ontheffing worden verleend op deze vergunning om het rijden mogelijk te maken. Deze ontheffing volgde uit de Spoorwegwet 2005 (art. 46) en werd een 'Verklaring van Geen Bezwaar' (VGB) genoemd. Ook voor het verkrijgen van een VGB werd de infrabeheerder gehoord. Een VGB bevat beperkingen, voorwaarden en een geldigheidstermijn (art. 29 Besluit Keuring Spoorvoertuigen).

De Spoorwegwet na 1 april 2012 biedt geen mogelijkheid tot een ontheffing. Sinds medio 2012 is een beleidsrichtlijn (Handhavingslijn toelating spoorvoertuigen; 19 juni 2012) van kracht waarmee in bijzondere gevallen onder voorwaarden een ontheffing van het verbod om zonder vergunning met spoorvoertuigen gebruik te maken van de Hoofdspoorweginfrastructuur kan worden verleend.

### Toetsing van het product

Als het voorgaande *Type Examination Certificate* is behaald, toetst de NoBo of het vervolgens seriematig geproduceerde subsysteem conform het gecertificeerde type is gebouwd. Als dit het geval is, wordt per geproduceerd subsysteem een certificaat verstrekt: het *Certificate of Verification* (tegenwoordig *Certificate of Conformity* genoemd; bij de certificering van de V250 is de 'oude' aanduiding gehanteerd [913]).

Opnieuw zijn er verschillende toetsmogelijkheden, afhankelijk van het kwaliteitszorgsysteem van de fabrikant. Zie de onderstaande tabel.

Kwaliteitszorgsysteem fabrikant	Wijze van verificatie productie
Fabrikant heeft geen kwaliteitszorgsysteem	Keuring van producten (module <b>SF</b> ) – de NoBo beoordeelt de individuele geproduceerde exemplaren van het subsysteem op hun overeenstemming met het type.
Fabrikant heeft een kwaliteitszorgsysteem (ISO9001) voor fabricage, inspectie en eind-	Kwaliteitsborging productie (module <b>SD</b> ) – de NoBo beoordeelt het kwaliteitszorgsysteem van de fabri-

beproeving ('productie')	kant en toetst het jaarlijks.
Fabrikant heeft een kwaliteitssystem (ISO9001) voor het volledige proces: ontwerp, fabricage, inspectie en eindbeproeving	Volledige kwaliteitsborging met controle ontwerp (module <b>SH2</b> ) – de NoBo toetst de ontwerpdocumenten en jaarlijks het kwaliteitssystem van de opdrachtgever.

Tabel 2: Samenvatting toetsmogelijkheden volgens richtlijn 2002/735

#### Opstellen EG keuringsverklaring door de fabrikant

Na ontvangst van de beide typen certificaten voor alle relevante subsystemen kan de fabrikant **EG Keuringsverklaringen** opstellen voor de subsystemen (in het Engels: *EC Declaration of Verification*). Hierin verklaart hij dat alle subsystemen, en dus de complete trein, voldoen aan alle relevante eisen.

De EG Keuringsverklaringen (met de bewijsvoering) vormen de belangrijkste grondslag voor het verlenen van de vergunning voor indienststelling.

Noot: Sommige onderdelen van de subsystemen zijn in de betreffende TSI aangemerkt als interoperabiliteitsonderdelen. Voor het subsysteem 'rollend materieel' zijn dat bijvoorbeeld de wielen, de voorruit en de koppelingen. Deze onderdelen moeten apart voorzien zijn van een 'EG verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik' (*Declaration of conformity or suitability for use*) waarin verklaard wordt dat deze onderdelen in overeenstemming zijn met de betreffende TSI's. Deze verklaringen zijn de zorg van de leverancier van het onderdeel en vallen buiten de scope van dit onderzoek.

#### Bronnen van technische eisen

De eisen waaraan de NoBo toetst zijn vervat in de *Technical Specifications for Interoperability* (TSI's). Een deel van de TSI's is pas gedurende de ontwikkeling van de V250 beschikbaar gekomen. Deze zijn niet van toepassing verklaard omdat het project al liep (hiervoor wordt de term *derogation* gebruikt). Hiervoor moet de geldende Europese procedure worden gevolgd. De Nederlandse eisen waar de DeBo aan toetst volgen uit de Spoorwegwet, het Besluit Keuring Spoorvoertuigen en de Regeling Keuring Spoorvoertuigen.

Eisen	Uitgewerkt in
Europese eisen	TSI High Speed Rolling Stock 2002 (HS RST 2002). Betreft alle eisen aan het rollend materieel, waaronder constructie.
	TSI High Speed Energy 2002 (HS ENE 2002). Betreft eisen aan (het voertuiggebonden deel van) de energievoorziening.
	TSI High Speed Command, Control and Signaling 2006 (HS CCS 2006). Betreft eisen aan (het voertuiggebonden deel van) seingeving, beveiliging enzovoorts.
	TSI High Speed Rolling Stock 2006 (HS RST 2006, draft versie) voor het deel aerodynamica.
Nederlandse eisen	Regeling Keuring Spoorvoertuigen (RKS)

Tabel 3: Overzicht van de technische eisen die voor de V250 van toepassing waren. Bron: [085]

#### Veiligheid, betrouwbaarheid, beschikbaarheid

In het dagelijks spraakgebruik worden de begrippen veiligheid en betrouwbaarheid (en het gerelateerde begrip beschikbaarheid) vaak door elkaar gebruikt. In technische zin (en dus ook in de TSI's) hebben ze een strikt gescheiden betekenis. Hieronder een korte uitleg.

- *Veiligheid* betreft de bescherming tegen gevaar, verwonding of letsel van inzittenden en de omgeving.
- *Betrouwbaarheid* betreft het vervullen van de functie(s) van de trein en de kwaliteit waarmee dat gebeurt (de voornaamste functie van de trein is vervoer bieden). Be-

schikbaarheid is een aan betrouwbaarheid gerelateerd begrip dat aangeeft welk deel van de tijd de trein zijn functie(s) kan vervullen.

Een trein kan bijvoorbeeld wel veilig, maar niet betrouwbaar zijn (bijvoorbeeld als de trein bij een storing in een van haar systemen automatisch wordt stilgezet), of wel betrouwbaar maar niet veilig (bijvoorbeeld als de trein uitstekend rijdt maar het automatisch beïnvloedingsstelsel niet operationeel is). In het eerste geval is ook de beschikbaarheid onvoldoende, in het tweede geval niet.

#### *Veiligheid en betrouwbaarheid in de Europese eisen*

In de Europese richtlijnen (inclusief TSI's) zijn zogenaamde 'essentiële eisen' gesteld. Deze zijn algemeen geformuleerd en veelomvattend. Hieronder volgt een korte samenvatting van de eisen ten aanzien van veiligheid en betrouwbaarheid.

In algemene zin wordt geëist dat de trein voldoet aan de veiligheidsdoelstellingen voor dat net. Daarnaast wordt onder andere geëist dat de trein onder alle normale omgevingscondities (waaronder weerscondities) normaal functioneert. De eisen zijn nader uitgewerkt in specifieke voorschriften voor verschillende onderdelen.

De eisen ten aanzien van betrouwbaarheid betreffen een nauwer gebied. Er is geëist dat i) bepaalde kritieke onderdelen, met name tractie en remming, ook bij storing beschikbaar blijven en ii) dat operatie en onderhoud zo is ingericht, dat er goed met storingen kan worden omgegaan. Er zijn in de essentiële eisen géén verdere eisen gesteld aan de algemene beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de trein. Dit wordt overgelaten aan de vervoerder.

#### *Veiligheid en betrouwbaarheid in de Nederlandse eisen*

De (toenmalige) Nederlandse eisen zijn uitgewerkt in de eerder genoemde Regeling Keuring Spoorvoertuigen (RKS). Artikel 3 van de Regeling verwijst naar de bijlage, waarin een tabel is opgenomen met technische deelgebieden en componenten en de relevante technische publicaties van het UIC (International Union of Railways) van toepassing worden verklaard. Voorts zijn in de tekst van de regeling op diverse gebieden uitzonderingen en aanvullingen gemaakt.

De Regeling Keuring Spoorvoertuigen (of de UIC voorschriften waarnaar wordt verwezen) kent geen algemene of overkoepelende eisen op het gebied van veiligheid of betrouwbaarheid/beschikbaarheid. De opgenomen eisen betreffen specifieke technische voorschriften voor onderdelen van de trein.

### **2.3.8 Bouwsteen F: Vergunning voor indienststelling**

De vergunning die wordt afgegeven voor het spoorwegmaterieel aan de vervoerder of producent, is de Vergunning voor Indienststelling (VVI) van het materieel. (art. 36 Spoorwegwet). De VVI bestaat pas sinds 1 april 2012 (herziening Spoorwegwet ter implementatie van het Interoperabiliteitsbesluit, richtlijn 2008/57/EG). Daarvoor heette dit type vergunning een inzetcertificaat.

In Nederland wordt de VVI afgegeven door Inspectie Leefomgeving en Transport namens de Minister van Infrastructuur en Milieu. Inspectie Leefomgeving en Transport doet dit op basis van een dossier dat is samengesteld door de onafhankelijke keuringsinstantie(s) (No-Bo/DeBo), waarmee wordt aangetoond dat het materieeltype voldoet aan de Europese en Nederlandse eisen, onder andere op het gebied van veiligheid. Inspectie Leefomgeving en Transport toetst het aangeleverde dossier.

In dat dossier bevinden zich in ieder geval (Richtlijnen 96/48/EG en 2008/57/EG):

- algemene en detailplannen zoals die worden uitgevoerd,
- elektrische en hydraulische schema's,
- schema's van de besturingscircuits,
- een beschrijving van de geautomatiseerde systemen,
- handleidingen voor bediening en onderhoud,



- kopieën van de EG-verklaringen, waar nodig vergezeld van de desbetreffende berekeningen en de processen-verbaal van de proeven en onderzoeken die zijn uitgevoerd;
- een verklaring van de NoBo/DeBo dat het materieel in overeenstemming is met de richtlijn, onder andere vergezeld van de gecontroleerde berekeningen, eventueel gemaakte voorbehouden, en vergezeld van de opgestelde inspectie- en auditrapporten van periodieke of onaangekondigde audits.

Daarnaast is Inspectie Leefomgeving en Transport bevoegd toezicht te houden op de vergunning, inclusief het benutten van bestuursrechtelijke handhavingsmiddelen en het intrekken van de vergunning (art. 36 lid 5, art. 76 Spoorwegwet).

De voor de VVI geldende beslistermijn is niet expliciet vastgelegd in de Spoorwegwet. Uit de Algemene Wet Bestuursrecht volgt een redelijke termijn van acht weken.

Volgens de wetgeving begint de betrokkenheid van de vergunningverlener pas na het indienen van de vergunningsaanvraag. In de praktijk is dit voor omvangrijke en complexe projecten onwerkbaar. Daarom overleggen vergunningverlener en vergunningaanvrager al tijdens de ontwikkeling van het voertuig met elkaar. Voor deze werkwijze is geen wettelijk kader.

#### *Horen van de infrabeheerder*

In de Spoorwegwet is vastgelegd dat de spoorbeheerder, ProRail, gehoord wordt voordat een VVI wordt afgegeven (art. 36 lid 3 Spoorwegwet). De mening van de beheerder speelt een belangrijke rol, omdat deze kan beoordelen of het voertuig compatibel is met de Nederlandse infrastructuur.

### **2.3.9 Bouwsteen G: Inschrijving in voertuigregister**

De laatste bouwsteen is de inschrijving in het voertuigregister (richtlijn 2008/57/EG, art. 37 Spoorwegwet). Het register wordt beheerd door de Minister van Infrastructuur en Milieu, die deze taak heeft gemandateerd aan Inspectie Leefomgeving en Transport.

Na het verkrijgen van de VVI worden individuele voertuigen door de nationale veiligheidsinstantie (ILT) ingeschreven in het nationaal voertuigregister en vervolgens geregistreerd in het Europees register voor goedgekeurde voertuigen. Voor de inschrijving in het nationaal voertuigregister vindt een administratieve toets plaats of aan de voorwaarden is voldaan. Alleen ingeschreven voertuigen mogen op het spoor rijden (en voertuigen die hiervoor ontheffing hebben gekregen).

## **2.4 Betrokken partijen**

### *Onderzoeksvraag 2*

*Beschrijf de formele taak- en verantwoordelijkheidsverdeling tussen de vergunningverlener en externe betrokken partijen (producent, NoBo, DeBo, aanvrager, et cetera).*

Het samenvattende antwoord op onderzoeksvraag 2 luidt:

De rolverdeling in het vergunningverleningsproces voor de V250 is in grote lijnen als volgt:

- De Minister van IenM is verantwoordelijk voor een veilig en betrouwbaar openbaar vervoersysteem in Nederland. Om deze verantwoordelijkheid voor de HSL-Zuid in te vullen, is zij opdrachtgever voor de spoorbeheerder (ProRail voor baan en logistiek), aansteller van de toezichthouder (ILT) en concessieverlener richting de vervoerder (HSA). De verantwoordelijkheid voor vergunningverlening en handhaving van vergunningen heeft de Minister gemandateerd aan ILT.
- De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is namens de Minister verant-

woordelijk voor vergunningverlening en handhaving van vergunningen voor indienststelling van treinmaterieel (VVI). Daarnaast is ILT verantwoordelijk voor de erkenning van keuringsinstanties (NoBo, DeBo) en erkenning van spoorwegondernemingen en onderhoudsbedrijven.

- De keuringsinstanties (Notified Bodies/NoBo en Designated Bodies/DeBo) zijn door ILT erkende onafhankelijke instanties. De NoBo toetst inhoudelijk of spoorvoertuigen aan de wettelijke eisen voldoet en geeft certificaten af als aan de wettelijke eisen wordt voldaan. Voor het vergunningverleningsproces van de V250 was Lloyd's Register Nederland (LR NL) NoBo en DeBo.
- Een spoorwegonderneming dient te zijn erkend door ILT. Een spoorwegonderneming die een openbaar vervoersdienst wil invullen, dient te beschikken over een concessie en over treinmaterieel met een vergunning. De spoorwegonderneming die de concessie heeft voor personenvervoer op de HSL-Zuid is High Speed Alliance Beheer N.V. (HSA).
- De fabrikant is de partij die het treinmaterieel gaat vervaardigen, de fabrikant van de V250 is AnsaldoBreda. Voor de V250 is afgesproken dat de fabrikant verantwoordelijk is voor de keuring van de te ontwikkelen treinen en het opstellen van EG keuringsverklaringen.
- De spoorwegbeheerder is verantwoordelijk voor de aanleg, onderhoud, beheer en veiligheid van het spoorweginfrastructuur. In Nederland is ProRail de spoorwegbeheerder. Bij de toelating van nieuw materieel beperkt de rol van de spoorwegbeheerder zich formeel tot het adviseren bij de vergunning voor indienststelling.

In onderstaande paragraaf is de formele taak- en verantwoordelijkheidsverdeling per betrokken partij nader beschreven.

#### **2.4.1 Minister van Infrastructuur en Milieu**

De Minister van Infrastructuur en Milieu, voorheen Verkeer en Waterstaat, heeft verschillende taken en verantwoordelijkheden ten aanzien van de vergunningverlening van treinen. Deze zijn verdeeld over de volgende onderdelen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu<sup>3</sup>:

- Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken:
  - het tot stand brengen van de wet- en regelgeving van het ministerie
  - de bestuurlijk-juridische advisering en het behartigen van algemene bestuurlijk-juridische onderwerpen, waaronder het opstellen van concessies/concessieovereenkomsten.

Dit is een belangrijke rol in het scheppen van de voorwaarden waaronder het spoorweginfrastructuur wordt gebruikt.

- Directoraat-generaal Bereikbaarheid (DGB, voorheen Directoraat-generaal Mobiliteit), directie Openbaar Vervoer en Spoor:
  - Het ontwikkelen en implementeren van beleid met betrekking tot i) openbaar vervoer en ander personenvervoer, ii) beheer, gebruik en aanleg van de hoofdspoorinfrastructuur en spoorwegen en iii) goederenvervoer per spoor.
- Inspectie Leefomgeving en Transport (Inspectie Leefomgeving en Transport) (zie ook volgende paragraaf):
  - Verlenen en handhaven van vergunningen.

#### **2.4.2 Inspectie Leefomgeving en Transport**

Het Instellingsbesluit Inspectie Leefomgeving en Transport bepaalt dat Inspectie Leefomgeving en Transport de naleving van wet- en regelgeving voor een veilige en duurzame leefomgeving en transport bewaakt en stimuleert.

<sup>3</sup> Conform het Organisatie- en mandaatbesluit Infrastructuur en Milieu 2012.

De Minister heeft bepaald dat Inspectie Leefomgeving en Transport (opgedragen of gemandateerd), belast is met onder meer de volgende taken en alle daarmee samenhangende activiteiten:

- handhaving wet- en regelgeving,
- vergunningverlening en het verlenen van andere toestemmingen waaronder certificering en ontheffingen.

Dit betekent dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (en haar voorgangers) in relatie tot de V250 in ieder geval de volgende taken heeft:

- het verlenen van vergunningen voor:
  - indienststelling materieel
  - erkenning keuringsinstanties (NoBo, DeBo)
  - spoorwegondernemingen
  - onderhoudsbedrijven
- het houden van toezicht op het naleven van vergunningen voor:
  - indienststelling materieel
  - erkenning keuringsinstanties (NoBo, DeBo)
  - spoorwegondernemingen
  - onderhoudsbedrijven

Daarnaast kan Inspectie Leefomgeving en Transport de Minister adviseren over wetgeving en beleid, voor zover deze raken aan de taken en verantwoordelijkheden van Inspectie Leefomgeving en Transport.

#### **2.4.3 Keuringsinstanties**

De keuringsinstanties zijn door Inspectie Leefomgeving en Transport namens de Minister 'aangewezen' of erkende onafhankelijke instanties die spoorvoertuigen toetsen aan de wettelijke eisen, en certificaten afgeven dat aan de wettelijke vereisten wordt voldaan. Dit proces is in meer detail beschreven in de voorgaande paragraaf.

De keuringsinstanties zijn verantwoordelijk voor het uitvoeren van de hierbij behorende werkzaamheden, hebben een informatieplicht aan Inspectie Leefomgeving en Transport en zijn onderworpen aan toezicht door Inspectie Leefomgeving en Transport. Voor meer detail zie paragraaf 2.3.6.

#### **2.4.4 Spoorwegondernemingen**

Volgens de Spoorwegwet is iedere onderneming die gebruik maakt of beoogt te maken van de spoorweg en daarvoor de beschikking heeft over tractie, zoals een locomotief, een spoorwegonderneming. Dit kunnen spoorwegondernemingen zijn voor onder andere openbaar vervoer, goederenvervoer, beproevingsritten in het kader van toelatingsonderzoek en spooronderhoud (bijvoorbeeld slijptreinen).

De spoorwegonderneming moet aan wettelijke eisen voldoen, onder andere ten aanzien van veiligheid. Zij is als enige verantwoordelijk voor een veilige exploitatie van haar treinen.

De spoorwegonderneming moet beschikken over een bedrijfsvergunning en een veiligheidscertificaat. Voorts heeft de spoorwegonderneming een informatieplicht aan Inspectie Leefomgeving en Transport en is de spoorwegonderneming onderworpen aan toezicht door Inspectie Leefomgeving en Transport. (Zie paragraaf 2.3.5.)

Als een spoorwegonderneming een openbare vervoersdienst wil ondernemen, moet de onderneming tevens beschikken over een daartoe door de Minister verleende concessie. Uit deze concessie kunnen nadere eisen aan de spoorwegonderneming volgen, bijvoorbeeld aan het te gebruiken spoorwegmaterieel en het niveau van dienstverlening. De concessieverlener ziet toe op de naleving van de concessie en daarin opgenomen eisen. Tevens dient zij te beschikken over een toegangsovereenkomst met de spoorwegbeheerder.

Een spoorwegonderneming die een openbare vervoersdienst wil invullen, dient te beschikken over daartoe geschikt spoorwegmaterieel. Hiertoe kan de spoorwegonderneming voertuigen leasen en/of kopen. Bij koop wordt aan een fabrikant opdracht geven spoorvoertuigen te vervaardigen volgens een goedgekeurd type; hiertoe sluit de spoorwegonderneming een (private) overeenkomst met de fabrikant. Bij lease wordt een leaseovereenkomst aangegaan voor een bepaald type spoorvoertuigen. In beide gevallen ziet de spoorwegonderneming toe op de naleving van het contract c.q. overeenkomst en de daarin opgenomen eisen. Dit kunnen ook eisen op het gebied van het materieel zijn.

#### **2.4.5 Onderhoudsbedrijf**

Het onderhoud aan spoorvoertuigen moet uitgevoerd worden door een erkend onderhoudsbedrijf. Deze erkenning wordt verleend door Inspectie Leefomgeving en Transport, en op de erkenning wordt door Inspectie Leefomgeving en Transport toezicht gehouden. Zie paragraaf 2.3.5.

#### **2.4.6 Fabrikant**

De fabrikant is de partij die een spoorvoertuig of onderdeel in serie gaat vervaardigen. Met betrekking tot nieuw spoorwegmaterieel is de fabrikant onder meer verantwoordelijk voor:

- De aanvraag voor de keuring van de te ontwikkelen spoorvoertuigen (dit kan ook door de aanbestedende dienst (de koper van het voertuig));
- Het hanteren van de geldende TSI's en het opstellen van EG keuringsverklaringen;
- Om op eerste verzoek van de keuringsinstantie de noodzakelijke aanpassingen aan het voertuig te verrichten om aan de wettelijke vereisten te voldoen.

Zie voor een nadere toelichting op het keuringsproces bouwsteen E (paragraaf 2.3.7).

#### **2.4.7 Spoorwegbeheerder**

ProRail is op grond van de Spoorwegwet artikel 1, sub H juncto artikel 16, lid 1 de spoorwegbeheerder in Nederland. ProRail B.V. is een niet-beursgenoteerde vennootschap volgens het verzwakte structuurregime. De Nederlandse Staat is via Railinfratrust B.V. de enige aandeelhouder van ProRail B.V.

ProRail zorgt in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor [[www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)]:

- de aanleg, het beheer en het onderhoud van het spoor;
- het beheer en onderhoud van de voorzieningen rondom het spoor, zoals stations, tunnels, spoorwegovergangen, bovenleidingen, seinen en wissels;
- de verdeling van de capaciteit op het spoorweganet. ProRail regelt verder de railverkeersleiding en coördineert bij calamiteiten.

Hiervoor heeft het Ministerie een beheersconcessie aan ProRail verleend. Hierin staan de eisen waaraan de beheerder moet voldoen, waaronder eisen aan de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het spoorweganet. De beheersconcessie loopt tot 2015.

ProRail is verantwoordelijk voor de aanleg, onderhoud, beheer en veiligheid (inclusief railverkeersleiding) van het spoorweganet van Nederland en heeft ook een rol bij de HSL-Zuid

De uitvoering van de beheersconcessie wat betreft onderhoudstaak geschiedt bij de HSL-Zuid op basis van een door de Staat aan ProRail verstrekte volmacht op basis waarvan ProRail het door de Staat met Infrasppeed B.V. gesloten onderhoudscontract beheert.<sup>[1]</sup>

---

<sup>[1]</sup> De HSL-Zuid is in opdracht van de Staat aangelegd. De onderbouw (tunnels, kunstwerken etc.) van de HSL-Zuid is door diverse opdrachtnemers in diverse contracten aangelegd, onder opdrachtgeverschap van Rijkswaterstaat. De aanleg van de bovenbouw is verricht door het consortium Infrasppeed. Infrasppeed is daarnaast tot en met 2031, o.b.v. een contract met de Staat, verantwoordelijk is voor het onderhoud van de bovenbouw (rails, seinen, bovenleidingen etc.) en tevens voor het onderhoud van de onderbouw van de HSL-Zuid. [921]

Op basis van dit contract heeft ProRail in het kader van de ingebruikname van de HSL-Zuid deelgenomen aan de in dit rapport genoemde stuurgroep HSL-Zuid, het Opstartteam en heeft ProRail Inspectie Leefomgeving en Transport, voorheen Inspectie Verkeer en Waterstaat, geadviseerd met betrekking tot de baan-treininterfaces. Deze werkzaamheden hebben geen formele wettelijke status.

Wel een formele juridische status heeft de rol van ProRail bij het verlenen van de indienststellingsvergunning voor een spoorvoertuig. Op grond van artikel 36 van de Spoorwegwet wordt de beheerder gehoord alvorens de minister een indienststellingsvergunning verleent. De rol van ProRail is hierbij beperkt tot advisering over de vraag of het spoorvoertuig compatibel is met de spoorweginfrastructuur van ProRail (toets aan infracompatibiliteitseisen) [927].

## 2.5 Interventiemogelijkheden vergunningverlener

### Onderzoeksvraag 3

*Welke formele interventiemogelijkheden heeft de vergunningverlener om de ontwerp- en productiekwaliteit te toetsen?*

Het samenvattende antwoord op onderzoeksvraag 3 luidt:

Inspectie Leefomgeving en Transport heeft formeel geen mogelijkheid om de ontwerp- en productiekwaliteit van materieel te toetsen, anders dan op basis van het door de onafhankelijke keuringsinstantie(s) aangeleverde dossier. Echter Inspectie Leefomgeving en Transport moet zich wel vergewissen van de juistheid van dit dossier en kan vanuit deze verplichting de keuringsinstantie om aanvullende aantoondocumentatie vragen.

Daarnaast heeft Inspectie Leefomgeving en Transport informeel mogelijkheden om het toetsproces te sturen, vanuit haar rol om het wettelijk kader uit te leggen. Dit is belangrijk omdat het wettelijk kader voor het vergunningverleningsproces van de V250 uniek is en niet op alle onderwerpen eenduidig. Dit geldt voor de meeste nieuwe treintypen.

De beantwoording van deze onderzoeksvraag gaat specifiek in op de *formele* interventiemogelijkheden van de vergunningverlener om de *ontwerp- en productiekwaliteit* te toetsen. Dit laat onverlet dat er uiteraard ook diverse informele interventiemogelijkheden zijn voor de vergunningverlener om de ontwerp- en productiekwaliteit te toetsen; deze zijn hier niet beschouwd.

Het toetsen van de ontwerp- en productiekwaliteit is een gedeelde verantwoordelijkheid van:

- de erkende keuringsinstanties, voor zover de ontwerp- en productiekwaliteit onderwerp zijn van Europese of Nederlandse wettelijke eisen (respectievelijk de NoBo en DeBo);
- de opdrachtgever, voor zover de ontwerp- en productiekwaliteit geen onderwerp is van wettelijke eisen, maar wel van privaatrechtelijke eisen uit het contract;
- de fabrikant, vanuit zijn verantwoordelijkheid een deugdelijk product af te leveren.

De formele interventiemogelijkheden van de vergunningverlener beperken zich tot het eerste punt: het toetsen aan de wettelijke eisen en het niet-verlenen van de vergunning.

Het toetsen aan de wettelijke eisen is primair een verantwoordelijkheid van de erkende keuringsinstantie. De vergunningverlener beslist formeel op basis van door de fabrikant of door de aanbestedende dienst opgestelde verklaringen, en het bijgeleverde dossier dat is opgesteld door de keuringsinstantie. Uiteraard mag Inspectie Leefomgeving en Transport zich vergewissen van de juistheid van het dossier, door bijvoorbeeld aanvullende vragen te stel-

len, nadere duiding te verlangen of aanvullende documenten te verlangen voor zover deze niet zijn bijgeleverd.

De formele bevoegdheid van Inspectie Leefomgeving en Transport strekt echter niet zover dat zij de keuringsinstantie kan opdragen bijvoorbeeld testen opnieuw uit te voeren of aanvullende testen uit te voeren, of om zelf testen of keuringen uit te mogen voeren bij de fabrikant. Uit de Europese regelgeving volgt dat de verantwoordelijkheid voor de toetsing is neergelegd bij onafhankelijke keuringsinstanties, en niet bij de lidstaten.

In formele zin heeft Inspectie Leefomgeving en Transport verder de bevoegdheid om aan de erkenning/aanwijzing voorschriften en beperkingen te verbinden. Ook kan Inspectie Leefomgeving en Transport op de keuringsinstantie toezicht uitoefenen. Dit kan onder meer bij de vijfjaarlijkse vergunningverlening, maar mag ook tussentijds, en eventueel ook onaangekondigd. Bij een audit bij de keuringsinstantie mag Inspectie Leefomgeving en Transport alle lopende of afgesloten projecten van de keuringsinstantie betrekken, en hierover alle vragen stellen die zij nodig acht. Wel moet Inspectie Leefomgeving en Transport zich in haar beoordeling van de keuringsinstantie beperken tot de eisen die wettelijk worden gesteld aan de keuringsinstantie, waaronder aan het vakmanschap en de beroepsintegriteit.

Opnieuw biedt deze bevoegdheid formeel niet de mogelijkheid om zelf de ontwerp- en productiekwaliteit van materieel te toetsen. Inspectie Leefomgeving en Transport mag alleen beoordelen of de keuringsinstantie haar werkzaamheden op de juiste wijze uitvoert.

Met de *Handhavingslijn toelating spoorvoertuigen* heeft Inspectie Leefomgeving en Transport de mogelijkheid om voorwaarden te verbinden aan de tijdelijke ontheffingen op de VVI, de zogenaamde Verklaring van Geen Bezwaar (VGB). De wet- en regelgeving schrijft niet voor wat voor voorwaarden dit zijn. Hier kan Inspectie Leefomgeving en Transport dus ook enige invloed uitoefenen op de uit te voeren toetsen, maar opnieuw heeft Inspectie Leefomgeving en Transport niet de mogelijkheid om *zelf* testen of beproevingen uit te voeren.

Tot slot heeft Inspectie Leefomgeving en Transport in *informele* zin mogelijkheden om het toetsproces te sturen. Inspectie Leefomgeving en Transport heeft regelmatig overleg met alle betrokken partijen die betrokken zijn bij de ontwikkeling en toelating van nieuw materieel (waaronder de minister). In deze besprekingen wordt ook gesproken over de wensen van Inspectie Leefomgeving en Transport ten aanzien van het procesverloop, de bewijsvoering, enzovoorts. Hiermee heeft Inspectie Leefomgeving en Transport meerdere mogelijkheden om haar wensen en zorgen kenbaar te maken. Inspectie Leefomgeving en Transport heeft echter niet de formele bevoegdheid om haar wensen ten aanzien van het toetsproces op te leggen aan de partijen.

## 2.6 Vergelijking Nederlandse en Belgische vergunningsverleningsproces

### Onderzoeksvraag 4

*Wat zijn de verschillen in het proces van vergunningverlening tussen Nederland en België?*

Het samenvattende antwoord op onderzoeksvraag 4 luidt:

Het vergunningverleningsproces voor een trein van een nieuw treintype in België en Nederland is gebaseerd op dezelfde Europese wetgeving. De invulling van dit proces is in belangrijke mate hetzelfde. Uitzonderingen daarop zijn de toedeling van rollen en het horen van de infrastructuurbeheerder als onderdeel van het beoordelen van de aanvraag voor een VVI als extra borging voor de vereiste treinbaaninterface.

De verschillen in de invulling van het vergunningsverleningsproces in België en Nederland hebben geleid tot hetzelfde eindresultaat, in beide landen is een VVI verleend voor de V250. Enige verschil is dat deze in België voor bepaalde tijd is verleend en inmiddels is verlopen, waar deze in Nederland nog steeds van kracht is.

Zoals in de voorgaande paragrafen is toegelicht is het toelatingsproces voor interoperabiliteitsonderdelen, subsystemen en voertuigen vastgelegd in Europese regelgeving. De in België bij het vergunningverleningsproces betrokken partijen zijn dus gehouden aan dezelfde Europese wet- en regelgeving als in Nederland. De Belgische toezichthouder DVIS heeft bevestigd dat het wettelijk kader voor de vergunningverlening van de V250 in grote lijnen hetzelfde is.

Er is een aantal oorzaken waardoor het toelatingsproces in België licht kan afwijken van het in Nederland doorlopen proces, namelijk:

- de implementatie van Europese wetgeving in Belgische wetgeving bevat accentverschillen;
- de nationale regels in België zijn anders dan die in Nederland, omdat bijvoorbeeld andere systemen, beveiligingen e.d. worden gebruikt;
- de verschillende rollen die in het Europese proces zijn voorgeschreven zijn bij andere organisaties zijn belegd dan in Nederland;
- de voorgeschreven rollen en bijbehorende activiteiten worden in België anders ingevuld dan in Nederland.

Op basis van een analyse van de ontvangen informatie zijn geen grote verschillen geconstateerd tussen het in Nederland en België doorlopen vergunningverleningsproces voor de V250. Wel zijn onderstaande detailverschillen in de rolverdeling en de toepassing van de wet- en regelgeving geconstateerd:

- **Bouwsteen A**
  - In België worden geen concessies verleend voor het spoorvervoer, in Nederland wel. Een gecertificeerde spoorwegonderneming met een ingeschreven trein (van een goedgekeurd treintype) kan in België direct bij de spoorbeheerder ritten aanvragen in de dienstregeling. In Nederland is reizigersvervoer op het spoor alleen toegestaan aan de op het betreffende traject vigerende concessiehouder.
- **Bouwsteen C**
  - In België wordt de bedrijfsvergunning voor spoorwegbedrijven afgegeven door de federale Minister voor Mobiliteit. Het veiligheidscertificaat wordt afgegeven door DVIS. In Nederland worden beide afgegeven door Inspectie Leefomgeving en Transport.
- **Bouwsteen E**
  - De Belgische toezichthouder DVIS loopt actief mee gedurende het gehele keurings- en certificeringsproces door de NoBo en heeft direct contact met de producent van het spoorvoertuig. Tot het toezicht behoort onder andere het toetsen van ontwerpgegevens van kritieke onderdelen, bijvoorbeeld het remsysteem.  
De Nederlandse toezichthouder, Inspectie Leefomgeving en Transport, opereert meer op afstand en baseert haar oordeel vrijwel volledig op het oordeel van de NoBo. De beoordeling van de aanvraag voor indienstelling is grotendeels beperkt tot het verifiëren of de NoBo positief oordeelt in haar keuringsrapport en het aanvraagdossier volledig is.  
Dit verschil komt niet tot uitdrukking in verschillen in de wet- en regelgeving.
- **Bouwsteen F**
  - In België heeft de infrastructuurbeheerder geen formele rol in het toelatingsproces. In Nederland wordt de railinfrastructuurbeheerder gehoord in het toelatingsproces (voor wat betreft veiligheidsaspecten op treinbaaninterface).

Daarnaast adviseert in Nederland de railinfrastructuurbeheerder vanuit zijn rol als verkeersmanager gezamenlijk met de vervoerder over de beschikbaarheid; dit maakt echter geen onderdeel uit van het vergunningverleningsproces.

- In België is de VVI voor de V250 aangevraagd door de producent van het spoorvoertuig, AnsaldoBreda, en in Nederland door de vervoerder, High Speed Alliance Beheer N.V. (HSA). De wet- en regelgeving geeft ruimte voor beide varianten.

Ter toelichting: uit het document 'Toelating en continuering spoorvoertuigen' van Inspectie Verkeer en Waterstaat TE Rail d.d. 30 juli 2007 volgt, dat Inspectie Verkeer en Waterstaat van oordeel is dat meerdere type organisaties aanvragen voor het verkrijgen van inzetcertificaten en/of VGB voor inzet van spoorvoertuigen kunnen indienen. Dit betreffen:

- spoorwegondernemingen die eigenaar, huurder of houder zijn van spoorvoertuigen;
- organisaties die namens één van deze drie categorieën spoorwegondernemingen een aanvraag indienen;
- leasemaatschappijen die eigenaar zijn van spoorvoertuigen en deze verhuurt aan spoorwegondernemingen;
- keuringsinstituten (veelal Notified Bodies) die aanvragen indienen namens de hierboven genoemde spoorwegondernemingen en leasemaatschappijen.

Uit een aanbeveling van de Europese Commissie aan de lidstaten<sup>4</sup> d.d. 29 maart 2011 volgt, dat ook een fabrikant een dergelijke aanvraag kan doen. Een dergelijke aanbeveling is niet bindend.

In de wet- en regelgeving (Europees, Belgisch en Nederlands) is niet specifiek bepaald welke partij een Vergunning voor Indienststelling (VVI) voor een nieuw type spoorvoertuig kan aanvragen. Hierdoor is juridisch niet uitgesloten dat een fabrikant een VVI aanvraagt.

- In België wordt een VVI voor bepaalde tijd afgegeven indien in voldoende mate maar nog niet volledig (aantoonbaar) aan de eisen wordt voldaan; er zijn nog zogenoemde 'open punten'. Een VVI voor onbepaalde tijd wordt pas verleend als aan alle eisen aantoonbaar is voldaan en er geen openstaande punten meer zijn.

De Inspectie Leefomgeving en Transport interpreteert de wet- en regelgeving zodanig, dat het niet mogelijk is om een VVI voor bepaalde tijd af te geven en geeft dus alleen VVI's af met onbepaalde tijd [939].

Dit verschil heeft geleid tot verschillen in de actuele situatie waarin in Nederland de VVI voor de V250 nog steeds van kracht is<sup>5</sup> en in België de producent de vergunningsaanvraag voor de V250 continueert.

---

<sup>4</sup> Aanbeveling van de commissie van 29 maart 2011 betreffende vergunningen voor de indienststelling van subsystemen van structurele aard en voertuigen op grond van Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad

<sup>5</sup> Hierbij wordt opgemerkt, dat ILT aan HSA en LR RE heeft medegedeeld, dat ze vanwege de onduidelijke situatie van mening is, dat er geen (test)ritten uitgevoerd moeten worden met de V-250 treinen op de hoofdspoorwegen.



### 3 Deel B: Feiten

#### 3.1 Inleiding

Dit deel betreft het volgende onderzoeksdoel:

- B. *het verkrijgen van inzicht in het doorlopen, specifieke proces van vergunningverlening voor de V250 treinen inclusief de invulling van de rollen door de daarbij betrokken partijen*

Dit inzicht wordt verkregen aan de hand van de beantwoording van onderzoeksvragen 5, 6 en 7 in de paragrafen 3.2 tot en met 3.4:

5. Beschrijf in detail de gevolgde procedure van toelating van de V250 vanaf de eerste betrokkenheid door de ILT en haar rechtsvoorgangers tot en met de registratie van het type en de registratie van de individuele treinstellen.
6. Beschrijf in detail de rol die Lloyd's Register (LR) heeft gehad bij de toelating van de V250, zowel de rol van Lloyd's Register Nederland B.V. als keuringsinstantie, als de rol van Lloyd's Register Rail Europe als adviseur van NS Financial Services Company (NS FSC) en HSA en mogelijke andere rollen.
7. Beschrijf de scheiding tussen en overgang van vergunningverlening en handhaving, zoals deze bij Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is georganiseerd en uitgevoerd.

#### 3.2 Proces van toelating

*Onderzoeksvraag 5*

*Beschrijf in detail de gevolgde procedure van toelating van de V250 vanaf de eerste betrokkenheid door de ILT en haar rechtsvoorgangers tot en met de registratie van het type en de registratie van de individuele treinstellen.*

Het samengevatte antwoord op onderzoeksvraag 5 is:

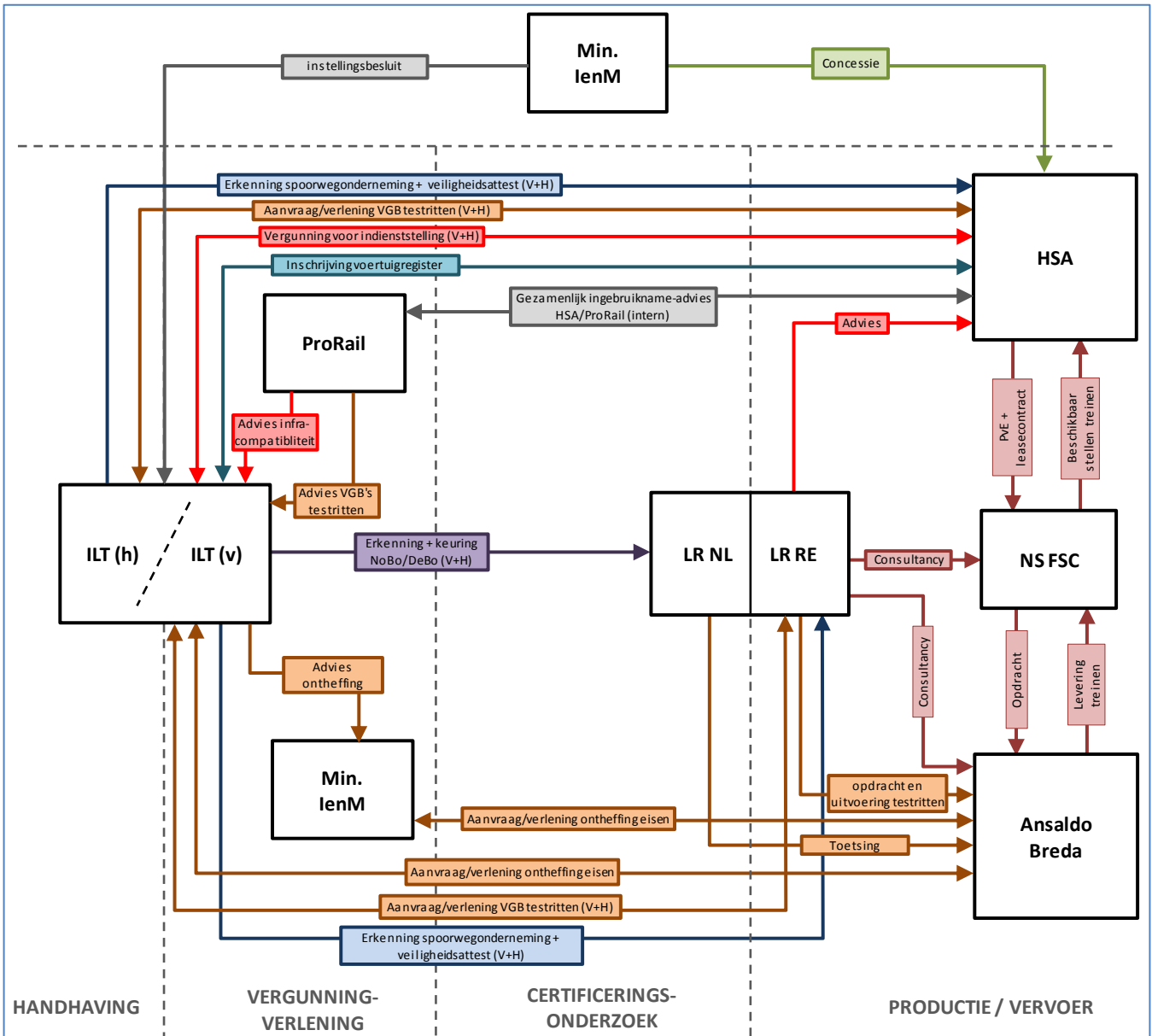
De gevolgde procedure van vergunningverlening voor de V250 verliep in grote lijnen als volgt:

- Op 5 december 2001 is een concessieovereenkomst gesloten tussen de Staat en HSA Beheer N.V. Nadat de wettelijke grondslag daartoe geschapen was, is de concessie verleend met ingangsdatum 1 juli 2009.
- In mei 2004 bestellen NS FSC en NMBS V250 treinstellen bij AnsaldoBreda.
- Keuring en certificering van de V250 door LR NL heeft plaatsgevonden in de periode voorjaar 2007 tot eind 2012.
- In april en mei 2009 komen de eerste twee V250- treinen in Nederland aan.
- Op 7 juli 2009 wordt de eerste Fyra in Nederland gepresenteerd.
- Op 7 november 2011 is een VGB (verklaring van geen bezwaar) afgegeven aan HSA voor testritten met de V250.
- De officiële toelating van de V250-treinen (vergunning voor indienststelling) wordt verkregen op 6 juli 2012.
- Op 10 september 2012 start HSA met planmatig commercieel vervoer met V250 materieel over de HSL-Zuid tussen Amsterdam en Rotterdam.
- Op 9 december 2012 volgt planmatig commercieel vervoer over de HSL-Zuid naar België.
- Op 18 januari 2013 verbiedt de Belgische toezichthouder DVIS commerciële inzet van de V250 in België, na het vinden van een afgevalen afschermplaat. HSA staakt de vervoersdienst met de V250.
- NS kondigt op 3 juni 2013 aan te stoppen met de V250.

In de onderstaande paragrafen is voor de bouwstenen B tot en met G een wat uitgebreidere samenvatting van de gebeurtenissen (tijdlijn) in de gevolgde procedure van toelating van de V250 opgenomen. Voor bouwsteen A zijn alleen de betrokken actoren, de relevante onderdelen van de concessie en het proces rondom de safety case beschreven; voor informatie over het doorlopen proces behorende bij deze bouwsteen wordt verwezen naar diverse openbare bronnen, waaronder de voortgangsrapportages van de HSL-Zuid.

In bijlage C Feitenrelaas is een meer gedetailleerde beschrijving van de gebeurtenissen per bouwsteen opgenomen. De beschrijving in deze paragraaf is gebaseerd op openbare dan wel in het kader van dit onderzoek ontvangen informatie. Daar waar informatie in het kader van het onderzoek ontvangen documenten betreft, zijn verwijzingen naar documenten opgenomen. Ook als gebruik is gemaakt van publieke bronnen, is dit vermeld. De overige informatie is afkomstig van interviews; verwijzingen hiernaar zijn in het kader van vertrouwelijkheid niet opgenomen.

De relaties tussen de betrokken actoren zijn met aanduiding van de betreffende bouwsteen opgenomen in Figuur 4.



**Legenda**

- tekst → Relatie
- tekst → bouwsteen A: Vervoersconcessie
- tekst → bouwsteen B: Levering nieuwe spoorvoertuigen
- tekst → bouwsteen C: Erkenning spoorwegonderneming
- tekst → bouwsteen D: Erkenning aangemelde (keurings)instantie
- tekst → bouwsteen E: 7 Bouwsteen E: Keuring en certificering spoorvoertuigen
- tekst → bouwsteen F: Vergunning voor indienststelling
- tekst → bouwsteen G: Inschrijving in het voertuigregister
- tekst → overig

V: vergunningverlening      H: handhaving

*Figuur 4 Relaties tussen actoren per bouwsteen*

### 3.2.1 Bouwsteen A: Vervoersconcessie

De actoren binnen bouwsteen A zijn: i) de Staat in dit geval vertegenwoordigd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, c.q. Infrastructuur en Milieu, ii) de Nederlandse Spoorwegen (NS) en iii) één van haar dochterondernemingen de spoorwegonderneming High Speed Alliance Beheer N.V. (HSA).

Voor het hoge snelheidsnet is op 5 december 2001 een concessieovereenkomst vastgesteld tussen de Staat en HSA. In deze overeenkomst is onder andere opgenomen, dat het materieel dat wordt ingezet onder meer dient te voldoen aan Technical Specifications for Interoperability. Ook wordt verwezen naar de ten behoeve van het ontwerp van de HSL-Zuid opgestelde 'safety case', zoals bedoeld in de Invitation To Tender (2000). Hiermee zijn naast de wettelijke verplichtingen (bij of krachtens de Spoorwegwet en/ of Europese regelgeving) aanvullende eisen gesteld aan het in te zetten materieel.

Nadat daarvoor de wettelijke grondslag was geschapen heeft de Minister aan HSA concessie verleend voor de duur van 15 jaar. Deze concessie met aanvangsdatum 1 juli 2009 beschrijft rechten en plichten ten aanzien van capaciteit, bediening, tarieven en vervoersbewijzen. Tevens is de kwaliteit waaraan het dienstenaanbod van HSA moet voldoen, gespecificeerd in onder meer een punctualiteitsdoelstelling (95%), een maximaal percentage uitgevallen treinen (0,5%), vergoeding in geval van vertraging en klanttevredenheid. Verder stelt de concessie: 'HSA Beheer zal zich inspannen teneinde het gevoel van veiligheid van de reizigers te vergroten.' De normen die de concessie in dit geval van toepassing verklaart, hebben betrekking op: i) een behoorlijke verlichting van de treinen, ii) het gebruik van de hulp-knop en iii) persoonlijke aandacht van de steward voor de reizigers. Hiernaast stelt de concessie eisen aan de (frequentie van) periodieke rapportages omtrent de kwaliteitsnormen aan de minister. Verder wordt in de concessie ingegaan op de ingroeiperiode (van twee jaar), internationale samenwerking, wijziging en intrekking van de concessie.

### 3.2.2 Bouwsteen B: Levering nieuwe spoorvoertuigen

De actoren binnen bouwsteen B zijn: i) het Loket HSL-Zuid, ii) de Minister van Verkeer en Waterstaat, c.q. Minister van Infrastructuur en Milieu, iii) de consultant Lloyd's Register Rail Europe (LR RE), iv) de spoorwegonderneming High Speed Alliance Beheer N.V. (HSA), v) het onderhoudsbedrijf NedTrain, vi) NS FSC, de opdrachtgever van AnsaldoBreda voor de V250-treinen en later eigenaar van de afgenomen V250-treinen en vii) de producent van de V250-treinen AnsaldoBreda.

Het onderzoeksteam heeft slechts beperkt informatie tot haar beschikking gekregen over de activiteiten van de betrokken NS organisaties; voor meer informatie wordt verwezen naar het vertrouwelijke evaluatierapport van de NS dat op 18 juni 2013 aan de Tweede Kamer is aangeboden (Kamerstuk 22 026, nr. 405).

De tijdlijn in Figuur 5 toont een samenvatting van de belangrijkste gebeurtenissen in het kader van bouwsteen B, de opdracht tot leveren nieuwe spoorvoertuigen, vanaf het moment dat de eerste treinstellen in Nederland aankwamen (voorjaar 2009).



Figuur 5: Tijdlijn bouwsteen B

De eerste en tweede V250-treinen komen in april en mei 2009 in Nederland aan. Begin juli 2009 worden de eerste testritten met deze treinen gereden. Op 7 juli 2009 wordt de eerste

Fyra (V250) gepresenteerd. In het *eerste kwartaal van 2010* heeft de derde V250 trein Nederland bereikt. [Brief aan Tweede Kamer: Aanbieding voortgangsrapport 26 HSL-Zuid; 31 maart 2010]

Op *8 april 2010* sluiten HSA en onderhoudsbedrijf NedTrain B.V. een instandhoudingsovereenkomst voor het materieelpark 'V250 ingezet op de Hogesnelheidslijn' [393].

In de periode *2008 – 2012* vindt er in Nederland een testprogramma voor de V250 plaats. Dit testprogramma wordt uitgevoerd onder leiding van LR RE (testritten t.b.v. materieeltoelating) en later onder leiding van HSA (beproeving- en opleidingsritten).

Begin 2011 verwacht men dat de door AnsaldoBreda uitgevoerde tests in mei 2011 zullen worden afgerond, waarna het proces van toelating en certificering zal plaatsvinden. Daarna krijgen HSA en NMBS hun V250-treinen overgedragen. [Brief aan Tweede Kamer: Aanbieding voortgangsrapport 28 HSL-Zuid; 1 april 2011]

Op 7 november 2011 geeft Inspectie Leefomgeving en Transport een Verklaring van Geen Bezwaar (VGB) af aan HSA voor testritten met de V250-treinen. HSA heeft dan twee treinstellen in bruikleen om praktijkervaring op te doen met de V250 [783]. Op *21 december 2011* informeert LR RE Inspectie Leefomgeving en Transport over de overdracht van het eerste treinstel van AnsaldoBreda aan HSA. [092] In december 2011 wordt het testprogramma van de V250 verder geïntensiveerd en gaat ook het testprogramma onder vervoerschap van HSA van start [Voortgangsrapportage 30 Hogesnelheidslijn Zuid, maart 2012].

Begin 2012 worden activiteiten uitgevoerd om de V250 treinen zo snel mogelijk gereed te krijgen voor certificering en aflevering. In het derde kwartaal van 2012 wordt gewerkt om de V250 treinen gereed te krijgen voor commerciële dienstverlening. Sinds mei 2012 heeft NS FSC zeven V250-treinen afgenomen van AnsaldoBreda. [Voortgangsrapportage 31 Hogesnelheidslijn Zuid, september 2012]

Vanaf *29 juli 2012* wordt V250-materieel gebruikt voor de reizigersdienst tussen Amsterdam en Rotterdam. Op *10 september 2012* start HSA met planmatig commercieel vervoer met V250-materieel over de HSL-Zuid tussen Amsterdam en Rotterdam. Op *9 december 2012* start de nieuwe dienstregeling met inzet van de V250 tussen Brussel en Amsterdam. [426] In december 2012 zijn er negen V250-treinen in bezit van HSA waarvan er zeven commercieel inzetbaar zijn [791].

Op *18 januari 2013* staakt HSA de inzet van de V250 en de bijbehorende dienstregeling.

Tijdens het stuurgroepoverleg van 23 mei 2013 [795] wordt door NS gemeld dat ze *'... op korte termijn een principieel go/no-go besluit zal nemen over het V250-hogesnelheidsmaterieel. De conclusies over het V250-materieel lijken te worden dat de ontwerp-kwaliteit goed is, maar de bouwkwaliteit onvoldoende. Daardoor lijkt een retrofit van alle treinen nodig. Met oog op de capaciteit op de werkplaats Haarlem kan aan 2 à 3 treinen tegelijk worden gewerkt. Hierdoor zal de totale doorlooptijd om alle V250-treinen van retrofit te voorzien zo'n 19 maanden bedragen.'*

Enkele dagen na de persconferentie van NMBS (op 31 mei 2013), waarin de beslissing om de levering van de drie bestelde V250 stellen te weigeren en het V250 aankoopcontract met AnsaldoBreda te ontbinden is medegedeeld, kondigt de NS aan de Minister per brief haar voornemen aan om te stoppen met de V250. [061, 621]

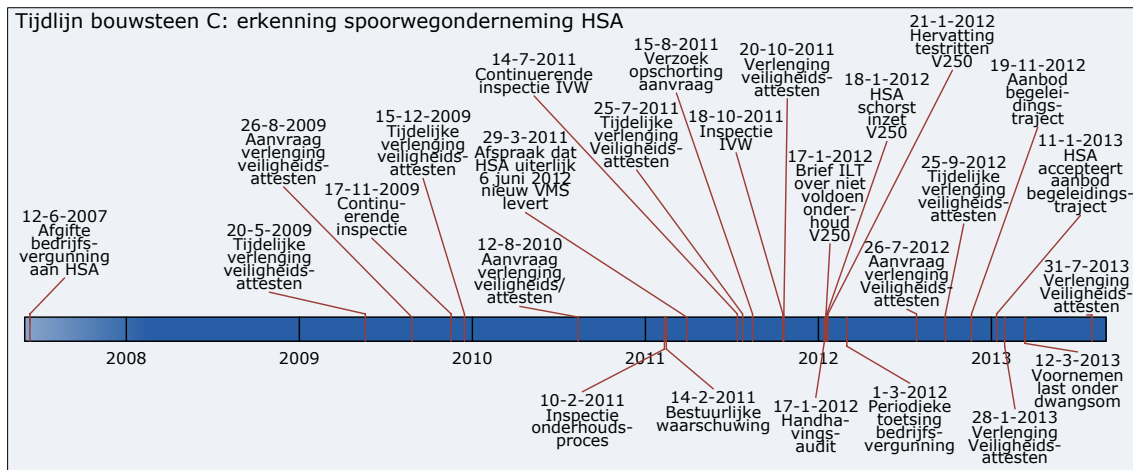
### **3.2.3 Bouwsteen C: Erkenning spoorwegonderneming**

De actoren binnen bouwsteen C zijn: i) de Inspectie van Verkeer en Waterstaat c.q. Leefomgeving en Transport, ii) de Minister van Verkeer en Waterstaat, c.q. Minister van Infrastructuur en Milieu, iii) de spoorwegondernemingen Lloyd's Register Rail Europe (LR RE), High Speed Alliance Beheer N.V. (HSA) en NedTrain.

Aangezien de vergunningverlening en handhaving bij de bovengenoemde ondernemingen aparte sporen betreffen, is voor HSA en LR RE een aparte tijdlijn opgesteld.

### Tijdlijn HSA

De tijdlijn in Figuur 6 toont voor HSA een samenvatting van de belangrijkste gebeurtenissen in het kader van bouwsteen C, te weten de verlening van een bedrijfsvergunning en een veiligheidscertificaat aan HSA en de handhaving hierop.



Figuur 6: Tijdlijn bouwsteen C HSA

Ook HSA heeft een *bedrijfsvergunning* en een *veiligheidscertificaat* nodig. Deze vergunningen worden verleend en gehandhaafd door Inspectie Leefomgeving en Transport.

#### Bedrijfsvergunning HSA

Met het oog op verlenging toetst Inspectie Leefomgeving en Transport de bedrijfsvergunning van HSA iedere vijf jaar aan de vereisten van goede naam, beroepsbekwaamheid en van de verzekeringsplicht. Inspectie Verkeer en Waterstaat verleent op *12 juni 2007* een vergunning aan HSA voor het verstrekken van railvervoerdiensten voor passagiers in Europa met ingang van *10 mei 2007* [164]. Bijna 5 jaar later op *1 maart 2012* voert Inspectie Leefomgeving en Transport de volgende toets op de bedrijfsvergunning van HSA uit. Resultaat van deze toets is dat HSA voldoet aan de vereisten [158, 163].

#### Veiligheidscertificaat HSA

Inspectie Verkeer en Waterstaat, later Inspectie Leefomgeving en Transport, heeft de afgelopen jaren regelmatig toetsen uitgevoerd met betrekking tot het veiligheidscertificaat van HSA. Deze toetsen werden veelal uitgevoerd als HSA een aanvraag tot verlenging van haar veiligheidscertificaat deed. In Figuur 6 is te zien dat Inspectie Verkeer en Waterstaat het veiligheidscertificaten deel A en B voor personenvervoer inclusief high-speed diensten van HSA op *20 mei 2009* verlengt tot 1 december 2009 [164]. Op *26 augustus 2009* doet HSA een nieuwe aanvraag [166] tot verlenging van haar veiligheidscertificaat. Op *17 november 2009* voert Inspectie Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van deze aanvraag een continuerende inspectie uit bij HSA [170, 171, 176]. In deze inspectie constateert Inspectie Verkeer en Waterstaat naast een aantal signalen drie tekortkomingen, waarvoor HSA maatregelen dient te treffen. Vanwege vertraging in de afhandeling van deze aanvraag verlengt Inspectie Verkeer en Waterstaat ondertussen de veiligheidscertificaten van HSA in eerste instantie tot *1 januari 2010* [174] en later op *15 december 2009* tot 1 december 2010 [169, 174].

Op *12 augustus 2010* doet HSA een volgende aanvraag tot vernieuwing van de veiligheidscertificaten [751]. Vooruitlopend op de behandeling van deze aanvraag verlengt Inspectie

Verkeer en Waterstaat de veiligheidscertificaten tot 1 augustus 2011 [751]. Op *29 maart 2011* reageert Inspectie Verkeer en Waterstaat op de aanvraag van HSA dat het noodzakelijk is om nadere afspraken te maken over de behandeling van deze aanvraag. Dit omdat het veiligheidsmanagementsysteem (VMS) van HSA niet in alle delen consistent is wat betreft verbanden met andere partijen. Inspectie Verkeer en Waterstaat maakt daarom de afspraak met HSA dat HSA uiterlijk op 15 juni 2011 een nieuw VMS aan Inspectie Verkeer en Waterstaat aanlevert. Ook zal Inspectie Verkeer en Waterstaat in juli 2011 een audit uitvoeren bij HSA. In de periode van 5 tot *14 juli 2011* voert Inspectie Verkeer en Waterstaat de aangekondigde audit uit. Het betreft een continuerende inspectie, waarin een overtreding en een tekortkoming wordt geconstateerd. Na afloop van deze inspectie geeft Inspectie Verkeer en Waterstaat op 14 juli 2011 per brief aan welke maatregelen HSA dient te treffen [893]. Daarnaast informeert Inspectie Verkeer en Waterstaat HSA op *25 juli 2011* dat hun veiligheidscertificaat zal worden verlengd tot 1 november 2011 [894]. Op *15 augustus 2011* verzoekt HSA Inspectie Verkeer en Waterstaat om de volgende aanvraag tot verlenging van het veiligheidscertificaat op te schorten totdat HSA kan voldoen aan de 2004/49 richtlijn en haar VMS voor wat betreft de processen en procedures op orde heeft [897]. Onduidelijk is wat de reactie van Inspectie Verkeer en Waterstaat hierop was. Op *18 oktober 2011* voert Inspectie Verkeer en Waterstaat een inspectie uit om vast te stellen of de door HSA naar aanleiding van de brief van Inspectie Verkeer en Waterstaat van 14 juli 2011 getroffen maatregelen de afgifte van een veiligheidscertificaat A en B rechtvaardigen. Op basis van de uitkomsten van deze inspectie stelt Inspectie Verkeer en Waterstaat vast dat het veiligheidscertificaat van HSA kan worden verlengd tot 1 november 2012 [898, 192, 193]. Deze verlenging vindt plaats op *20 oktober 2011*.

Op *26 juli 2012* wordt door HSA opnieuw verlenging aangevraagd van het veiligheidscertificaat. Op *25 september 2012* meldt Inspectie Leefomgeving en Transport aan HSA dat zij deze aanvraag in behandeling heeft genomen, maar dat door een nieuwe werkwijze bij de Inspectie Leefomgeving en Transport de aflooptermijn van de vigerende certificaten wordt overschreden. Om deze reden worden deze verlengd tot 1 februari 2013.

Op *19 november 2012* stelt Inspectie Leefomgeving en Transport HSA een begeleidingstraject voor om te komen tot een verlenging het veiligheidscertificaat op basis van een veiligheidsmanagementsysteem dat voldoet aan de eisen [758]. Op *11 januari 2013* gaat HSA op dit voorstel in. Als gevolg hiervan verlengt Inspectie Leefomgeving en Transport op *28 januari 2013* het veiligheidscertificaat ambtshalve tot 1 augustus 2013 [195]. Na een aanvraag op 29 juli 2013 [180, 419] verlengt Inspectie Leefomgeving en Transport op *31 juli 2013* het veiligheidscertificaat tenslotte tot 20 november 2013 [420].

Buiten de hiervoor beschreven inspecties in het kader van vergunningsverlening voert Inspectie Verkeer en Waterstaat en later Inspectie Leefomgeving en Transport ook een aantal handhavingsinspecties uit. Een voorbeeld hiervan is dat Inspectie Verkeer en Waterstaat op *10 februari 2011* bij HSA een inspectie uitvoert van het onderhoudsproces uitgevoerd door Bombardier. Hierin constateert Inspectie Verkeer en Waterstaat dat TRAXX-locomotieven worden ingezet voor de Fyra-dienstregeling waarvan de onderhoudstermijn is verstreken (opgemerkt wordt dat deze inspectie geen betrekking heeft op V250-treinen; deze informatie is opgenomen aangezien het de handhaving op de bedrijfsvergunning van HSA betreft). Ook wordt er scheurvorming in de remschijven van de TRAXX-locomotieven geconstateerd. Hiervoor geeft Inspectie Verkeer en Waterstaat op *14 februari 2011* een bestuurlijke waarschuwing af aan HSA [178]. Op 18 februari 2011 reageert HSA dat zij deze waarschuwing uiterst serieus nemen en maatregelen hebben getroffen [749].

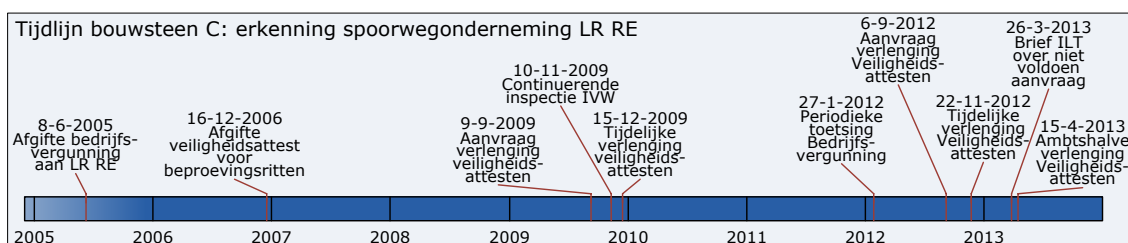
Een ander voorbeeld is dat Inspectie Leefomgeving en Transport op *17 januari 2012* tijdens een handhavingsaudit [543] verschillende bevindingen doet. Dit betreffen onder andere i) het uitvoeren van het onderhoud aan de V250 door AnsaldoBreda zonder dat zij over het

daarvoor benodigde certificaat beschikt<sup>6</sup> en ii) inzet van een V250 onder een VGB zonder dat voldaan is aan de bijbehorende voorwaarde dat het betreffende unieke voertuignummer bekend is gemaakt bij Inspectie Verkeer en Waterstaat. Deze audit leidt tot een tijdelijke schorsing van de inzet van de testritten met de V250 in de periode van *18 januari 2012 tot 21 januari 2012*.

Een laatste voorbeeld is dat Inspectie Leefomgeving en Transport op *22 februari 2013* naar aanleiding van de resultaten van een (handhavings)inspectie ter controle van machinistenvergunningen aan HSA een voornemen last tot dwangsom uitsprekt [424]. HSA reageert hierop met de toezegging de aanvullende bevoegdheidsbewijzen te zullen gaan verstrekken en het veiligheidsmanagementsysteem hierop aan te passen [423].

### Tijdlijn LR RE

De tijdlijn in Figuur 7 toont voor LR RE een samenvatting van de belangrijkste gebeurtenissen in het kader van bouwsteen C, te weten de verlening van een bedrijfsvergunning en een veiligheidscertificaat aan LR RE en de handhaving hierop.



Figuur 7: Tijdlijn bouwsteen C voor LR RE

Zoals in paragraaf 2.3.5 is beschreven, moet een spoorwegonderneming zoals LR RE beschikken over twee vergunningen, te weten een *bedrijfsvergunning* en een *veiligheidscertificaat*. Beide vergunningen worden verleend en gehandhaafd door Inspectie Leefomgeving en Transport.

#### Bedrijfsvergunning LR RE

In het kader van de verlenging van de bedrijfsvergunning toetst Inspectie Leefomgeving en Transport iedere vijf jaar of de spoorwegonderneming LR RE nog voldoet aan de vereisten van goede naam, beroepsbekwaamheid en van de verzekeringsplicht. In Figuur 7 is te zien dat Inspectie Verkeer en Waterstaat, de voorganger van Inspectie Leefomgeving en Transport, op *8 juni 2005* een bedrijfsvergunning verstrekt aan NedTrain Consulting B.V., de voorganger van LR RE [019]. Op *27 januari 2012* voert Inspectie Leefomgeving en Transport de eerstvolgende periodieke toets op de bedrijfsvergunning van LR RE uit. Deze toets kent een positief resultaat, met verlenging van de bedrijfsvergunning tot gevolg. [028, 029]

#### Veiligheidscertificaat LR RE

Inspectie Verkeer en Waterstaat en later Inspectie Leefomgeving en Transport heeft de afgelopen jaren regelmatig toetsen uitgevoerd met betrekking tot het veiligheidscertificaat van LR RE. Deze toetsen vonden veelal plaats in de vorm van een audit op het moment dat er een aanvraag tot verlenging van het veiligheidscertificaat werd gedaan door LR RE. In Figuur 7 is te zien dat Inspectie Verkeer en Waterstaat op *16 december 2006* een veiligheidsattest aan LR RE verstrekt voor het op hoofdspoorwegen verrichten van beproevingsritten in het kader van toelatingsonderzoek. Dit veiligheidsattest is geldig tot 4 december 2009 [456]. Op *9 september 2009* verzoekt LR RE Inspectie Verkeer en Waterstaat om verlenging van de veiligheidsattesten [446, 447, 449, 452, 456, 457]. Naar aanleiding van dit verzoek voert Inspectie Verkeer en Waterstaat op *10 november 2009* een continuerende inspectie uitge-

<sup>6</sup> Op dat moment was AnsaldoBreda nog eigenaar van de treinstellen. Er werd door HSA gereden met treinstellen die met de "loan and use agreement" gehuurd werden van AnsaldoBreda. Nedtrain was contractueel nog geen onderhoudsbedrijf van de V250 en AnsaldoBreda is in Nederland niet erkend als onderhoudsbedrijf. [925]



voerd bij LR RE [450]. Na een eerdere tijdelijke verlenging tot 1 januari 2010 [458] verlengt Inspectie Verkeer en Waterstaat op 15 december 2009 de veiligheidsattesten van LR RE tot 1 december 2012 [455, 448].

Op 6 september 2012 doet LR RE een volgende aanvraag tot verlenging van de veiligheids-certificaten A en B voor de uitvoering van beproevingsritten [466, 467]. Na onderzoek laat Inspectie Leefomgeving en Transport op 22 november 2012 aan LR RE weten dat de inhoud van een aantal managementdocumenten onvoldoende is. Inspectie Leefomgeving en Transport stelt LR RE dan ook voor om dit binnen drie maanden te herstellen en verlengt de veiligheids-certificaten ambtshalve met een half jaar [469]. In januari 2013 verstrekt LR RE een aantal aanvullende documenten aan Inspectie Leefomgeving en Transport ten behoeve van de aanvraag tot verlenging van de veiligheids-certificaten [459, 473 t/m 491, 493 en 494]. Op 5 februari 2013 laat Inspectie Leefomgeving en Transport informeel weten dat de dan door LR RE in het kader van deze aanvraag tot verlenging aanvullend toegezonden documentatie niet voldoet.

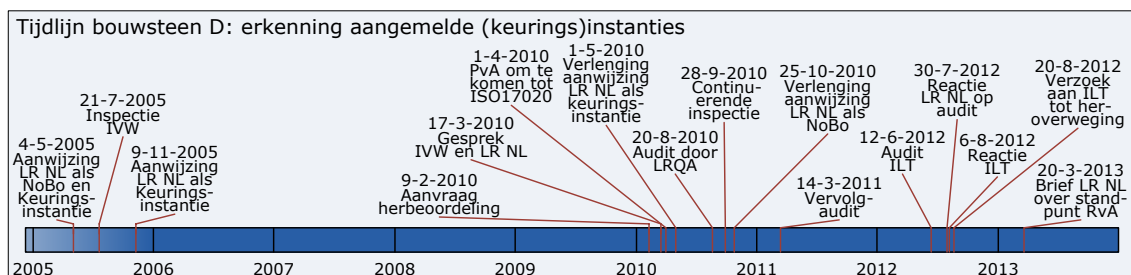
Op 26 maart 2013 verzoekt Inspectie Leefomgeving en Transport aan LR RE formeel om aan te geven of zij voor 15 april 2013 (en verlopen van de certificaten per 1 mei 2013) een plan van aanpak overlegt voor het nemen van de benodigde maatregelen ten behoeve van de verlenging van de veiligheids-certificaten [470, 471]. Op 8 april 2013 brengt LR RE Inspectie Leefomgeving en Transport op de hoogte van de voortgang van de aanvraag tot verlenging van de veiligheids-certificaten [465, 472]. LR RE is bezig om haar veiligheidsbeheerssysteem vanuit een compleet nieuw procesmodel in te richten voor deze aanvraag. Omdat Inspectie Leefomgeving en Transport de behandeling van deze aanvraag inplant in het 4<sup>e</sup> kwartaal van 2013 verlengt Inspectie Leefomgeving en Transport op 15 april 2013 de veiligheids-certificaten A en B van LR RE ambtshalve tot 1 januari 2014. [468]

Op 22 juli 2013 verzendt LR RE de aanvraag tot verlenging veiligheids-certificaten aan Inspectie Leefomgeving en Transport [496, 472, 497, 499, 502 t/m 536].

### 3.2.4 Bouwsteen D: Erkenning aangemelde (keurings)instantie

De actoren binnen bouwsteen D zijn: i) de Inspectie van Verkeer en Waterstaat c.q. Leefomgeving en Transport, ii) de Minister van Verkeer en Waterstaat, c.q. Minister van Infrastructuur en Milieu, iii) de keuringsinstantie, Lloyd's Register Nederland en iv) de Europese Commissie.

De tijdlijn in Figuur 8 toont een samenvatting van de belangrijkste gebeurtenissen in het kader van bouwsteen D, te weten de aanwijzing van LR NL als keuringsinstantie en NoBo.



Figuur 8: Tijdlijn bouwsteen D

#### Aanwijzing LR NL als keuringsinstantie en NoBo

De rechtsvoorganger van LR NL, NTC (onderdeel NoBo), is vanaf 2004 betrokken bij de keuring van de V250. LR NL is betrokken vanaf de overname van NTC door LR NL op 6 oktober 2006 en de naamswijziging van NTC in LR NL. Na deze overname zijn de keuringsactiviteiten bij LR NL ondergebracht en de consulting activiteiten bij LR RE. [923]

Een erkenning als keuringsinstantie en NoBo is door Inspectie Leefomgeving en Transport namens de Minister van Infrastructuur en Milieu aan LR NL (dan wel haar voorloper NTC-

NoBo) verleend in 2005 en 2010 voor een periode van vijf jaar. In het kader van verlenging van de erkenning toetst Inspectie Leefomgeving en Transport aan de criteria integriteit en onafhankelijkheid, vakbekwaamheid, en verzekeringsplicht.

Op *4 mei 2005* wijst Inspectie Verkeer en Waterstaat namens de Minister van Verkeer en Waterstaat LR NL aan als Notified Body voor hogesnelheidsrichtlijnen 96/48/EG voor alle subsystemen en de richtlijnen 01/16/EG voor conventionele spoorwegen. Daarnaast wijst het Ministerie van Verkeer en Waterstaat LR NL middels (een andere) brief van *4 mei 2005* bij beschikking ook aan als keuringsinstantie [010, 011]. Op *21 juli 2005* voert Inspectie Verkeer en Waterstaat een inspectie uit bij LR NL [010]. Hierbij worden geen tekortkomingen geconstateerd. Op *9 november 2005* wordt LR NL aangewezen als keuringsinstantie conform artikel 93 van de Spoorwegwet mede op basis van de resultaten van de inspectie van 21 juli [011]. De notificatie is geldig tot 1 mei 2010 [144].

Tussen 2005 en 2010 worden door Inspectie Verkeer en Waterstaat geen handhavingsactiviteiten uitgevoerd bij keuringsinstanties. Wel wordt eind 2008 een nieuwe basis gelegd voor de invulling van de handhaving met het concept Toezichtsplan keuringsinstanties artikel 93 Spoorwegwet [501].

LR NL verzendt op *9 februari 2010* een aanvraag tot herbeoordeling NoBo/keuringsinstantie aan het Inspectie Verkeer en Waterstaat [144]. Inspectie Verkeer en Waterstaat stelt tijdens de voorbereiding van de bijbehorende continuerende inspectie vast dat LR NL niet voldoet aan artikel 3 van de Regeling eisen keuringsinstanties Spoorwegwet. LR NL is niet in het bezit van één of meerdere geldige documenten, waaruit blijkt dat zij als keuringsinstantie/Notified Body voldoet aan de Europese normen van de EN 45000-serie [013]. Naar aanleiding van deze constatering vindt op *17 maart 2010* een gesprek plaats tussen Inspectie Verkeer en Waterstaat en LR NL [150]. Hierin meldt Inspectie Verkeer en Waterstaat, dat een NoBo ISO 17020 gecertificeerd dient te zijn. Deze norm vervangt de (verouderde) Europese normen van de EN 45000-serie [058]. In dit gesprek wordt afgesproken, dat LR NL uiterlijk in week 14 van 2010 een Plan van Aanpak om tot ISO 17020 certificering te komen gereed heeft en dat de certificering na *1 mei 2010* met 6 maanden wordt verlengd tot 1 november 2010 [013, 150].

Op *1 april 2010* stuurt LR NL het hiervoor bedoelde Plan van Aanpak [151]. Als onderdeel van de in het plan van aanpak aangekondigde activiteiten wordt door LRQA, een zusterbedrijf van LR NL op 13 en *20 augustus 2010* een audit uitgevoerd op de implementatie van ISO 17020 bij LR NL [138]. Gezien deze ontwikkelingen ontvangt Inspectie Verkeer en Waterstaat de eerder op 9 februari 2010 verzonden aanvraag tot herbeoordeling nu formeel op *17 augustus 2010* [144]. Op *28 en 30 september 2010* voert Inspectie Verkeer en Waterstaat een inspectie uit bij LR NL [013]. Er worden geen overtredingen gesignaleerd, maar wel drie tekortkomingen. Naar aanleiding van de inspectieresultaten wordt besloten de aanwijzing van LR NL als keuringsinstantie en NoBo te continueren. Voorwaarde hiervoor is wel dat LR NL maatregelen neemt, waardoor de vastgestelde drie tekortkomingen en de afgegeven drie signalen uiterlijk 1 januari 2011 zijn opgeheven. Op *25 oktober 2010* verstrekt Inspectie Verkeer en Waterstaat aan LR NL onder bovenstaande voorwaarde de aanwijzing en notificatie voor de subsystemen infrastructuur, energie, rollend materieel en besturing & seingeving. Deze nieuwe aanwijzing en notificatie is geldig tot 1 november 2015. [005 en 146]

### **3.2.5 Bouwsteen E: Keuring en certificering spoorvoertuigen**

Voor bouwsteen E is vastgesteld welke eisen aan het materieel wordt gesteld en zijn ontheffingen aangevraagd en verleend. De optelsom van eisen en ontheffingen vormt het toetskader voor de certificering van de V250-treinen.

Door LR NL is een certificeringsonderzoek uitgevoerd, bestaand uit audits en assessments. Input voor dit onderzoek zijn onder andere de resultaten van de testen die door AnsaldoBreda zijn uitgevoerd op (onderdelen van) de V250-treinen. Een deel van de testen betreft test-

ritten in Nederland. Tot slot voert ook de spoorwegonderneming ritten uit ten behoeve van beproeving en opleiding. Voor beide type testritten zijn vergunningen (Verklaring van Geen Bezwaar) aangevraagd en verleend door Inspectie Leefomgeving en Transport.

### Actoren

De belangrijkste actoren in bouwsteen E zijn: i) Lloyd's Register Nederland (LR NL) als Notified Body en Designated Body in opdracht van ii) AnsaldoBreda, de producent van de V250. Daarnaast spelen iii) Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), iv) High Speed Alliance Beheer N.V. (HSA) en v) het Directoraat-Generaal Personenvervoer (DGP) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, het huidige Directoraat-Generaal Bereikbaarheid (DGB) een rol.

NoBo/DeBo LR NL is vanaf *medio 2004*, dan nog als NedTrain Consulting (NTC), betrokken bij het keuringsproces. De tijdlijn in Figuur 9 toont een samenvatting van de belangrijkste gebeurtenissen in het kader van bouwsteen E. Het betreft gebeurtenissen gerelateerd aan de keuring van het V250-spoorwegmaterieel voor de HSL-Zuid.

### Eisen en ontheffingen

De volgende eisen zijn van toepassing voor de V250:

Eisen	Uitgewerkt in
Europese eisen	TSI High Speed Rolling Stock 2002 (HS RST 2002). Betreft alle eisen aan het rollend materieel, waaronder constructie.
	TSI High Speed Energy 2002 (HS ENE 2002). Betreft eisen aan (het voertuiggebonden deel van) de energievoorziening.
	TSI High Speed Command, Control and Signalling 2006 (HS CCS 2006). Betreft eisen aan (het voertuiggebonden deel van) seingeving, beveiliging enzovoorts. Toevoegingen Als aanvulling op de TSI CCS 2006 zijn de volgende specifieke eisen aan het V250 ETCS-systeem gesteld: <ul style="list-style-type: none"> <li>- door IVW in brief IVW-TER/KAB-TC/05/U11.003.283 d.d. 20 december 2005 [658];</li> <li>- door Infrabel in brief L4/V2.3.0 d.d. 6 februari 2006 [931].</li> </ul>
	TSI High Speed Rolling Stock 2006 (HS RST 2006, draft versie) voor het deel aerodynamica.
Nederlandse <sup>7</sup> eisen	Regeling Keuring Spoorvoertuigen (RKS)
HSL-eisen	Deze eisen zijn per maart 2012 geen onderdeel meer van het toetskader voor de toelating van de V250-treinen (zie brief ILT [540]).

Tabel 4: Overzicht van de technische eisen die voor de V250 van toepassing zijn [085]

Vanaf 2006 wordt voor de V250 ontheffing aangevraagd op een aantal specificaties. Het beleid van Inspectie Leefomgeving en Transport ten aanzien van ontheffingverlening is, dat er in principe geen ontheffing wordt verleend. Toch zijn er verschillende redenen geweest waarom voor de V250 ontheffingen zijn verleend. Deze redenen zijn:

- Ruimte te bieden aan innovaties, de zogenoemde innovatieregulering.
- Mogelijkheid te bieden om voor te sorteren op verwachte verandering van de wetgeving.
- Keuze tussen de eisen in de nationale regelgeving en Europese TSI's, die op aspecten verschillen.

<sup>7</sup> Naast Nederlandse eisen is de V250 getoetst aan Belgische nationale regelgeving, te weten het Arrêté Ministériel d.d. 20 juni 2008 en het Arrêté Ministériel d.d. 30 juli 2010, §12. Deze zijn voor de scope van dit onderzoek niet relevant.

Vanaf 2006 is door AnsaldoBreda voor de V250 ontheffing aangevraagd op een aantal specificaties. In totaal zijn er vijftien ontheffingen aangevraagd, waarvan er veertien zijn verleend, namelijk:

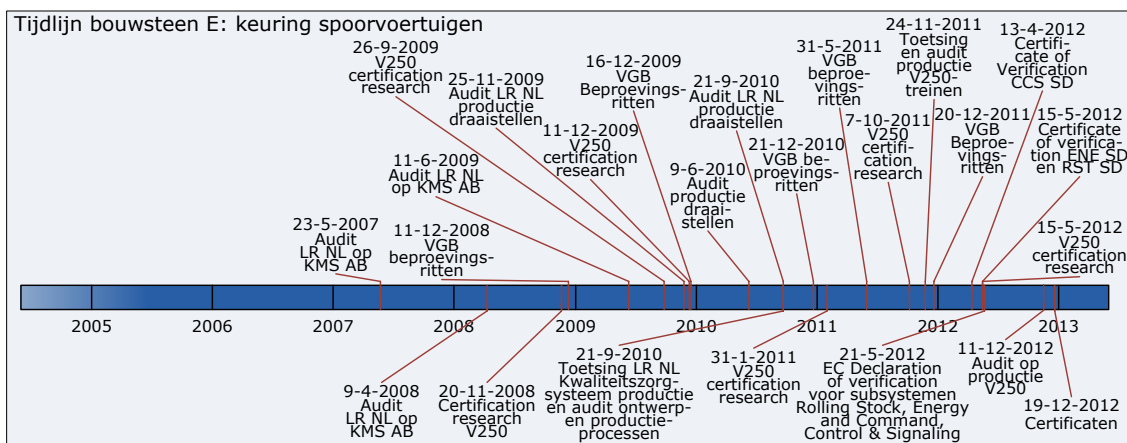
- Ontsporingdetectie
- Remvoering
- Aerodynamica
- Vormgeving neus trein
- Zichtbaarheid treinfronten
- Isolatie magneetrem (noodsysteem)
- Verlichting instap
- *Airbrake reservoir*
- *Brake release times*
- Perronafstanden
- Overbrugging reizigersremming
- *Wheel slide protection*
- Reizigersremming
- *EMC testing*
- Noodrembediening (afgewezen)

De afgewezen ontheffingsaanvraag op noodrembediening had betrekking op het niet plaatsen van nood-rembediening in personeelsruimten. Dit is afgewezen omdat de mogelijkheid tot bediening van de noodrem door treinpersoneel een belangrijke bijdrage levert aan de veiligheid.

Inspectie Leefomgeving en Transport heeft dertien ontheffingsaanvragen behandeld, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, DG Personenvervoer de overige twee (aerodynamica en ontsporingdetectie).

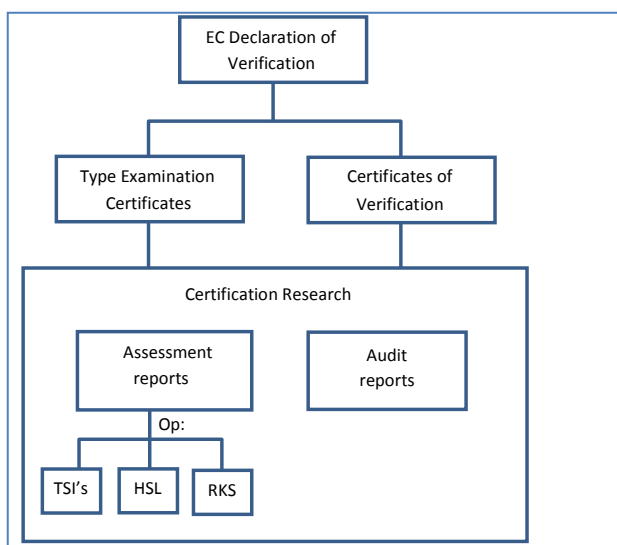
### Tijdlĳn

Figuur 9 toont voor het keuringsproces van bouwsteen E de belangrijkste gebeurtenissen. Dit zijn de oplevering van certificatieonderzoeksrapporten (*Certification Research*) en auditrapporten, de oplevering van *Type Examination Certificates*, de oplevering van *Certificates of Verification*, de oplevering van de EG-keuringsverklaring (*EC Declaration of Verification*).



Figuur 9: Tijdlĳn Bouwsteen E

De hiërarchie van deze documenten is weergegeven in Figuur 10.



Figuur 10: Schematische weergave hiërarchie documenten t.b.v. materieelkeuring

### Certification Research

Door NoBo/DeBo LR NL is een certificeringsonderzoek uitgevoerd op ontwerp, ontwikkeling en productie van de V250-treinen. Het doel van dit certificeringsonderzoek is het voorzien in een *Type Examination Certificate* en een *Certificate of Verification* zodra conformiteit met de van toepassing zijnde wet- en regelgeving is bewezen. Het kader voor de certificering bestaat uit de RKS en de TSI's (zie 'Eisen en ontheffingen' eerder in deze paragraaf)<sup>8</sup>.

Het certificeringsonderzoek heeft betrekking op de certificatie van de V250-trein voor het Nederlandse conventionele en HSL-spoor, alsmede (met betrekking tot de TSI's) voor het Belgische Spoor. Het proces van certificering in Nederland kan niet onafhankelijk kan worden beschouwd van de soortgelijke processen voor certificering in België en voor contractuele goedkeuring van de klant. Deze processen overlappen vaak en tonen tegenstrijdige eisen, zowel technisch als procedureel.

Het certificeringsonderzoek dat is uitgevoerd door LR NL, omvat twee parallelle processen. Enerzijds zijn ontwerp en ontwikkeling beoordeeld. Hiertoe zijn assessments uitgevoerd waarin is getoetst in hoeverre er sprake is van compliance met de geldende eisen en in hoeverre bepaalde dossiers nog 'open' staan of 'gesloten' kunnen worden. Anderzijds zijn audits op de kwaliteitsborging van de productie van de V250-treinen uitgevoerd bij AnsaldoBreda in Pistoia en Napels. De resultaten van de assessments en audits zijn gebundeld in periodiek opgeleverde onderzoeksrapporten.

#### Onderzoeksrapporten

Tussen november 2008 en mei 2012 zijn in totaal zes onderzoeksrapporten opgeleverd. De rapporten bevatten een (samenvattende) weergave van de resultaten van audits en assessments en tevens van de verleende ontheffingen. De onderzoeksrapporten van LR NL worden in eerste instantie alleen opgeleverd aan AnsaldoBreda en IVW/ILT. Vanaf december 2009 staat ook ProRail op de distributielijst. In één geval (in het rapport van oktober 2011) stond ook HSA op de distributielijst. De volgende onderzoeksrapporten zijn opgeleverd:

- Certification Research V250, 20 november 2008
- V250 Certification Research, 26 juni 2009
- V250 Certification Research, 11 december 2009
- V250 Certification Research, 31 januari 2011

<sup>8</sup> Aanvankelijk waren ook de HSL-eisen onderdeel van het toetskader. ILT meldt echter in maart 2012 per brief [540] dat bij het besluit over de afgifte van een vergunning voor indienststelling niet door ILT zal worden getoetst aan de HSL-eisen die deel uitmaken van de overeenkomst tussen HSA en de Staat.

- V250 Certification Research, 7 oktober 2011
- V250 Certification Research, 15 mei 2012

*Assessment reports: beoordeling van ontwerp en ontwikkeling*

Het ontwerp en de ontwikkeling van de V250 zijn door LR NL beoordeeld middels assessments Als toetskader golden de eisen uit TSI en RKS (en aanvankelijk ook HSL-eisen). De assessments zijn door LR NL uitgevoerd op de volgende dossiers:

- Specification at train level: General Plan
- Specification at train level: Gauge
- Noise and Vibrations
- Aerodynamics
- Fire safety
- Operation
- Requirements from the environment
- Maintainability and cleanability
- Inscriptions, marks and signs
- Electrical Installation – General
- Bodyshell
- Running Gear
- Running Gear (bogie strength)
- Mechanical traction system
- Buffing and draw gear
- Gangways
- Design and interior
- Lighting
- Climate control
- High voltage installation
- Traction installation
- Low voltage system
- Driver's Cab
- GSM-R Train radio
- Automatic train protection
- Automatic vigilance device
- Horn
- External lighting
- Automatic Service Recording
- Passenger Information System
- Control system
- Diagnostic system
- Door system
- Brake systems and air supply

Indien bij een assessment bleek dat op een of meerdere onderdelen compliance niet kon worden aangetoond, omdat bijvoorbeeld de onderbouwung ontbreekt, is AnsaldoBreda verzocht aanvullende onderbouwung aan te leveren. Bij een volgende assessment werd dan de aanvullende onderbouwung door LR NL beoordeeld en bepaald of compliance hiermee wel kan worden aangetoond.

Door LR NL is incrementeel (met oog voor geheel) getoetst: alleen onderdelen die nog niet zijn goedgekeurd (compliance is nog niet aangetoond) zijn onderwerp van aanvullende beoordeling. Onderdelen die in een eerder stadium zijn goedgekeurd, worden niet meer beoordeeld, tenzij de aanvullende beoordeling of nieuwe ontvangen documentatie invloed heeft op de eerdere goedkeuring (het zogenaamde 'non-regressie' principe) [929].

De assessment reports zijn dan ook groeidocumenten en schetsen het proces waarin LR NL, op punten waar compliance nog niet volledig is aangetoond, vraagt om nadere onderbouwing (eventueel d.m.v. testen) of aanvullende informatie, die vervolgens door AnsaldoBreda wordt aangeleverd om compliance alsnog aan te tonen.

Elk assessment report bevat een overzicht van het (voor de assessment) relevante toetskader (artikelen/paragrafen TSI, HSL, RKS). Tevens bevat ieder assessment report een lijst met documentatie die onderdeel was van de toetsing. Elk report bevat een conclusie dan wel grond voor goedkeuring (*grounds for approval*) waarin wordt aangegeven dat compliance is bewezen. In bepaalde gevallen bevat het report voorwaarden of beperkingen voor het gebruik van de treinen (bijvoorbeeld ten aanzien van monitoring). Tenslotte bevat elk report een puntsgewijze (*clause by clause*) beoordeling of compliance is aangetoond.

De assessments resulteren in de meeste gevallen in het oordeel dat aan de relevante eisen wordt voldaan. Bij bepaalde dossiers is er nog sprake van restpunten of zijn aan het verlenen van compliance voorwaarden of beperkingen verbonden, te weten (met vermelding van het dossier waaruit de voorwaarde/beperking voortkomt):

- Het gekoppeld rijden met V250-treinstellen is niet toegestaan (General Plan/High voltage installation);
- De maximale snelheid voor passeren van perrons is 160 km/uur (Aerodynamics);
- Het aanleveren van onderbouwing ten aanzien van de restpunten op brandveiligheid (Fire Safety);
- Een maximumsnelheid van 160 km/uur op het conventionele spoor en een maximumsnelheid van 250 km/uur op het HSL-spoor (Running Gear/High voltage installation);
- Enkele operationele beperkingen c.q. voorwaarden gesteld aan het gebruik van GSM-R (GSM-R Trainradio).
- Beperkingen vanuit treinveiligheid, opgenomen in de Specific Application Safety Case (ATP).
- Monitoring van slijtage van wielen en maatregelen om hete aspotten tijdig te detecteren, (Control systems);
- Aantonen van het correct functioneren van Instability Detection en Hot Box Detection (Control Systems);
- Het niet gebruiken van de *departure push button* in het vertrekproces in Nederland (Door systems);
- Monitoring van remblokken (Brake systems and air supply).

Ten slotte is bij verschillende dossiers op bepaalde eisen ontheffing verleend. Dit staat beschreven onder 'Eisen en ontheffingen' eerder in deze paragraaf.

#### *Audit reports: beoordeling van kwaliteitsborging productie*

Aangezien AnsaldoBreda beschikt over een kwaliteitszorgsysteem (ISO9001) voor fabricage, inspectie en eindbeproeving ('productie') is de kwaliteitsborging van de productie door de NoBo (LR NL) geverifieerd aan de hand van een audits op het kwaliteitszorgsysteem voor de V250 (conform richtlijn 2002/735). De audits zijn uitgevoerd bij AnsaldoBreda in Pistoia en Napels. In het kader van deze verificatie zijn de volgende audits uitgevoerd [912]:

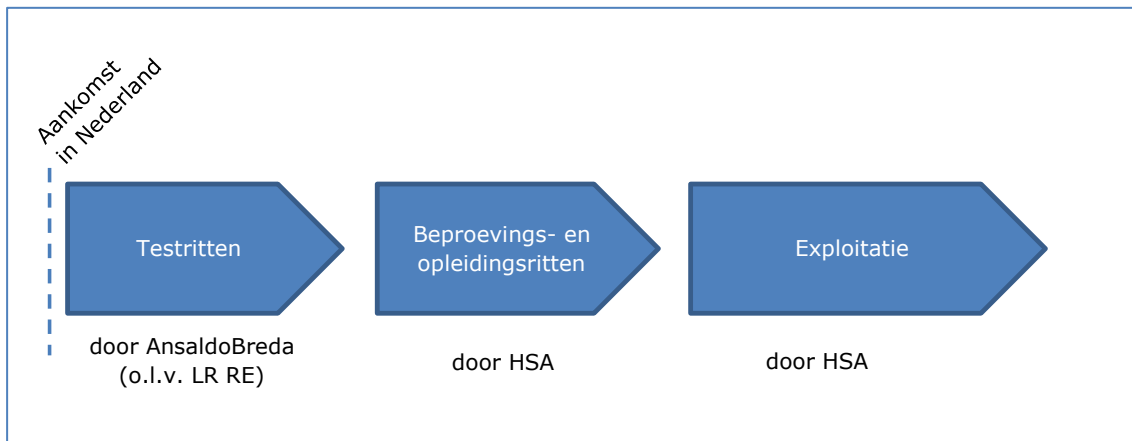
- Audit op kwaliteitsmanagementsysteem, 23 mei 2007
- Audit op kwaliteitsmanagementsysteem, 9 en 10 april 2008
- Audit op kwaliteitsmanagementsysteem, 11 en 12 juni 2009
- Audit productie draaistellen, 25 november 2009
- Audit productie draaistellen, 9 en 10 juni 2010
- Audit productie treinstellen, 21 september 2010
- Toetsing Kwaliteitszorgsysteem productie en audit ontwerp- en productieprocessen, 21 september 2010
- Toetsing en audit productie V250-treinen, 24 november 2011
- Toetsing en audit op productie V250, focus rework en software, 11 december 2012

Elk audit report bevat een verklaring van LR NL dat AnsaldoBreda voldoende vakbekwaam is om de V250-treinen te produceren. De meeste audits hebben geresulteerd in een positief oordeel van LR NL op dit punt, op één uitzondering na. Na een audit op de V250-draaistellen op 25 november 2009 verklaart LR NL dat AnsaldoBreda op dat moment onvoldoende vakbekwaam is om de V250-draaistellen te produceren. Dit naar aanleiding van twee major non-conformities ten aanzien van (i) het lassen op roestige ondergronden en (ii) het gebruik van meetinstrumenten t.b.v. kalibratie. Na een vervolgaudit op 9 en 10 juni 2010 wordt geconstateerd dat AnsaldoBreda verbeteringen heeft doorgevoerd, wat resulteert in een positieve beoordeling van de vakbekwaamheid van AnsaldoBreda.

### Testritten

In haar fabrieken heeft AnsaldoBreda diverse testen uitgevoerd op (onderdelen van) de V250-treinen. Daarnaast zijn, na assemblage en onder verantwoordelijkheid van AnsaldoBreda, testritten met V250-treinstellen uitgevoerd. Dit zijn testritten in Velim, Tsjechië en testritten in Nederland (en België). De resultaten van testritten dienen mede als input voor de certificatie van de V250.

Naast de testritten t.b.v. materieeltoelating zijn onder verantwoordelijkheid van HSA meerdere testritten uitgevoerd ten behoeve van beproeving en opleiding (zie onderstaande figuur). Van het totaal aan testritten is bij het onderzoeksteam geen volledig overzicht met een beschrijving van onderwerpen en resultaten beschikbaar.



Figuur 11: Schematische weergave proces van testritten tot exploitatie

Door de Inspectie van Leefomgeving en Transport, voorheen Inspectie Verkeer en Waterstaat, is meerdere keren een VGB voor het uitvoeren van beproevingsritten met V250-treinen op het HSL- en conventionele spoor verleend aan AnsaldoBreda, namelijk op:

- 11 december 2008, voor twee treinstellen met nummers V250-001 en -002, geldig tot en met 31 december 2009.
- 16 december 2009, voor negentien treinstellen met nummers 4801 t/m 4816 en 4881 t/m 4883, geldig tot en met 31 december 2010.
- 21 december 2010, voor negentien treinstellen met nummers 4801 t/m 4816 en 4881 t/m 4883, geldig tot en met 30 juni 2011 en 31 december 2011 voor respectievelijk beproevingsritten in het kader van typekeuring en getrokken in opzending/seriebeproeving.
- 31 mei 2011, verlengt van de eerder afgegeven VGB tot 31-12-2011.
- 20 december 2011, voor negentien treinstellen met nummers 4801 t/m 4816 en 4881 t/m 4883, geldig tot en met 31 december 2012.
- Op 1 oktober 2012 doet LR RE een soort aanvraag voor verlenging van VGB t.b.v. test- en overbrengingsritten met de V250-treinen tot en met 31-12-2013. LR RE



geeft hier bij aan op de hoogte te zijn van het feit dat Inspectie Leefomgeving en Transport sinds 1 april 2012 onder werking van de nieuwe spoorwegwet geen VGB meer kan verstrekken. LR RE vraagt Inspectie Leefomgeving en Transport desalniettemin, in afwachting van een nieuwe regeling, akkoord te gaan met een verlenging de VGB voor haar activiteiten tot 31 december 2013. Na overleg stuurt LR RE op 10 december 2012 een concrete aanvraag voor verlenging namens AnsaldoBreda. Inspectie Leefomgeving en Transport antwoordt op 12 december 2012 akkoord te gaan met samenwerking tussen AnsaldoBreda en Lloyd's Register ten behoeve van beproevingsritten voor typetesten van de V250.

Naast testritten voor materieeltoelating, zijn ook beproevings- en opleidingsritten uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van HSA. Deze dienen niet om het materieel te testen maar om ervaring op te doen in het kader van het opleidingsprogramma en om een beter beeld te krijgen van de bedrijfszekerheid. Feitelijk vallen deze testritten dan ook niet onder bouwsteen E. De testritten zijn uitgevoerd onder begeleiding van LR RE. Op 7 november 2011 geeft Inspectie Verkeer en Waterstaat aan HSA een VGB af voor de V250 voor de opleiding van machinisten en integraal proefbedrijf zonder reizigers. Deze VGB is geldig tot 1 oktober 2012.

### **Certificaten en EG-keuringsverklaring**

#### *Type Examination Certificate*

Bij het toetsen van het ontwerp en ontwikkeling toetst de NoBo of het ontwerp van het subsysteem voldoet aan de eisen. Bij het voldoen aan de eisen wordt door de NoBo per subsysteem een certificaat afgegeven: het *Type Examination Certificate*. De volgende (definitieve) certificaten zijn afgegeven:

- Type Examination Certificate CCS SB, 13 april 2012
- Type Examination Certificate ENE SB, 15 mei 2012
- Type Examination Certificate RST SB, 15 mei 2012

#### *Certificates of Verification*

De NoBo voert het onderzoek t.b.v. het *Certificates of Verification* parallel uit aan het onderzoek t.b.v. het *Type Examination Certificate*. Door het uitvoeren van toetsen op het kwaliteitssysteem van de fabrikant beoordeelt de NoBo of de fabrikant voldoende bekwaam is om (elk subsysteem van) de V250-treinen conform het gecertificeerde type te produceren. Als dit het geval is, wordt per subsysteem een certificaat verstrekt: het *Certificate of Verification*. De volgende (definitieve) certificaten zijn verstrekt:

- Certificate of Verification CCS SD (issue 1), 13 april 2012
- Certificate of Verification ENE SD (issue 1), 15 mei 2012
- Certificate of Verification RST SD (issue 1), 15 mei 2012
- Certificate of Verification ENE SD (issue 2), 19 december 2012
- Certificate of Verification RST SD (issue 2), 19 december 2012
- Certificate of Verification CCS SD (issue 2), 19 december 2012

#### *EG Keuringsverklaring*

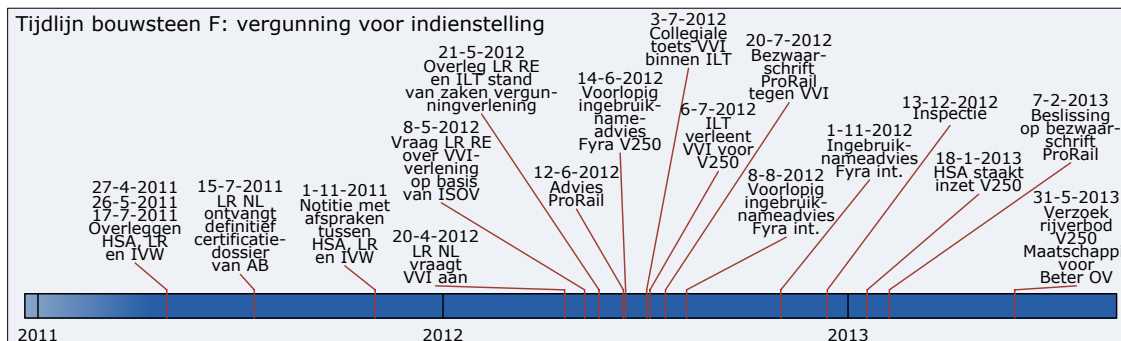
Na ontvangst van de certificaten *Examination en Verification voor alle relevante subsystemen* heeft fabrikant AnsaldoBreda op 21 mei 2012 de volgende EG Keuringsverklaring opgesteld en ondertekend: *EC Declaration of Verification* voor de subsystemen *Rolling Stock (RST), Energy (ENE) and Command, Control & Signalling (CCS)*. Hierin verklaart AnsaldoBreda dat alle subsystemen, en dus de complete trein, voldoen aan alle relevante eisen.

### **3.2.6 Bouwsteen F: Vergunning voor indienststelling**

De belangrijkste actoren binnen bouwsteen F zijn : i) de Inspectie van Verkeer en Waterstaat c.q. Leefomgeving en Milieu, ii) de dochteronderneming High Speed Alliance Beheer N.V.

(HSA) (en voor haar NS Hispeed) van de Nederlandse Spoorwegen als spoorwegmaatschappij en iii) de keuringsinstantie, Lloyd's Register Nederland.

De tijdlijn in Figuur 12 toont een samenvatting van de belangrijkste gebeurtenissen in het kader van bouwsteen F. Het betreft gebeurtenissen ten behoeve van de vergunningverlening van de vergunning voor Indienststelling en de handhaving hierop.



Figuur 12: Tijdlijn bouwsteen F

### Vergunningverlening

Aangezien voor de betrokken partijen onduidelijk is hoe het vergunningverleningsproces voor voertuigen dient te worden ingevuld onder de vigerende wetgeving vinden op 27 april 2011, 26 mei 2011 en op 14 juni 2011 besprekingen plaats tussen HSA, LR NL en Inspectie Verkeer en Waterstaat. Doel van dit overleg is om afspraken te maken over rollen en bijbehorende taken en verantwoordelijkheden bij de vergunningverlening voor voertuigen. Onderwerpen zijn onder meer i) vaststellen normen, ii) toetsing van vergunningaanvraag, iii) toezicht op NoBo/DeBo en iv) functiescheiding NoBo/adviseur [072]. De gemaakte afspraken worden op 1 november 2011 vastgelegd in een notitie [069]. Uit deze notitie blijkt onder meer, dat Inspectie Verkeer en Waterstaat voornemens is om bij de beslissing over de verlening van de vergunning op de volgende onderdelen te toetsen [069]: i) compleetheid van het dossier, ii) verloop van het proces aan de wettelijke eisen, voor wat betreft procesgang en autorisatie van de spelers en iii) deel van de inhoud, te bepalen aan de hand van een risicoafweging.

Op 15 juli 2011 laat LR NL aan Inspectie Leefomgeving en Transport weten het definitieve certificatie dossier van de V250 te hebben ontvangen en stuurt de inhoudsopgave van het dossier mee [582, 582a].

Op 20 april 2012 vraagt LR NL, in haar rol als NoBO, namens HSA een Vergunning voor Indienststelling aan voor de V250 bij Inspectie Leefomgeving en Transport. Het dossier bestaat uit in totaal 14 documenten [094 a t/m l, 95a, 96a], waaronder een motivatiedocument voor de aanvraag [094f]. Naar aanleiding van dit verzoek verzoekt Inspectie Leefomgeving en Transport LR NL om de definitieve, ondertekende documenten bij de aanvraag voor de VVI toe te voegen. Op 24 april 2012 antwoordt LR NL, dat met Inspectie Leefomgeving en Transport is afgesproken dat de definitieve documenten te zijner tijd worden gestuurd. [092]

Een medewerker van LR NL stuurt op 8 mei 2012 een e-mail aan Inspectie Leefomgeving en Transport [572] met het verzoek om intern Inspectie Leefomgeving en Transport af te stemmen hoe een VVI verstrekt kan worden op basis van een Intermediate Statement of Verification (ISOV) en EU-keuringsverklaring van de leverancier. Uit deze e-mail blijkt, dat de V250 nog een aantal openstaande punten kent. Deze staan volgens de NoBo een reizigersbedrijf met niet-gekoppelde treinstellen echter niet in weg. Naar aanleiding hiervan wordt binnen Inspectie Leefomgeving en Transport verkend of een VVI kan worden verleend op basis van een ISOV en of een VVI een einddatum kan hebben [573].

Op 21 mei 2012 vindt overleg plaats tussen LR NL en Inspectie Leefomgeving en Transport over de stand van zaken van de toelating [092]. Tevens stuurt LR NL op 21 mei 2012 een aantal definitieve documenten [80 t/m 83] in het kader van de aanvraag van de VVI [097]. Alleen de definitieve EG-keurings-verklaring van AnsaldoBreda ontbreekt nog op dat moment. Deze wordt door LR NL op 22 mei 2012 aan Inspectie Leefomgeving en Transport verstrekt [075, 097]. Op 12 juni 2012 stuurt ProRail een ondertekend advies aangaande de V250 naar Inspectie Leefomgeving en Transport [086 t/m 089]. Belangrijk aandachtspunt in dit advies is de afwezigheid van ATBvv in de V250.

Door ProRail en NS Hispeed wordt in overleg met het Opstartteam HSL-Zuid op 14 juni 2012 het voorlopig ingebruiknameadvies Fyra V250 Amsterdam - Rotterdam per 10 september 2012 uitgebracht [738] (ingebruiknameadviezen zijn interne adviezen van NS Hispeed en ProRail aan het operationeel management van vervoerder en beheerder). Hierin wordt een 'voorzichtig positief' advies afgegeven ten aanzien van de besluitvorming tot opstarten van Amsterdam - Rotterdam met de V250 op 10 september 2012.

Op 3 juli 2012 wordt binnen Inspectie Leefomgeving en Transport de collegiale toets op de VVI gestart [122]. Na afronding van de beoordeling en verwerking van de collegiale toets geeft Inspectie Leefomgeving en Transport op 6 juli 2012 een vergunning voor indienststelling (VVI) voor het type V250 af namens de Minister. [074, 109]

Op 10 juli 2012 stuurt ProRail Inspectie Leefomgeving en Transport een brief over de toelating van materieel zonder ATBvv met verwijzing naar hun advies van 14 juni 2012. Tien dagen later, op 20 juli 2012, dient ProRail een bezwaarschrift in tegen de afgifte van de Vergunning voor Indienststelling met onbepaalde tijd; zij eist dat alleen een tijdelijke vergunning wordt afgegeven. [092]

Op 8 augustus 2012 stellen ProRail en NS Hispeed, in overleg met het Opstartteam, het voorlopig ingebruiknameadvies Fyra Internationaal per 9 december 2012, Nederlandse deel vast [739]. De belangrijkste conclusie hierin is dat *'... er nog geen realistische voorspelling kan worden gedaan over de vervoersprestatie'*. Wel wordt geconcludeerd dat het rijden van Watergraafsmeer c.q. Amsterdam tot over de Belgische grens en vice versa technisch mogelijk is en dat punctueel rijden met de V250 tussen Amsterdam en Rotterdam *'waarschijnlijk mogelijk moet zijn'*.

Op 26 oktober 2012 vraagt LR RE namens HSA aan Inspectie Leefomgeving en Transport of een nieuwe vergunningsaanvraag nodig is voor de geplande wijziging van de software van de V250 treinstellen in baseline 8.

Op 16 november 2012 deelt Inspectie Leefomgeving en Transport aan LR RE mee, dat de omvang en mogelijke gevolgen voor de veiligheid een nieuwe vergunning niet noodzakelijk maken. [002, 046, 599, 917]

Op 1 november 2012 worden door ProRail en NS Hispeed, in overleg met het Opstartteam, het ingebruiknameadvies Fyra Internationaal Amsterdam - Brussel per 9 december 2012, Nederlands deel vastgesteld [740].

Een update op dit advies wordt op 26 november 2012 door ProRail en NS Hispeed, in overleg met het Opstartteam, uitgebracht [741]. Conclusie hieruit is, dat er *'... onvoldoende basis is voor een onderbouwde prognose van de te verwachten vervoersprestatie vanaf 9 december'*. En dat op basis van de bekende issues wordt verwacht dat *'... de vervoersprestatie niet veel beter dan 80% punctualiteit en 10% uitval zal worden'*. Verder wordt in het document gemeld dat *'... er nog geen kan inschatting worden gemaakt of de vervoersprestatie vanwege allerlei nog niet in beeld gebrachte structurele oorzaken niet aanzienlijk lager kan uitvallen. Het komt er op neer dat het in hoge mate onzeker is hoe de vervoersprestatie bij opstarten van de Fyra Internationaal zal zijn'*. Voor het onderzoeksteam is onduidelijk hoe HSA dit ad-

vies opvolgt. Dit advies maakt geen onderdeel uit van de beoordeling van de aanvraag voor een vergunning voor indienststelling door Inspectie Leefomgeving en Transport.

Op 7 februari 2013 wordt de beslissing ten aanzien van het door ProRail ingediende bezwaarschrift genomen. Inspectie Leefomgeving en Transport oordeelt dat ProRail geen belanghebbende is en verklaart het bezwaar niet ontvankelijk. [092]

Na het incident op 18 januari 2013 (verlies afschermplaat bodem) en het staken van de inzet van de V250 door HSA worden nog diverse testritten uitgevoerd met de V250 onder de VVI. Zo wordt bijvoorbeeld op 2 mei 2013 door Inspectie Leefomgeving en Transport aan HSA toestemming verleend onder voorwaarden voor het testen van het controlemechanisme van de deuren [092].

#### *Handhaving*

Inspectie Leefomgeving en Transport communiceert, vanuit haar rol als handhaver op de op 6 juli 2012 verstrekte VVI, op verschillende momenten zowel in- als extern over het V250 materieel. Deze communicatie is uitgebreid uitgewerkt in bijlage C feitenrelaas. Het betreft onder meer communicatie over:

- een inspectie op 13 december 2012 met als onderwerp het proces van vertrekgeredmaking van de V250 door NedTrain, waarbij tevens onder de aandacht wordt gebracht, dat het tempo waarmee storingen zich aan het V250-materieel voordoen hoog is.
- een inspectie op 18 januari 2013 waarbij beschadigingen aan de beplating onder en aan de zijkant van V250 treinstellen zijn geconstateerd als gevolg van ijsaanzetting en sneeuwophoping. Uit de communicatie naar aanleiding van deze inspectie blijkt dat er in de week van 7 januari 2013 problemen zijn geweest met de uitschuiftreden bij de deuren van de V250.
- een inspectie op 23 januari 2013 waaruit blijkt dat AnsaldoBreda een testrit heeft uitgevoerd met een V250 met wijzigingen zonder toestemming van Inspectie Leefomgeving en Transport of melding aan HSA.
- een inspectie in februari 2013 waarin is geconstateerd dat daklijsten niet goed vastzaten en er roest op de schijfremmen zat<sup>9</sup>.

Op vrijdag 31 mei 2013 verzoekt de reizigersorganisatie 'Maatschappij voor Beter OV' de Inspectie Leefomgeving en Transport om een rijverbod voor de V-250 treinen af te kondigen. Aan dit verzoek wordt op 6 juli 2013 invulling gegeven door de directies van beide spoorwegondernemingen die rijden met de V-250, High Speed Alliance Beheer N.V. en Lloyd's Register Rail Europe, mee te delen dat Inspectie Leefomgeving en Transport vanwege de huidige onduidelijke situatie van mening is, dat tot nader order geen testritten of andere ritten uitgevoerd moeten worden met V-250 treinen op hoofdspoorwegen. [615 t/m 618, 543]

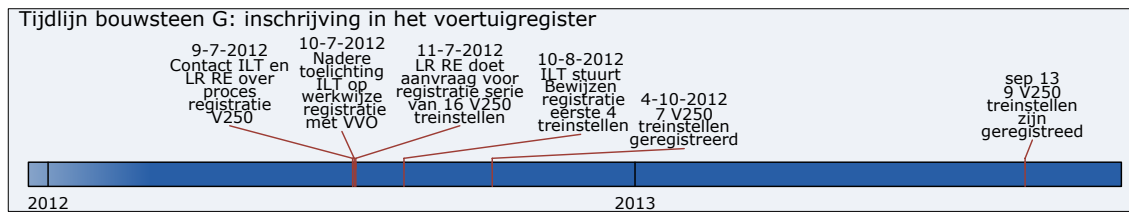
### **3.2.7 Bouwsteen G: Inschrijving in het voertuigregister**

De actoren binnen bouwsteen G zijn: i) de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en ii) Lloyd's Register Rail Europe (LR RE) namens iii) de spoorwegonderneming High Speed Alliance Beheer N.V. (HSA).

De tijdlijn in Figuur 13 toont een samenvatting van de belangrijkste gebeurtenissen in het kader van bouwsteen G, te weten de gebeurtenissen in het kader van de inschrijving in het voertuigregister.

---

<sup>9</sup> AnsaldoBreda heeft in een reactie [924] op de conceptversie van het feitenrelaas aangegeven dat de daklijsten al in november 2012 van de trein waren verwijderd en dat AnsaldoBreda geen roestvorming op de remschijven heeft gesignaleerd of meldingen hierover heeft ontvangen.



Figuur 13: Tijdslijn bouwsteen G

Op 17 januari 2012 heeft Inspectie Leefomgeving en Transport een intern overleg over de registratie van de V250. Op dezelfde dag wordt door Inspectie Leefomgeving en Transport aan HSA gevraagd een administratie te voeren over welke treinstellen onder HSA's VGB rijden. [092]

Op 9 juli 2012 hebben Inspectie Leefomgeving en Transport en LR RE contact over het proces van registratie. Inspectie Leefomgeving en Transport laat dan aan LR RE weten, dat voor het toelatingsproject EMU V250 onderscheid wordt gemaakt in vergunning voor het type en voor de voertuigen zelf. Hierin onderscheidt Inspectie Leefomgeving en Transport de volgende stappen:

- Verlenen van de vergunning voor indienststelling voor een type.
- Aantonen van de overeenstemming van een spoorvoertuig met een type middels een verklaring van overeenstemming (VvO).
- Aanvragen van vergunning voor één of meerdere voertuigen, die verwijzen naar hetzelfde type.
- Verlenen van de ('voertuig')vergunning.
- Aanvragen van registratie van een voertuig in het voertuigregister (met behulp van aanvraagformulier, foto van het voertuig, kopie VVI en EG-keuringsverklaring).

LR RE geeft aan verrast te zijn over de gewijzigde manier van registratie van treinstellen en dient een conceptaanvraag in namens HSA volgens de 'oude' procedure. In de 'oude' procedure verloopt registratie via een aanvraag van Machtiging tot Indienststelling (MTI) met een toelating eerste voertuig, mede op basis van EG-keuringsverklaring van de eerste trein 4806 én SD keuringen voor de productie TSI conforme voertuigen uitgevoerd door de NOBO. [098]

Op 10 juli 2012 geeft Inspectie Leefomgeving en Transport een nadere toelichting op de werkwijze op basis van de VvO. De VvO mag de hele serie V250 voertuigen omvatten. LR RE en HSA gaan akkoord met deze werkwijze [908].

Op 11 juli 2012 doet LR RE een aanvraag voor registratie van een serie van 16 V250 treinstellen. Elk treinstel bestaat daarbij uit twee kopbakken en zes tussenbakken. De aanvraag bevat dossiers voor drie treinstellen (met tussenbakken), namelijk 4801, 4806 en 4808. De dossiers van de overige dertien treinstellen volgen later. Bij de aanvraag is verder een concept VvO [909] gevoegd. LR RE stuurt de definitieve VvO de volgende dag, 12 juli 2012 na. [114, 909, 910]

Op 24 juli 2012 meldt Inspectie Leefomgeving en Transport de afhandeling van deze aanvraag uiterlijk 3 augustus 2012 gereed te hebben. LR RE reageert dezelfde dag met het verzoek nog een treinstel (4811) mee te nemen in de aanvraag, hetgeen door Inspectie Leefomgeving en Transport wordt geaccepteerd. Ook meldt LR RE dat de registratie van de overige treinstellen niet in één keer zal worden aangevraagd, aangezien deze treinstellen gedurende het komende half jaar zullen worden afgeleverd. Als HSA zou wachten op completering van de serie voor registratie van de treinstellen, zou dat betekenen dat het begin van de reizigersdienst op de HSL-Zuid fors zou vertragen [114].

Op 10 augustus 2012 stuurt Inspectie Leefomgeving en Transport de bewijzen van registratie voor de eerste vier treinstellen, te weten 4801, 4806, 4808 en 4811 naar LR RE. Deze

treinstellen zijn dan akkoord bevonden voor commerciële inzet op het spoor [902]. In de periode na augustus 2012 doet LR RE nog drie aanvragen voor registratie van V250 treinstellen. Het betreft treinstel 4804, 4805 en 4809. Op 4 oktober 2012 zijn er zeven V250 treinstellen geregistreerd en toegelaten voor commerciële inzet op het spoor. Er dienen dan nog negen V250 treinstellen geregistreerd te worden. In september 2013 zijn er in totaal negen V250-treinstellen geregistreerd. Er zijn dan nog zeven treinstellen niet geregistreerd [899 t/m 910]. Ten aanzien van de huidige inschrijving in het Nationaal Voertuigregister zijn door Inspectie Leefomgeving en Transport geen opmerkingen ontvangen van de houder van het spoorvoertuig (HSA); een houder is zelf verantwoordelijk voor de inschrijving.

### 3.3 Rollen Lloyd's Register

#### Onderzoeksvraag 6

*Beschrijf in detail de rol die Lloyd's Register (LR) heeft gehad bij de toelating van de V250, zowel de rol van Lloyd's Register Nederland B.V. als keuringsinstantie, als de rol van Lloyd's Register Rail Europe als adviseur van NS Financial Services Company (NS FSC) en HSA en mogelijke andere rollen.*

Het samenvattende antwoord op onderzoeksvraag 6 luidt:

Lloyd's Register Nederland (LR NL) heeft de rol van Notified Body en Designated Body ingevuld voor de V250 in opdracht van AnsaldoBreda.

Lloyd's Register Rail Europe (LR RE) heeft de rol ingevuld van:

- i) spoorwegonderneming voor het uitvoeren van de beproevingsritten in het kader van het toelatingsonderzoek namens AnsaldoBreda,
- ii) adviseur bouwbegeleiding bij het ontwerp en de productie van de V250 namens NS FSC,
- iii) adviseur voor HSA ten aanzien van het vergunningverleningsproces en registratie van de V250 treinstellen.

LR NL heeft haar rol als NoBo/DeBo serieus, doelgericht, systematisch en met de hiervoor benodigde deskundigheid ingevuld. Ook voor de rollen als spoorwegonderneming en adviseur voor HSA van LR NL en LR RE geldt dat deze voldoende zijn ingevuld. De overige rollen van LR RE vallen buiten de directe invloedssfeer van de vergunningverlening van de V250.

De rol van NoBo/DeBo van LR NL is op personeelsniveau gescheiden gehouden van de rollen van LR RE als adviseur. De afhankelijkheid door de eigendomssituatie en omissies in het kwaliteitssysteem hebben geen verband met de ontstane situatie voor de V250.

Op basis van de beschikbaar gestelde informatie (met name door LR NL, Inspectie Leefomgeving en Transport en Ministerie Infrastructuur en Milieu) is de rol van Lloyd's Register in het vergunningverleningsproces voor de V250 als volgt samengevat:

- Lloyd's Register Nederland heeft de rol van Notified Body en Designated Body ingevuld voor de V250 in opdracht van AnsaldoBreda. Als onderdeel van deze rol heeft zij onder andere de volgende activiteiten uitgevoerd:
  - toetsing van ontwerp en productie van de V250 aan de Europese en Nederlandse wetgeving aan de hand van het informatiedossier van AnsaldoBreda en audits op het kwaliteitsmanagementsysteem van AnsaldoBreda (bouwsteen E),
  - afgifte van *Type Examination Certificates* en *Certificates of Verification* voor de (subsystemen van de) V250 (bouwsteen E),
  - advisering van AnsaldoBreda ten aanzien van het vergunningverleningsproces (bouwsteen E).

Daarnaast heeft LR NL opgetreden als adviseur voor HSA ten aanzien van het vergunningverleningsproces, als onderdeel hiervan heeft LR NL namens HSA onder andere de VVI aangevraagd en het bijbehorende proces begeleid; deze rol is na het verlenen van de VVI overgenomen door LR RE (bouwsteen F).

- Lloyd's Register Rail Europe heeft meerdere rollen uitgevoerd, namelijk
  - spoorwegonderneming voor het uitvoeren van de beproevingsritten in het kader van het toelatingsonderzoek in Nederland namens AnsaldoBreda (bouwsteen E),
  - adviseur bouwbegeleiding bij het ontwerp en de productie van de V250 voor NS FSC (bouwsteen B),
  - onderzoeksbureau voor HSA, dat diverse materieel- en bedrijfszekerheidsonderzoeken uitvoert (bouwsteen B),
  - adviseur voor HSA ten aanzien van het vergunningverleningsproces, als onderdeel hiervan ondersteunt LR RE HSA bij vragen over het vergunningverleningsproces (na verlening van de VVI), ook heeft zij de verzoeken tot registratie van de V250 treinen verzorgd (bouwsteen F en G).

Op basis van de ontvangen informatie<sup>10</sup> lijkt LR NL haar rol als NoBo en DeBo serieus, doelgericht, systematisch en met de hiervoor benodigde deskundigheid te hebben ingevuld. Hiervoor heeft zij een modulaire *work breakdown structure* (WBS) opgezet op basis van de certificatie-eisen (uit TSI's en Nederlandse wet- en regelgeving). De centrale datasheet van deze structuur functioneerde als checklist. Tijdens de certificering is het complete V-model (uit System Engineering) doorlopen.

Ook heeft LR NL AnsaldoBreda actief gecoacht in het certificeringsproces.

Tot medio 2012 lijkt LR RE haar rol als spoorwegonderneming voldoende in te vullen. Tijdens een audit in september 2012 blijkt dat het veiligheidsmanagementsysteem onvoldoende is aangepast aan een in 2010 ingevoerde EU verordening. Uit de handhavingsaudits van Inspectie Leefomgeving en Transport op de testritten lijkt dit echter geen effect te hebben gehad op de veiligheid waarmee deze zijn uitgevoerd.

Uit de aanvraag van de VVI en aanvragen tot registratie van de treinstellen wordt opgemaakt, dat LR NL en LR RE hun rol als adviseur voor HSA met voldoende kwaliteit hebben ingevuld. Vanuit het oog van potentiële belangenverstremeling was het beter geweest als deze adviseursrol alleen door LR RE was ingevuld en niet door LR NL; uit het onderzoek is echter niet gebleken dat dit invloed heeft gehad op het vergunningverleningsproces of de kwaliteit van de vergunning.

Over de invulling van de overige rollen van LR RE heeft het onderzoeksteam onvoldoende informatie ontvangen om een oordeel te kunnen geven.

Een meer gedetailleerde beschrijving van de rolinvulling door de bovenstaande onderdelen van Lloyd's Register is opgenomen in Bijlage C: Feitenrelaas.

De rol van NoBo/DeBo van LR NL op personeelsniveau gescheiden gehouden van de rollen van LR RE. Hiertoe wordt volgens Inspectie Leefomgeving en Transport een personeelsregister bijgehouden door LR NL.

LR RE en LR NL zijn echter niet volledig onafhankelijk; LR NL is de enige aandeelhouder van LR RE en in 2010 is door Inspectie Leefomgeving en Transport geconstateerd dat de scheiding onvoldoende is doorgevoerd in het kwaliteitssysteem. Een oorzakelijk verband met de ontstane situatie voor de V250 is echter niet gebleken uit dit onderzoek.

<sup>10</sup> In dit onderzoek is niet getoetst aan de inhoud van de UIC-fiches.

### 3.4 Scheiding rollen ILT

#### *Onderzoeksvraag 7*

*Beschrijf de scheiding tussen en overgang van vergunningverlening en handhaving, zoals deze bij Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is georganiseerd en uitgevoerd.*

Het samenvattende antwoord op onderzoeksvraag 7 luidt:

De wet stelt geen eis aan de scheiding tussen handhaving en vergunningverlening bij de Inspectie Leefomgeving en Transport. Deze scheiding is wel in lijn met het kabinetsstandpunt dat goed toezicht moet voldoen aan de principes van onafhankelijkheid, transparantie en professionaliteit.

Met de strikte verdeling van de vergunningverlenings- en handhavingstaken in de railsector over verschillende afdelingen, geeft de Inspectie van Leefomgeving en Transport invulling aan het bovenstaande kabinetsstandpunt. Daarnaast wordt door de inzet van medewerkers voor beide taken, maar in verschillende dossiers, maximaal gebruik gemaakt van de beschikbare capaciteit en deskundigheid binnen de Inspectie. De hierbij gehanteerde personele scheiding krijgt wel aandacht, maar is niet aantoonbaar geborgd (dat wil zeggen dat hiervoor geen procedure is en niet is vastgelegd).

Ook is er geen beleid ten aanzien van de uitwisseling van informatie tussen de afdelingen en is onduidelijk hoe dit is gerelateerd aan de invulling van risicogestuurd toezicht.

De scheiding tussen en overgang van vergunningverlening en handhaving kent twee aspecten, namelijk de personele/organisatorische scheiding én de informatie-uitwisseling tussen handhaving en vergunningverlening. (Voor meer informatie over de organisatie van Inspectie Leefomgeving en Transport en/of de invulling van de vergunningverlening en handhaving in relatie tot de V250 en daarbij betrokken partijen wordt verwezen naar bijlage C.)

#### *Scheiding tussen handhaving en vergunningverlening*

De wet stelt geen eis aan de scheiding tussen handhaving en vergunningverlening bij Inspectie Leefomgeving en Transport<sup>11</sup>. Het in 2001 vastgelegde kabinetsstandpunt (zie Kaderstellende visie op toezicht d.d. juli 2001) ten aanzien van deze scheiding stelt wel, dat vergunningverlening en handhaving van elkaar moeten worden gescheiden indien de toezichthouder vanuit doelmatigheidsoverwegingen vergunningverlening en handhaving in zich verenigt<sup>12</sup>. Dit laatste is bij Inspectie Verkeer en Waterstaat het geval.

Een dergelijke scheiding is ook beschreven in de 'Toezichtsvisie Rail'<sup>13</sup>. Conform deze Toezichtsvisie hanteert Inspectie Leefomgeving en Transport een strikte scheiding tussen vergunningverlening ('toezicht ex ante') en handhaving ('toezicht ex post') op afgegeven vergunningen. Zo zijn binnen de afdeling Rail en Wegvervoer van Inspectie Leefomgeving en Transport de taken ten aanzien van het toelaten van materieel en handhaving verdeeld over de volgende afdelingen:

- Vergunningen, Analyse, Onderzoek en Ontwikkeling (VAOO) - deze afdeling is verantwoordelijk voor de vergunningverlening en ondersteuning van registratiebeheer van spoo materieel in het Nationaal Voertuigregister Nederland.
- Handhaving Rail - deze afdeling verzorgt de handhaving op spoogerelateerde vergunningen.

Door de handhaving te scheiden van de beslissing een vergunning te verlenen of te verlenen, zorgt Inspectie Leefomgeving en Transport dat het proces aan transparantie wint.

<sup>11</sup> Een dergelijke scheiding is bijvoorbeeld wel vereist in het milieurecht ten einde voldoende objectiviteit bij handhaving te waarborgen (zie bijvoorbeeld artikel 7.4 Besluit omgevingsrecht).

<sup>12</sup> Ook uit het rapport 'De Veiligheid van de burgerluchtvaart in Nederland anno 2011, Air Transport Safety Institute; maart 2012' blijkt dat het uit oogpunt van mogelijke belangenverstremming, als onwenselijk gezien wordt dat het proces van vergunningverlening wordt vermengd met handhaving.

<sup>13</sup> Toezichtsvisie Rail, Het toezicht op de spoorwegveiligheid onder de nieuwe Spoorwegwet, 2004



Voorwaarde hiervoor is dat de medewerkers die handhaven niet dezelfde zijn als die de beslissing nemen de vergunning te verlenen of te verlengen.

Om maximaal gebruik te kunnen maken van haar capaciteit (kwalitatief en kwantitatief) zet de Inspectie Leefomgeving en Transport haar inspecteurs in voor zowel vergunningverlening als handhaving, maar alleen bij verschillende organisaties (de organisatie waaraan een inspecteur een vergunning verleent, is niet de organisatie waarop hij toezicht houdt). Deze personele scheiding per dossier is, naar eigen zeggen, wel een aandachtspunt in de operatie van Inspectie Leefomgeving en Transport. Een procedure (onderdeel van kwaliteitsmanagementsysteem) waarmee deze scheiding wordt geborgd, ontbreekt.

#### *Informatie-uitwisseling tussen handhaving en vergunningverlening*

In de 'normale' uitvoeringspraktijk van het Inspectie Leefomgeving en Transport wordt geen informatie ten aanzien van vergunningverlening en/of handhaving tussen de (medewerkers van de) afdelingen Vergunningen, Analyse, Onderzoek en Ontwikkeling (VAOO) en Handhaving Rail uitgewisseld. Enige uitzondering daarop is de informatie-uitwisseling ter voorbereiding op inspecties bij spoorwegondernemingen, keuringsinstituten voor medische en psychologische keuringen en uitzendbureaus in de railbranche.

Het voorkomen van informele informatie-uitwisseling in bijvoorbeeld één van de verschillende overleggen tussen medewerkers van deze afdelingen is geen onderdeel van het interne beleid.

Uit de Toezichtsvisie Rail (2004) blijkt, dat Inspectie Verkeer en Waterstaat haar toezicht risicogestuurd wil invullen. Zij wenst de inzet van de schaarse toezichtcapaciteit af te wegen tegen de daadwerkelijke veiligheidsrisico's die zich op het spoor manifesteren. Dit betreft zowel de inzet van inspecteurs als de activiteiten die worden verricht in het kader van veiligheidsbeoordelingen voor grote projecten en nieuwe systemen.

Voor een dergelijke risicogestuurde invulling van het toezicht lijkt het juist wenselijk, dat informatie wordt uitgewisseld tussen vergunningverlening voor toelating spoorvoertuigen en handhaving keuringsinstanties. Met deze informatie kan de toetsing van de aanvraag van een VVI worden gericht op eventuele zwakke punten van de betreffende keuringsinstanties. Dit is echter tegenstrijdig met de vereiste scheiding.



## 4 Deel C en D: Toetsing aan en beoordeling van wettelijk kader

### 4.1 Inleiding

Dit deel bevat het volgende onderzoeksdoelen:

- C. *het toetsen van dit specifieke proces voor vergunningverlening voor de V250 treinen inclusief invulling door de daarbij betrokken partijen aan het wettelijk kader*
- D. *het, mede aan de hand van het voor de V250 treinstellen doorlopen proces en de huidige context, beoordelen of het wettelijk kader inclusief het daarin voorgeschreven proces van vergunningverlening voldoende waarborgen biedt om te komen tot veilige en betrouwbare treinstellen.*

Deze toetsing en beoordeling is uitgevoerd aan de hand van onderzoeksvragen 8 tot en met 12:

8. Wijkt het gevolgde proces af van de procedure zoals vastgelegd in internationale en nationale regelgeving? Zo ja, is dit van invloed geweest op de kwaliteit van de afgegeven vergunning?
9. Biedt de (inter)nationale wet- en regelgeving ruimte voor het maken van keuzes in het proces? Zo ja, welke keuzes zijn gemaakt en welke invloed hebben deze keuzes gehad op de kwaliteit van de vergunning?
10. Wijkt het gevolgde proces voor de V250 af van het gevolgde proces van vergunningverlening voor andere nieuwe treintoestellen?
11. Biedt de internationale en/of nationale wet- en regelgeving die betrekking heeft op het proces van vergunningverlening, en het voorgeschreven proces van vergunningverlening, voldoende waarborgen om te komen tot een veilig en betrouwbaar treinstel? Betrek hierbij de voorstellen van de Europese Commissie die zijn gedaan in het vierde spoorpakket en betrekking hebben op certificering van materieel en interoperabiliteit, en vergunningverlening en toelating van spoorvoertuigen.
12. Behoeft de ILT aanvullende bevoegdheden en/of verantwoordelijkheden om tijdens het vergunningverleningsproces interventies en/of inspecties op ontwerp- en productieniveau te kunnen uitvoeren?

In dit hoofdstuk is allereerst een uitleg gegeven van de in de onderzoeksvragen gehanteerde termen 'kwaliteit van de vergunning' en 'veilig en betrouwbaar treinstel'. Vervolgens zijn de bovenstaande onderzoeksvragen in de onderstaande paragrafen per juridische bouwsteen beantwoord met uitzondering van bouwsteen A en B, aangezien het wettelijk kader ten aanzien van vergunningverlening hierop geen betrekking heeft. Tot slot zijn in de laatste paragraaf de samenvattende antwoorden op de onderzoeksvragen verwoord.

### 4.2 Terminologie

#### 4.2.1 Kwaliteit van de vergunning

In de onderzoeksvragen wordt de zinsnede 'kwaliteit van de vergunning' gebruikt. In dit onderzoek wordt onder 'de kwaliteit van de vergunning' verstaan de mate waarin de verleende vergunning voor indienststelling voldoet aan de geldende eisen ten aanzien van rechtmatigheid en doelmatigheid, ook afgemeten aan het antwoord op de vraag in hoeverre de verleende vergunning een – in voorkomend geval – rechtelijke toets zou hebben doorstaan. In dit verband speelt een rol of het beoordelen van de aanvraag heeft plaatsgevonden binnen

de rechtens vastgelegde c.q. geldende procedure(s), beoordelings- en afwegingsruimte(s) en in acht te nemen (algemene) beginselen van behoorlijk bestuur en de vereiste zorgvuldigheid.

#### 4.2.2 Veilig en betrouwbaar treinstel

In een van de onderzoeksvragen worden de begrippen veilig en betrouwbaar genoemd. Deze begrippen worden vaak in een adem genoemd, maar zijn niet hetzelfde.

- Veilig betekent vrij van of beschermd tegen gevaar. Aangezien niets in alle omstandigheden volledig zonder gevaar is, wordt veiligheid vaak uitgedrukt als de mate van afwezigheid van potentiële oorzaken van een gevaarlijke situatie of de mate van aanwezigheid van beschermende maatregelen tegen deze potentiële oorzaken. Dit betekent voor een trein onder andere dat deze zodanig moet zijn ontworpen en ontwikkeld dat zo min mogelijk gevaarlijke situaties ontstaan (ontsporing, botsing, brand, enz.) en in een bepaalde mate bestand moet zijn tegen deze situaties.
- Betrouwbaar betekent dat een trein tijdens de daarvoor voorziene gebruiksduur voldoet aan de gebruikseisen. Een hiervoor veel gebruikte maat is de Mean Time Between Failures (MTBF), die de periode tussen storingen aangeeft. Een tweede maat is de gemiddelde reparatietijd, de zogenoemde Mean Time To Repair (MTTR). Samen geven deze maten aan hoelang een trein niet gebruikt kan worden in een jaar.

Als context bij de onderzoeksvraag is in deze paragraaf een beschrijving opgenomen van de technische conditie van de V250 treinstellen en de daaraan gerelateerde veiligheid en betrouwbaarheid van de V250, voor zover kan worden afgeleid uit de in het kader van het onderzoek ontvangen informatie en openbare bronnen.

- Met het afgeven van de vergunning voor indienststelling (VVI), het sluitstuk van het vergunningverleningsproces, verklaart Inspectie Leefomgeving en Transport, in overeenstemming met het oordeel van LR NL, dat de V250 voldoet aan wettelijke veiligheidseisen.
- Op 10 september 2012 is door HSA gestart met commercieel vervoer met V250-materieel over de HSL-Zuid tussen Amsterdam en Rotterdam en v.v. Enige tijd later, op 9 december 2012, is het commercieel vervoer met V250-materieel uitgebreid naar België. Hieruit wordt door het onderzoeksteam afgeleid, dat op dat moment voor HSA de veiligheid en betrouwbaarheid van het door hen afgenomen V250-materieel voldoende was om de exploitatie te starten.
- Uit het jaarverslag veiligheid 2012 van HSA [426] blijkt dat er zich in 2012 in totaal vier veiligheidsstoringen, gerelateerd aan de bedrijfsvoering van HSA, met V250-materieel hebben voorgedaan. Verder blijkt uit de NS Hispeed Monitor Veiligheid [398] dat er zich in het eerste kwartaal van 2013 negentien spoorwegveiligheidsincidenten<sup>14</sup> hebben voorgedaan, waarvan negen met V250-materieel. Al met al worden er in [398, 426] in totaal dus dertien (veiligheids)storingen gerapporteerd. Er wordt in deze documenten niet gerapporteerd over storingen die enkel een effect op de betrouwbaarheid hadden. Afgezien van het aantal (veiligheids)storingen valt uit de bronnen [398,426] geen goed beeld van het type en de ernst van de storingen af te leiden. Uit [398] blijkt wel nog dat de (veiligheids)storingen die begin januari 2013 mede door de winterse omstandigheden aan het V250 materieel ontstonden, door de directie van HSA blijkbaar wel als voldoende ernstig werden ervaren om te besluiten het V250-materieel uit dienst te nemen.
- De negen spoorwegveiligheidsincidenten met de V250 in het eerste kwartaal van 2013 hadden betrekking op: 1x een open vulklep, 2x een deurstoring, 1x een deur-signalering , 1x een losse afschermplaat (bodem), 1x een losse omkasting traptrede, 1x een losse Schortplaat, 1x een losse ETCS antenne, 1x ontbrekende bouten en 1x

<sup>14</sup> Een spoorwegveiligheidsincident is een voorval anders dan een ongeval of ernstig ongeval, dat verband houdt met de exploitatie van treinen en dat de veiligheid van exploitatie aantast. Bijvoorbeeld: een STS-passage, een aanrijding met voorwerpen op de baan, een veiligheidsstoring e.d.

een aardlitz (V250) [400]. Aanvullende informatie voor enkele van deze (veiligheids)storingen is opgenomen in onderstaande tabel.

<b>Week</b>	<b>Incidenten/defecten</b>
2	<p><i>Instapdeur uit geleiding</i></p> <p>Op 13 januari 2013 wordt op station Brussel Centraal geconstateerd dat er een instapdeur uit zijn geleiding is gekomen. De onderste geleiding bevond zich hierbij in het ballastbed. De desbetreffende trein (9256 4808) is afgevoerd met deze veiligheidsstoring. [398]</p>
3	<p><i>Beschadigde beplating door ijsaanzetting</i></p> <p>Bij twee V250 treinstellen wordt ijsaanzetting en sneeuwophoping onder de trein geconstateerd. Als gevolg hiervan is de beplating onder en aan de zijkant van de trein ernstig beschadigd. Van één van deze twee V250-treinstellen wordt vastgesteld dat deze onderdeel uitmaakte van de eerste trein op dinsdag 15 januari die de HSL-Zuid, na sneeuwval, met normale snelheid (250 km/h) bereed. Bij de andere treinstellen is in veel minder mate beschadiging, ijs- en sneeuwaanzetting vastgesteld.</p> <p>Onder de trein bevinden zich ter hoogte van de balkons kasten. Deze kasten zijn gemaakt van plaatmateriaal met daarin sleuven. De zijkanten van deze kasten zijn ook niet geheel dicht. Vastgesteld is dat sneeuw en ijs zich in deze kasten ophopen en door het gewicht van de beplating zowel naar beneden als naar de zijkanten uiteendrukken. Ook is vastgesteld dat ook tussen de draaistellen en de onderzijde van de trein opeenhoping van ijs en sneeuw plaatsvindt. Uit informatie van NedTrain blijkt dat er dusdanige ijsvorming heeft plaats heeft gevonden dat deze tegen de loopvlakken van de wielen kwam. Deze grote stukken ijs/sneeuw kunnen losraken en voor grote schade aan de trein zorgen maar ook is er bijvoorbeeld gevaar voor ontsporen als een dergelijk groot stuk ijs/sneeuw in een wissel achterblijft.</p> <p>Opgemerkt dient te worden dat het Belgische deel van de HSL-Zuid niet op een betonnen baanlichaam maar op een ballastbed ligt. In hoeverre met door de trein aangezogen sneeuw ook ballast is meegezogen is en wat voor invloed dit heeft op de schade aan de trein is nog niet vastgesteld. Uit navraag door HSA blijkt dat de snelheid in bijvoorbeeld Duitsland en Frankrijk bij sneeuwval onmiddellijk wordt teruggebracht naar 200 km/h.</p> <p>Bij de Thalys en de ICE is ook sprake van ijs- en sneeuwaanzet maar dit is veel mindere mate dan bij de V250. Er zijn geen beschadigingen van de onderzijde bij deze treinstellen vastgesteld/gemeld. [543]</p>
3	<p><i>Losgeraakte plaat</i></p> <p>Op donderdag 17 januari 2012 is op het Belgische deel van de HSL-Zuid een plaat van de onderzijde van een V250 losgeraakt en onder de trein uit gevallen. Deze plaat blijkt afkomstig van de hierboven genoemde trein die het baanvak als de HSL-Zuid op dinsdag bereed. [543]</p>
3	<p><i>Problemen met uitschuiftreden</i></p> <p>Er zijn problemen met de uitschuiftreden bij de deuren. Deze schoven niet geheel in- of uit of de apparatuur signaleerde niet de juiste stand. Vertrekken met een trein was in dergelijke gevallen alleen mogelijk als de betreffende deurunit buiten gebruik gesteld en afgesloten werd. [543]</p>
6	<p><i>Loszittende daklijsten en roestvorming op schijfremmen</i></p> <p>Tijdens een inspectie van één van de V250-treinstellen (4812) wordt geconstateerd dat er daklijsten niet goed vastzitten. Ook wordt er roestvorming op de schijfremmen geconstateerd. [543]</p>

Tabel 5 Overzicht enkele incidenten/defecten V250 Q1 2013

- Naast de hierboven genoemde incidenten/defecten hebben zich tijdens testritten met V250-materieel veel softwareproblemen voorgedaan. Bij een softwareprobleem rea-

geert de trein door stil te gaan staan, zodat een onveilige situatie wordt voorkomen. Daardoor hebben de meeste softwareproblemen een negatieve invloed op de betrouwbaarheid van het V250-materieel, maar geen negatieve invloed op de veiligheid van het V250-materieel.

Een aantal softwarematige issues van de V250 is opgelost door het toepassen van een *work around*, bijvoorbeeld door middel van een aanvullende instructie voor de machinist. Hierdoor is de kans op falen groter, maar de gekozen oplossing past nog steeds binnen het geaccepteerde veiligheidsniveau.

- Uit de ingebruiknameadviezen van ProRail en NS Hispeed ten aanzien van de V250 blijkt dat er tot 1 november 2012 een stijgende lijn zat in de vervoersprestatie van de V250 (ingebruiknameadviezen zijn interne adviezen van NS Hispeed en ProRail aan het operationeel management van vervoerder en beheerder). Op dat moment was de inzetbaarheid van de V250 treinstellen circa 50 à 60%; de verwachting was dat deze zou toenemen tot circa 70% bij start commercieel vervoer begin december 2012 [740].

Eind november wordt dit advies geactualiseerd [741]. In deze update wordt vermeld, dat de inzetbaarheid van de V250 treinen in november niet is verbeterd. Verder wordt gesteld: *'Structurele verbeteringen worden niet waargenomen. Behalve de invoering van software baseline 8 is er geen zicht op dat dit snel zal veranderen. Uitgangspunt voor de start van commercieel vervoer op 9 december en de eerste maanden daarna moet dan ook zijn dat het materieel zeer storingsgevoelig is.'* *'Al met al is de conclusie dat er onvoldoende basis is voor een onderbouwde prognose van de te verwachten vervoersprestatie vanaf 9 december. Het betekent dat we op basis van de bekende issues verwachten dat de vervoersprestatie niet veel beter dan 80% punctualiteit en 10% uitval zal worden, maar dat er verder geen inschatting kan worden gemaakt of de vervoersprestatie vanwege allerlei nog niet in beeld gebrachte structurele oorzaken niet aanzienlijk lager kan uitvallen. Het komt er op neer dat het in hoge mate onzeker is hoe de vervoersprestatie bij opstarten van de Fyra Internationaal zal zijn.'*

- In een aantal openbare expertrapportages staat dat het grootste deel van de problemen met een goede reparatieslag op te lossen is. Het aantal storingen is echter wel dusdanig hoog, dat deze reparatieslag waarschijnlijk een à twee jaar in beslag zal nemen. Op basis van de beschikbare gegevens is onduidelijk of dit mogelijk is tijdens een volledige operatie, met andere woorden of hiervoor voldoende treinen beschikbaar zijn. [621, 748]

De voor het onderzoek beschikbare informatie over de conditie van de aan NS FSC opgeleverde V250 treinstellen (zie samenvatting hierboven) in combinatie met de door LR NL opgestelde keuringsrapporten geven voor het onderzoeksteam geen aanleiding om te twijfelen aan de veiligheid van de V250 treinstellen. De opgetreden defecten lijken van een zwaarte die kan worden ondervangen door een vervoerder met een werkend veiligheidsmanagementsysteem inclusief onderhoudsmanagement, conform de geldende eisen.

Wel geldt dat een werkend veiligheidsmanagementsysteem in combinatie met veel storingen van de treinstellen automatisch resulteert in een sterk verminderde betrouwbaarheid voor de treindienst. De systemen in de trein zelf en de veiligheidsmanagementsystemen van de betrokken organisaties (verkeersleiding, vervoerder, enz.) borgen namelijk dat een trein met een risicovolle storing terugvalt in haar veiligste toestand, namelijk stilstaan (of niet vertrekken). Hierbij wordt opgemerkt dat een stilstaande trein een verstoring is voor de operatie en daardoor een beperkt negatief effect heeft op de veiligheid van het gehele vervoersysteem. Hiervoor gelden echter geen wettelijke eisen.

Dat een nieuwe trein in de eerste gebruiksfase een lage betrouwbaarheid kent, die geleidelijk verbetert is gebruikelijk. In het proefbedrijf treden de kinderziektes op, die worden opgelost. Er is geen wettelijke norm voor de vereiste betrouwbaarheid bij start van een volledige ex-

plootatie. Een inzetbaarheid van de V250 treinen van 50 tot 60% met een bijbehorende punctualiteit kleiner dan 80% en 10% uitval lijkt hiervoor onvoldoende, gezien de eisen in de concessie (punctualiteitsdoelstelling van 95% en 0,5% uitval) [935] en omdat de verbetering van de inzetbaarheid en punctualiteit in de laatste maand tot stilstand is gekomen. Door een langer proefbedrijf in combinatie met het doorvoeren van verbetermaatregelen had de betrouwbaarheid van de V250 kunnen worden verhoogd voordat deze volledig in exploitatie was genomen.

## 4.3 Per bouwsteen

### 4.3.1 Bouwsteen C: Erkenning spoorwegonderneming

De vergunningverlening voor de spoorwegondernemingen HSA en LR RE is de afgelopen circa 10 jaar door de Inspectie Leefomgeving en Transport (voorheen Inspectie Verkeer en Waterstaat) uitgevoerd. Dit betreft zowel de bedrijfsvergunningen als de veiligheidsattesten A en B.

De beoordeling van de vergunningsaanvragen van HSA en LR RE wordt door Inspectie Leefomgeving en Transport meerdere keren pas vlak voor het verlopen van de geldigheids termijn in gang gezet. Als oorzaken hiervoor worden capaciteitstekort, nieuwe Europese regelgeving (EU-verordening 1158/2010) en wijziging van werkwijze genoemd door Inspectie Leefomgeving en Transport. Hierdoor ontstaat verschillende keren de situatie, dat de beoordeling van de aanvraag of het oplossen van tijdens de beoordeling gesignaleerde tekortkomingen door HSA danwel LR RE niet mogelijk is binnen de geldigheidstermijn van de vigerende vergunning. De vergunningen zijn in dat geval ambtshalve verlengd om de bedrijfsvoering van HSA en LR RE niet gelijk stil te hoeven leggen. Dit gebeurt in een enkel geval enkele weken ná het verlopen van de vorige vergunning.

Sinds begin 2011 wordt door de Inspectie Leefomgeving en Transport meerdere malen geconstateerd dat het veiligheidsmanagementsysteem van HSA niet voldoet. Elke keer worden aanvullende maatregelen afgesproken, op basis waarvan de vergunningen voor HSA worden verlengd.

Ook wordt eind 2012 bij LR RE geconstateerd, dat het veiligheidsmanagementsysteem niet voldoende is aangepast een EU-verordening 1158/2010. Omdat, zoals in april 2013 blijkt, hiervoor het gehele veiligheidsmanagementsysteem moet worden herschreven, worden ook de veiligheidslicenties van LR RE ambtshalve verlengd.

Met uitzondering van een enkel geantidateerd veiligheidsattest, beschikken zowel HSA als LR RE dan ook gedurende het gehele doorlopen vergunningsverleningsproces voor de V250 over de geldige vergunningen om te mogen acteren als spoorwegonderneming voor respectievelijk personenvervoer (HSA) en het uitvoeren van beproevingsritten zonder reizigers (LR RE).

De handhaving ten aanzien van de aan LR RE verleende vergunningen en veiligheidsattesten is door Inspectie Leefomgeving en Transport slechts zeer beperkt ingevuld en vindt alleen plaats door toetsing van de vereisten van goede naam, beroepsbekwaamheid en verzekeringsplicht.

Door Inspectie Leefomgeving en Transport is de afgelopen jaren wel regelmatig een handhavingsinspectie uitgevoerd bij HSA. Hierbij worden verschillende malen tekortkomingen geconstateerd, naar aanleiding waarvan Inspectie Leefomgeving en Transport in een aantal gevallen gebruik maakt van haar interventiemogelijkheden (o.a. bestuurlijke waarschuwing, stilleggen testritten, voornemen last tot dwangsom).

Bovenstaande invulling van toezicht is niet strijdig met de wet- en regelgeving (de omgang met gesignaleerde tekortkomingen voor vergunning en veiligheidsattest zijn hier geen onderdeel van), maar door deze invulling door Inspectie Leefomgeving en Transport worden de spoorwegondernemingen ook niet pro-actief gestimuleerd om te zorgen dat hun organisatie,

veiligheidsbeheersysteem e.d. continu op orde zijn én worden vergunningen regelmatig ambtshalve verlengd terwijl er op onderdelen (tijdelijk) niet wordt voldaan aan de wettelijke eisen.

Inspectie Leefomgeving en Transport beschikt over voldoende instrumenten (niet verlengen vergunning/veiligheidsattest) om haar toezichthoudende rol adequaat in te kunnen vullen. Een maatstaf over wanneer deze worden ingezet, ontbreekt echter. Ook is er geen eenduidige richtlijn hoe in deze afweging om moet worden gegaan met andere belangen (van reizigers, politiek e.d.).

De beoordeling van de vergunningsaanvragen en handhaving door Inspectie Leefomgeving en Transport vindt niet aantoonbaar risicogestuurd plaats; wel wordt naar eigen zeggen hierbij informeel informatie ingewonnen binnen de eigen organisatie. Dit is geen wettelijke eis, maar behoort wel tot de keuzemogelijkheden ten aanzien van de invulling van het toezicht.

Indien het toezicht wel risicogestuurd zou zijn ingevuld, was logischerwijs ook kritisch gekeken naar de beheersing van de risico's van een relatief kort proefbedrijf voor exploitatie door HSA.

#### **4.3.2 Bouwsteen D: Erkenning aangemelde (keurings)instantie**

De erkenning van LR NL als keuringsinstantie (DeBo) en NoBo wordt door Inspectie Leefomgeving en Transport elke vijf jaar volgens het in de wet opgenomen proces verleend. Aandachtspunten hierbij zijn onder andere opzet en toepassing van het kwaliteitsmanagementsysteem, de deskundigheid en de onafhankelijkheid. Hierbij wordt in eerste instantie de deskundigheid beoordeeld met behulp van indirecte bewijslast, aangezien LR NL nog geen ervaring heeft opgedaan met de Interoperabiliteitsrichtlijn.

Mede op basis van de diverse contacten die Inspectie Leefomgeving en Transport met LR NL heeft, o.a. via het Loket HSL-Zuid, en de van LR NL ontvangen informatie voor verschillende vergunningsaanvragen heeft Inspectie Leefomgeving en Transport een positieve indruk van de deskundigheid van LR NL.

In 2003 wordt tijdens een handhavingsaudit door Inspectie Leefomgeving en Transport opgemerkt dat LR NL en het adviserende deel van LR (LR RE) geen financiële vermenging mogen hebben. Ook wordt in 2010 een signaal gegeven, dat de scheiding tussen LR NL en LR RE onvoldoende is doorgevoerd in het kwaliteitssysteem. Ondanks deze signalen wordt door Inspectie Leefomgeving en Transport niet opgetreden ten aanzien van de vereiste onafhankelijkheid van LR NL ten opzichte van LR RE. Hiertoe beschikt Inspectie Leefomgeving en Transport wel over voldoende instrumenten.

In de periode 2005 – 2010 worden geen handhavingsactiviteiten uitgevoerd door Inspectie Leefomgeving en Transport bij LR NL. Ook in de periode daarvoor en daarna worden slechts een enkele handhavingsaudit uitgevoerd.

Bij invulling van de vergunningverlening en handhaving heeft Inspectie Leefomgeving en Transport de mogelijkheid om specifiek aandacht te besteden aan risicovolle werkzaamheden van LR NL als NoBo, zoals bijvoorbeeld de keuring van de V250. Hier is geen gebruik van gemaakt.

Samengevat is het onderzoeksteam van mening, dat de vergunningverlening aan LR NL is uitgevoerd in lijn met wet- en regelgeving met als enige uitzondering de beoordeling van LR NL tegen de onafhankelijkheidseis. Hierbij had Inspectie Leefomgeving en Transport naast de personele scheiding ook de eigendomssituatie van LR NL ten opzichte van LR RE moeten beschouwen. Een oorzakelijk verband tussen deze afwijking en de ontstane situatie met de V250 is echter niet gebleken.



#### 4.3.3 **Bouwsteen E: Keuring en certificering spoorvoertuigen**

Door tussentijdse wetwijzigingen was bij aanvang van de ontwikkeling en productie van de V250 onduidelijk welke eisen van toepassing waren op de V250. In onderling overleg tussen de betrokken partijen is hier voldoende tijdig duidelijkheid in gekomen.

De ontheffingsaanvragen zijn voorbereid door AnsaldoBreda, getoetst door LR NL als No-Bo/DeBo en vervolgens ingediend bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu of de Inspectie Leefomgeving en Transport (afhankelijk van betreffende wetgeving). Deze ontheffingsaanvragen zijn afgehandeld in lijn met wet- en regelgeving. De ontheffingen hebben geen directe relatie met de ontstane veiligheidsissues/technische problemen met de V250 treinen. Bij keuring en certificering van de V250 is als toetsingskader steeds gebruik gemaakt van de optelsom van de wettelijke eisen en verleende ontheffingen.

LR NL heeft de V250 met een doelgericht, incrementeel (met oog voor het geheel), arbeidsintensief en langlopend proces getoetst (module SB). Voor de keuring van het ontwerp is het verificatie- en validatiemodel van system engineering toegepast; mede hierdoor is het keuringsdossier systematisch opgebouwd aan de hand van de eisen.

Als onderdeel van het keuringsproces is ook de opzet en toepassing van het kwaliteitsmanagementsysteem van AnsaldoBreda getoetst volgens de hiervoor bedoelde module (SD). Hiertoe zijn negen audits uitgevoerd, waarin enkele minor en major non-compliances zijn gesignaleerd. De opvolging hiervan door AnsaldoBreda was onderdeel van vervolgaudits.

Het door LR NL uitgevoerde keuringsproces voldoet hiermee aan de wettelijke eisen en heeft terecht geresulteerd in de voor de EG Keuringsverklaring en daarmee de vergunning voor indienststelling benodigde certificaten. Dit wordt bevestigd in de door het onderzoeksteam uitgevoerde gerichte steekproef op de keuringsrapporten van LR NL tegen de wettelijke eisen<sup>15</sup> (zie Bijlage E: Gerichte steekproef op beoordeling).

Voor de door LR RE (in opdracht van AnsaldoBreda) en HSA uitgevoerde testritten zijn verklaringen van geen bezwaar (VGB) afgegeven en is handhaving uitgevoerd volgens vigerende wet- en regelgeving. Ook is hiervoor de spoorbeheerder gehoord.

#### 4.3.4 **Bouwsteen F: Vergunning voor indienststelling**

De verlening van de VVI voor de V250 is verlopen in overeenstemming met de wet- en regelgeving.

De aanvankelijke onduidelijkheid over het vergunningverleningsproces en keuzeruimte in dit proces binnen de wet- en regelgeving is tijdig opgelost door de betrokken partijen. Gekozen is onder andere voor het aanvragen van de VVI door de vervoerder (in plaats van de producent zoals in België), het verlenen van een vergunning voor indienststelling voor onbepaalde tijd, het incrementeel uitvoeren van de beoordeling (in plaats van elke keer de gehele beoordeling) en het uitvoeren van de beoordeling met een check op de doorlopen processtappen door de NoBo (bijvoorbeeld in plaats van een volledige inhoudelijke toets).

Ook heeft Inspectie Leefomgeving en Transport, in samenspraak met de NoBo, duidelijkheid geboden als normen meerdere interpretatiemogelijkheden kennen.

De NoBo heeft de keurings- en certificatedocumenten ordentelijk aangeleverd aan de producent, de producent aan de vervoerder en de vervoerder aan Inspectie Leefomgeving en Transport, vergezeld van de aanvraag voor de VVI. Als onderdeel van de beoordeling is ProRail als infrabeheerder om advies gevraagd ten aanzien van de vergunningsaanvraag (met betrekking tot trein-baanintegratie).

Naar aanleiding van, de openbaar gemaakte informatie over, de gebreken en opgetreden schades aan de V250 treinstellen zou kunnen worden geconcludeerd, dat door Inspectie Leefomgeving en Transport onvoldoende kritisch is gekeken naar de volgens de NoBo acceptabele beperkingen en/of het aantoonbewijs ten aanzien van weersbestendigheid (afdekrooster onderkant trein, voettrede deur), brandveiligheid accu's, degelijkheid deursysteem,

<sup>15</sup> In deze steekproef is geen toets gedaan tegen de van toepassing zijnde UIC-fiches.

roestvorming (op assen), bevestiging van kabels en leidingen en de assessments op kwaliteitsborging van de productie (dakbedekking).

Uit analyse blijkt, dat de door Inspectie Leefomgeving en Transport geaccepteerde beperkingen geen betrekking hebben op opgetreden gebreken/schades (zie ook § 3.2.5). Ook had Inspectie Leefomgeving en Transport tijdens de beoordeling van de aanvraag van de VVI geen signalen, dat er een kans op dergelijke defecten was. Er is destijds geen risicoanalyse o.i.d. opgesteld waarmee dit kan worden aangetoond.

Als onderdeel van de beoordeling van de aanvraag voor de VVI is door Inspectie Leefomgeving en Transport niet of nauwelijks de onderliggende keuringsdocumentatie bekeken om zich te vergewissen van de onderbouwing bij de aanvraag. Zij beschikte ook slechts over enkele onderzoeksrapporten (*Certification Research*) en niet over het gehele keuringsdossier van LR NL met onder andere audit- en assessmentreports. Het aantoonbewijs heeft geen oorzakelijk verband met de ontstane defecten, zoals blijkt uit de meer gedetailleerde beoordeling van de VVI aanvraag door DVIS en een door het onderzoeksteam uitgevoerde analyse op het door LR NL geleverde informatie over het keurings- en certificatieproces [913].

De Inspectie Leefomgeving en Transport beschikt over voldoende mogelijkheden om te interveniëren en zich te vergewissen. Zij heeft bij onvoldoende bewijsvoering de mogelijkheid om geen VVI af te geven en aanvullende informatie te vragen.

Ook heeft zij de mogelijkheid om bij beperkingen die voor korte duur worden geaccepteerd, een tijdelijke VVI af te geven met voorwaarden voor het verkrijgen van een VVI voor onbepaalde tijd. Deze laatste mogelijkheid is door Inspectie Leefomgeving en Transport voor de V250 niet benut. ILT geeft aan dat zij in principe een VVI afgeeft voor onbepaalde tijd, hetgeen in lijn is met haar beleid om de administratieve lasten te verminderen en uit te gaan van vertrouwen. Daarnaast is zij van mening over voldoende bevoegdheden te beschikken om er voor te zorgen dat de bepalingen uit de vergunning worden nageleefd. Verder blijkt uit de bespreking van het bezwaarschrift van ProRail dat ILT op dat moment van mening is, dat er geen wettelijke basis is op grond waarvan zij een tijdelijkheid kan inbouwen in de VVI [939].

#### **4.3.5 Bouwsteen G: Inschrijving in het voertuigregister**

Bij aanvang van het registratieproces was voor de betrokken partijen onduidelijk hoe dit proces dient te verlopen. Na aanvullende uitleg verloopt de registratie van de V250 treinstellen in overeenstemming met de gemaakte afspraken (en wet- en regelgeving) op enkele kleine administratieve fouten na. Deze hebben echter geen effect gehad op het ontstaan van de huidige situatie met de V250 noch de verleende vergunning.

In de wet- en regelgeving is niet eenduidig aangegeven wanneer sprake is van een afwijking van een bestaand treintype. Binnen Europese Unie wordt hier dan ook verschillend mee omgegaan. De verschillen tussen de geregistreerde V250 treinstellen, zijn voor zover het onderzoeksteam op basis van de beschikbare informatie kan beoordelen, niet zodanig, dat sprake is van een ander treintype.

### **4.4 Beantwoording onderzoeksvragen**

Op basis van een analyse van de ontvangen informatie en in de vorige paragraaf opgenomen bevindingen beantwoordt het onderzoeksteam de onderzoeksvragen als volgt.

#### **4.4.1 Vergelijking doorlopen proces met wet- en regelgeving**

- *Onderzoeksvraag 8*  
*Wijkt het gevolgde proces af van de procedure zoals vastgelegd in internationale en nationale regelgeving? Zo ja, is dit van invloed geweest op de kwaliteit van de afgegeven vergunning?*

Het antwoord op onderzoeksvraag 8 luidt:

Het vergunningverleningsproces voor de V250 (keuring spoorvoertuigen, vergunning voor indienststelling en voertuigregistratie) inclusief de erkenning van de daarbij betrokken spoorwegondernemingen en keuringsinstantie is doorlopen conform de daaraan gerelateerde wet- en regelgeving. Het toezicht van ILT op LR NL, met name ten aanzien van de onafhankelijkheid van LR NL, is echter onvoldoende geweest; een oorzakelijk verband met de ontstane situatie met de V250 is echter niet uit het onderzoek gebleken.

De wet- en regelgeving is tijdens de ontwikkeling en productie van de V250 meerdere malen gewijzigd; deze wijzigingen hebben vooral betrekking op de actualisatie van de specificaties en de rolverdeling van de bij vergunningverlening betrokken partijen. Hierdoor was nadere afstemming tussen de betrokken partijen noodzakelijk. Dit heeft echter niet geleid tot afwijkingen van de wettelijke procedure en is dus niet van invloed geweest op de kwaliteit van de afgegeven vergunning voor indienststelling (VVI).

#### 4.4.2 Keuzes in wet- en regelgeving

- *Onderzoeksvraag 9*  
*Biedt de (inter)nationale wet- en regelgeving ruimte voor het maken van keuzes in het proces? Zo ja, welke keuzes zijn gemaakt en welke invloed hebben deze keuzes gehad op de kwaliteit van de vergunning?*

Het antwoord op onderzoeksvraag 9 luidt:

De wet- en regelgeving geeft op verschillende punten ruimte voor het maken van keuzes, waaronder:

- Het verlenen van ontheffingen.
- De test-/keuringsmethoden (voor zover niet voorgeschreven).
- Het moment waarop Inspectie Leefomgeving en Transport haar bevoegdheden/interventiemogelijkheden inzet.
- De manier waarop Inspectie Leefomgeving en Transport de aanvraag voor een vergunning voor indienststelling beoordeelt.
- De acceptatie van beperkingen bij het verlenen van een vergunning voor indienststelling.
- Het verlenen van een vergunning voor indienststelling voor onbepaalde tijd of bepaalde tijd.

Voor de V250 is voor een aantal wettelijke eisen ontheffing verleend door Inspectie Leefomgeving en Transport of Ministerie. Deze hebben geen invloed gehad op de kwaliteit van de vergunning noch op de veiligheid of betrouwbaarheid van de V250 treinstellen.

Er is aan het onderzoeksteam geen informatie beschikbaar gesteld over eventueel gemaakte keuzes van test-/keuringsmethodes, die zijn gemaakt door AnsaldoBreda en/of LR NL. LR NL wordt door de geïnterviewde partijen als voldoende deskundig beoordeeld; ook zijn door hen geen vraagtekens gesteld bij de door LR NL toegepaste keuringsmethoden. Daarnaast is het keuringsproces zeer systematisch opgezet en uitgevoerd met voldoende aandacht voor opvolging. Op basis hiervan is het onderzoeksteam van mening, dat de eventueel gemaakte keuzes tussen test-/keuringsmethodes geen invloed hebben gehad op de kwaliteit van de vergunning.

Inspectie Leefomgeving en Transport heeft (bewust of onbewust) keuzes gemaakt bij de erkenning van de betrokken spoorwegondernemingen (HSA en LR RE) en keuringsinstantie (LR NL) met betrekking tot de invulling van haar toezichthoudende taken. Er is veel aandacht besteed aan de bekendmaking en uitleg van gewijzigde regelgeving, waaronder

de EU verordening 2010/1158. Geen gebruik is gemaakt van de mogelijkheid om met behulp van (tijdige) audits de betrokken partijen pro-actief te stimuleren om hun organisatie, veiligheidsbeheersysteem e.d. continu op orde te houden. Het gevolg is dat vergunningen regelmatig ambtshalve verlengd worden, omdat er op onderdelen (tijdelijk) niet wordt voldaan aan de wettelijke eisen. De bijbehorende risico's van deze taakinvulling voor de veiligheid worden, voor zover bij het onderzoeksteam bekend, niet gerapporteerd aan het Ministerie, evenmin is hierdoor het Ministerie naar gevraagd. Deze keuzes hebben geen effect gehad op de kwaliteit van de afgegeven vergunning voor indienststelling. Mogelijk had hiermee wel invloed kunnen worden uitgeoefend door Inspectie Leefomgeving en Transport op het moment waarop door HSA gestart is met volledige exploitatie.

Door Inspectie Leefomgeving en Transport worden eens per vijf jaar systeemtoetsen uitgevoerd bij aangemelde (keurings)instanties en producttoetsen op aanvragen voor een vergunning voor indienststelling. Er worden geen procestoetsen uitgevoerd op de kwaliteit waarmee de aangemelde (keurings)instantie haar NoBo/DeBo-activiteiten invult. Hierdoor is op procesniveau het vertrouwen in de NoBo/DeBo niet aantoonbaar en zou dus een effect kunnen hebben op de kwaliteit van de vergunning. Voor de V250 heeft dit geen effect gehad.

Bij het verlenen van de vergunning voor indienststelling voor de V250 zijn beperkingen geaccepteerd ten aanzien van i) het niet-gekoppeld rijden, ii) een maximale snelheid van 160 km/uur bij het passeren van stations, iii) er dient binnen een nader te bepalen termijn bewijs ten aanzien van brandveiligheid te worden geleverd, iv) diverse voorwaarden ten aanzien van rijden op het conventionele spoor, v) diverse voorwaarden voor rijden op het HSL-spoor, vi) voorwaarden met betrekking tot gebruik van GSM-R, vii) voorwaarden met betrekking tot Automatic Train Protection, viii) voorwaarden met betrekking tot het gebruik van het deursysteem, ix) voorwaarden met betrekking tot monitoring van wielen en Instability Detection System, x) voorwaarden met betrekking tot Hot Box Detection en xi) voorwaarden met betrekking tot (evaluatie van prestatie van) remblokken. Deze beperkingen hebben geen invloed gehad op de kwaliteit van de verleende vergunning.

Bij de beoordeling van de aanvraag voor de vergunning voor indienststelling is door Inspectie Leefomgeving en Transport gekozen voor een procesmatige toets: 'zijn de vereiste stappen door de NoBo doorlopen en is door de NoBo ten aanzien van de van toepassing zijnde wettelijke eisen goedkeuring verleend?'. Slechts een beperkt aantal keuringsrapporten van de NoBo/DeBo zijn door Inspectie Leefomgeving en Transport meegenomen in deze toets. In België is door DVIS gekozen voor een meer diepgaande beoordeling van de vergunningsaanvraag.

De invulling van de toets zou theoretisch gezien een effect kunnen hebben op de kwaliteit van de vergunning voor indienststelling, maar is in dit geval niet van invloed geweest. Door beide Inspecties is op basis van hetzelfde aanvraagdossier een VVI verstrekt.

Uit de bespreking van het bezwaarschrift van ProRail op de VVI blijkt, dat de Inspectie Leefomgeving en Transport op dat moment van mening is, dat er geen wettelijke grond is om een vergunning voor indienststelling voor bepaalde tijd af te geven; de wet- en regelgeving biedt deze mogelijkheid echter wel. DVIS koos ervoor om een tijdelijke VVI voor de V250 af te geven als (druk)middel om eventuele oplosbare tekortkomingen binnen een bepaalde termijn op te lossen. Deze keuze heeft geen effect gehad op de kwaliteit van de vergunning. Gevolg hiervan is wel, dat in België geen VVI meer van kracht is en in Nederland wel.

#### 4.4.3 Vergelijking met vergunningverleningsproces andere treinstellen

- *Onderzoeksvraag 10*  
*Wijkt het gevolgde proces voor de V250 af van het gevolgde proces van vergunningverlening voor andere nieuwe treinstellen?*

Het antwoord op onderzoeksvraag 10 luidt:

Door de wijzigingen in wet- en regelgeving gedurende de ontwikkeling en productie van de V250 is geen volledig vergelijkbaar vergunningverleningstraject voor een nieuw treintype doorlopen. Daarom kan deze vergelijking niet worden gemaakt. Het proces voor vergunningverlening voor een geheel nieuw treintype is geen routinewerk; dit gebeurt slechts zeer incidenteel. Voor Nederland was dit de eerste nieuwe hogesnelheidstrein waarvoor het vergunningverleningstraject is doorlopen.

De doorlopen stappen in het vergunningverleningsproces voor de V250 zijn wel vergelijkbaar met vergunningverleningstrajecten voor andere treinstellen doorlopen (voor zover bij onderzoeksteam bekende informatie).

In het geval van de V250 is de VVI verleend na een met positief resultaat uitgevoerd keurings- en certificatie-traject door LR NL. Voor het verlenen van een VVI is het niet vereist dat een integraal proefbedrijf is uitgevoerd, waarin het voor de operatie benodigde prestatieniveau is bereikt. Als meer onderdelen van het openbaarvervoersysteem wijzigen (voor de V250 bij-voorbeeld het in te zetten treintype, de dienstregeling en de vervoersorganisatie) is het volgens het onderzoeksteam beter om pas de exploitatie te starten als in het proefbedrijf een voor de operatie acceptabele prestatie van de treinstellen is bereikt.

#### 4.4.4 Waarborgen in wet- en regelgeving

- *Onderzoeksvraag 11*  
*Biedt de internationale en/of nationale wet- en regelgeving die betrekking heeft op het proces van vergunningverlening, en het voorgeschreven proces van vergunningverlening, voldoende waarborgen om te komen tot een veilig en betrouwbaar treinstel? Betrek hierbij de voorstellen van de Europese Commissie die zijn gedaan in het vierde spoorpakket en betrekking hebben op certificering van materieel en interoperabiliteit, en vergunningverlening en toelating van spoorvoertuigen.*

Het antwoord op onderzoeksvraag 11 luidt:

De begrippen veiligheid en betrouwbaarheid worden vaak in één adem genoemd, maar ze zijn niet hetzelfde. 'Veilig' betekent vrij van gevaar of beschermd tegen gevaar. Dit betekent dat een trein zodanig moet zijn ontworpen en gebouwd dat zo min mogelijk gevaarlijke situaties ontstaan (ontsporing, botsing, brand, enz.) en dat de trein in een bepaalde mate bestand moet zijn tegen gevaarlijke situaties. 'Betrouwbaar' betekent dat een product tijdens de daarvoor voorziene gebruiksduur voldoet aan de gebruikseisen.

De wet- en regelgeving met betrekking tot de vergunningverlening voor nieuwe typen spoorvoertuigen biedt voldoende waarborgen om te komen tot een treinstel dat veilig kan opereren op het Nederlandse spoor onder verantwoordelijkheid van een erkende spoorwegmaatschappij (met een werkend veiligheidsmanagementsysteem).

De wet- en regelgeving gaat voornamelijk over de veiligheid en in veel mindere mate over de betrouwbaarheid van het treinstel. Men moet zich realiseren dat een spoorwegonderneming een veiligheidsmanagementsysteem kent. Dit systeem resulteert bij veel storingen van treinstellen automatisch in een sterk verminderde betrouwbaarheid voor de treindienst, aangezien bij storingen treinstellen vaak worden stilgezet.

Het onderzoeksteam is van mening, dat betrouwbaarheid ook geen onderdeel uit zou moeten maken van de wettelijke eisen, aangezien dit onderwerp is van keuzes in beleid (van Ministerie van Infrastructuur en Milieu) en bedrijfsvoering (vervoerder). Daarnaast moet bij elke mogelijke detaillering/uitbreiding van de wettelijke eisen de balans worden gezocht tussen verdere regulering én de ruimte voor innovatie (voor producenten).

De voor het onderzoek beschikbare informatie over de conditie van de V250 treinstellen geven voor het onderzoeksteam geen aanleiding om te twifelen aan de veiligheid van de V250 treinstellen. De betrouwbaarheid van de V250 treinstellen bij de start van de exploitatie lijkt onvoldoende om te kunnen voldoen aan de prestatie-eisen uit de concessie.

Met de introductie van het zogenoemde vierde spoorpakket door de EC worden er in het wettelijk kader voor het vergunningverleningsproces geen wezenlijke wijzigingen aangebracht. De belangrijkste wijziging betreft de verschuiving van taken en verantwoordelijkheden voor de vergunningverlening van een nationale dienst (Inspectie Leefomgeving en Transport) naar een Europese (ERA). Wel kan hierdoor de invulling van de toezichthoudende rol wijzigen, voor zover mogelijk binnen de huidige wettelijke kaders.

Andere inmiddels doorgevoerde aanvullingen in de wet- en regelgeving, namelijk de introductie van TSI's voor operatie en onderhoud (nog niet geldig voor V250), geven mogelijk wel aanvullende waarborgen waardoor de ontstane situatie had kunnen worden voorkomen of beperkt.

#### 4.4.5 Aanvulling bevoegdheden ILT

- *Onderzoeksvraag 12*  
*Behoeft de ILT aanvullende bevoegdheden en/of verantwoordelijkheden om tijdens het vergunningverleningsproces interventies en/of inspecties op ontwerp- en productieniveau te kunnen uitvoeren?*

Het antwoord op onderzoeksvraag 12 luidt:

De Inspectie Leefomgeving en Transport beschikt over voldoende bevoegdheden en interventiemogelijkheden om zich ervan te vergewissen dat aan alle eisen voor vergunningverlening en/of aan alle vergunningsvoorwaarden wordt voldaan (middels handhaving). Ook heeft de Inspectie voldoende interventiemogelijkheden indien zij constateert, dat dit niet het geval is. Dit geldt zowel voor de indienststelling van de trein als voor de onder toezicht staande partijen.

Het toekennen van meer bevoegdheden zou strijdig zijn met de ontwikkeling die op Europees niveau in gang is gezet, aangezien de toezichthouder dan ook weer meer verantwoordelijkheid krijgt. Ook had in de situatie van de V250 het toekennen van meer bevoegdheden niet automatisch geresulteerd in het vroegtijdig signaleren van (de oorzaken achter) de opgetreden storingen (de beoordeling van de vergunningsaanvraag betreft maximaal een steekproefsgewijze toetsing van de door de NoBo uitgevoerde activiteiten, geen volledige).

De verantwoordelijkheid van de Inspectie Leefomgeving en Transport beperkt zich, conform haar instellingsbesluit, tot toetsing aan en handhaving van de wettelijke eisen. Deze toezichthoudende rol heeft dus geen betrekking op de eisen gerelateerd aan een betrouwbaar openbaarvervoersysteem. Met andere woorden: de Inspectie is niet bevoegd om vanuit een integrale optiek interventies te plegen (zie ook Toezichtsvisie Rail 2004). Wel kan de Inspectie vanuit een integrale benadering de Minister adviseren. Ook heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de mogelijkheid om Inspectie Leefomgeving en Transport aanvullende taken op te leggen, bijvoorbeeld om bij de beoordeling van de

aanvraag voor de VVI ook een risicogestuurde toets uit te voeren vanuit het oogpunt van een betrouwbaar openbaar vervoersysteem. Voor zover bij het onderzoeksteam bekend, is dit niet gebeurd.

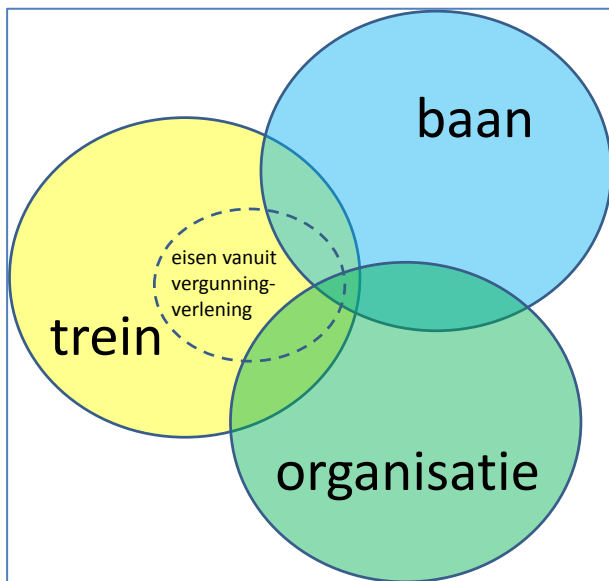
Of de Inspectie Leefomgeving en Transport met de inzet van haar bevoegdheden en interventiemogelijkheden ook het gewenste resultaat bereikt (bijvoorbeeld tijdig doorvoeren van benodigde verbeteringen), is ook afhankelijk van de manier en moment waarop deze worden ingezet. Gezien de verschillende inzet van bevoegdheden en interventiemethoden door DVIS en Inspectie Leefomgeving en Transport met dezelfde uitkomst, lijkt deze inzet echter geen effect te hebben gehad op de kwaliteit van ontwerp en productie van de V250.

#### 4.5 Tot slot

De Minister van Infrastructuur en Milieu is verantwoordelijk voor het veilig en betrouwbaar functioneren van het openbaarvervoersysteem in Nederland. Ter invulling van deze verantwoordelijkheid voor de HSL-Zuid stelt zij onder andere het openbaarvervoerbeleid vast, verleent ze opdracht aan de infrabeheerder (ProRail (baan en logistiek), stelt ze de toezichthouder (Inspectie Leefomgeving en Transport) aan en verleent ze concessie aan de vervoerder (HSA). Ook heeft zij de integrale aansturing voor de exploitatie van de HSL-Zuid belegd bij de Stuurgroep HSL-Zuid. Deze monitort tot op heden vooral de integrale planning. Daarnaast heeft zij het integrale wijzigingsbeheer (*Management of Change*) voor de HSL-Zuid bij ProRail belegd; deze voert daartoe delta-analyses uit op de integrale veiligheid.

Hiermee wordt een groot deel van de bij deze systeemverantwoordelijkheid behorende taken bij andere partijen gelegd. Voor het Ministerie blijft echter de taak over om zich er (aantoonbaar) van te vergewissen dat deze partijen deze taken volgens de gestelde eisen invullen (zie ook Rapport Risicobeheersing HSL-Zuid, Algemene Rekenkamer, 20 juni 2007). Dit geldt voor het gehele pakket aan eisen dat aan het spoorstelsel wordt gesteld, waarvan de vergunningverlening voor een treintype slechts een beperkt onderdeel uitmaakt (zie onderstaande figuur).

Daarnaast blijven de niet-toebedeelde taken en verantwoordelijkheden over voor de systeemverantwoordelijke. Zo heeft bijvoorbeeld de toezichthoudende rol van Inspectie Leefomgeving en Transport geen betrekking op i) de eisen gerelateerd aan een betrouwbaar openbaarvervoersysteem en ii) de integraliteit van de verschillende onderdelen van het openbaarvervoersysteem (belangrijk voor het betrouwbaar functioneren van het openbaarvervoersysteem). En wordt met het integrale wijzigingsbeheer voor de HSL-Zuid geen invulling gegeven aan het actief beheren van de integrale safety case voor de HSL-Zuid. Ook blijft het (aantoonbaar) borgen van de integraliteit van al de verschillende onderdelen van het openbaarvervoersysteem een verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Milieu.



Figuur 14 Eisen aan spoorstelsel

Verder is het vanuit beleidsoogpunt gewenst om (zoals verwoord in het regeerakkoord, dat stelt dat reizigers er op moeten kunnen vertrouwen dat het openbaar vervoer rijdt volgens de dienstregeling) aanvullende checks uit te voeren op de beheersing van risico's ten aanzien van de beleidsdoelstellingen voor het openbaar vervoer. Hiermee sluiten we aan bij de aanbeveling uit het Rapport Risicobeheersing HSL-Zuid, Algemene Rekenkamer, 20 juni 2007 om *'...zo spoedig mogelijk een risicomanagementsysteem voor de exploitatiefase te ontwikkelen. Daarin zou in ieder geval een actueel en integraal beeld van alle risico's moeten worden bijgehouden en vastgelegd. Tevens zou een lijst van beheersmaatregelen (voorzien van een planning en met verantwoordelijk probleemhouders) moeten worden opgesteld om risico's waar nodig te verkleinen.'*

Het onderzoeksteam is van mening dat dit niet in de wet geregeld zou hoeven worden, omdat dit op beleidsniveau geborgd kan worden. Voor de inzet van de V250 op de HSL-Zuid is deze systeemverantwoordelijkheid niet op deze manier ingevuld.

Dit betekent, dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu vanuit haar systeemverantwoordelijkheid vóór de start van de exploitatie van een nieuw treintype controleert of alle betrokken onderdelen van het spoorstelsel voldoende zijn ingevuld en op elkaar zijn afgestemd. Onderdeel hiervan is het verifiëren of het benodigde prestatieniveau voor een volledige exploitatie is bereikt. Hiermee wordt de betrouwbaarheid van de inzet van het treintype bij start van de dienstregeling verbeterd. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn de gestelde eisen aan sturing, verantwoording en toetsing in de vervoersconcessie.



## Bijlage A: Afkortingen

<b>Afkorting</b>	<b>Betekenis</b>
AB	AnsaldoBreda
AEIF	European Association for Railway Interoperability
CCS	Command, Control and Signaling (substelsysteem besturing en seingeving)
CSM	Common Safety Method
DeBo	Designated Body
EMC	elektromagnetische compatibiliteit
ENE	energy (substelsysteem energie)
ERA	European Railway Agency
ETCS	European Train Control System
ERTMS	European Rail Traffic Management System
HSA	High Speed Alliance Beheer N.V.
HSL-Zuid	Hogesnelheidslijn Zuid
ILT	Inspectie van Leefomgeving en Transport
ISOV	intermediate statement of verification
IVW	Inspectie van Verkeer en Waterstaat
LR NL	Lloyd's Register Nederland
LR RE	Lloyd's Register Rail Europe
LR QA	Lloyd's Register Quality Assurance
Min IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Min VenW	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
MTBF	meantime between failures
MTTR	meantime to repair
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NS	Nederlandse Spoorwegen
NTC	NedTrain Consulting
NoBo	Notified Body
NS FSC	Nederlandse Spoorwegen Financial Services
RvA	Raad voor Accreditatie
RKS	Regeling Keuring Spoorvoertuigen
RST	rolling stock (substelsysteem rollend materieel)
TSI	Technical Specifications for Interoperability
UIC	Union Internationale des Chemis de fer (Internationale Spoorwegunie)
VAOO	Vergunningen, Analyse, Onderzoek en Ontwikkeling (afdeling ILT)
VGB	verklaring van geen bezwaar
VMS	veiligheidsmanagementsysteem
VVI	vergunning voor indienststelling
VvO	verklaring van overeenstemming
WBS	work breakdown structure

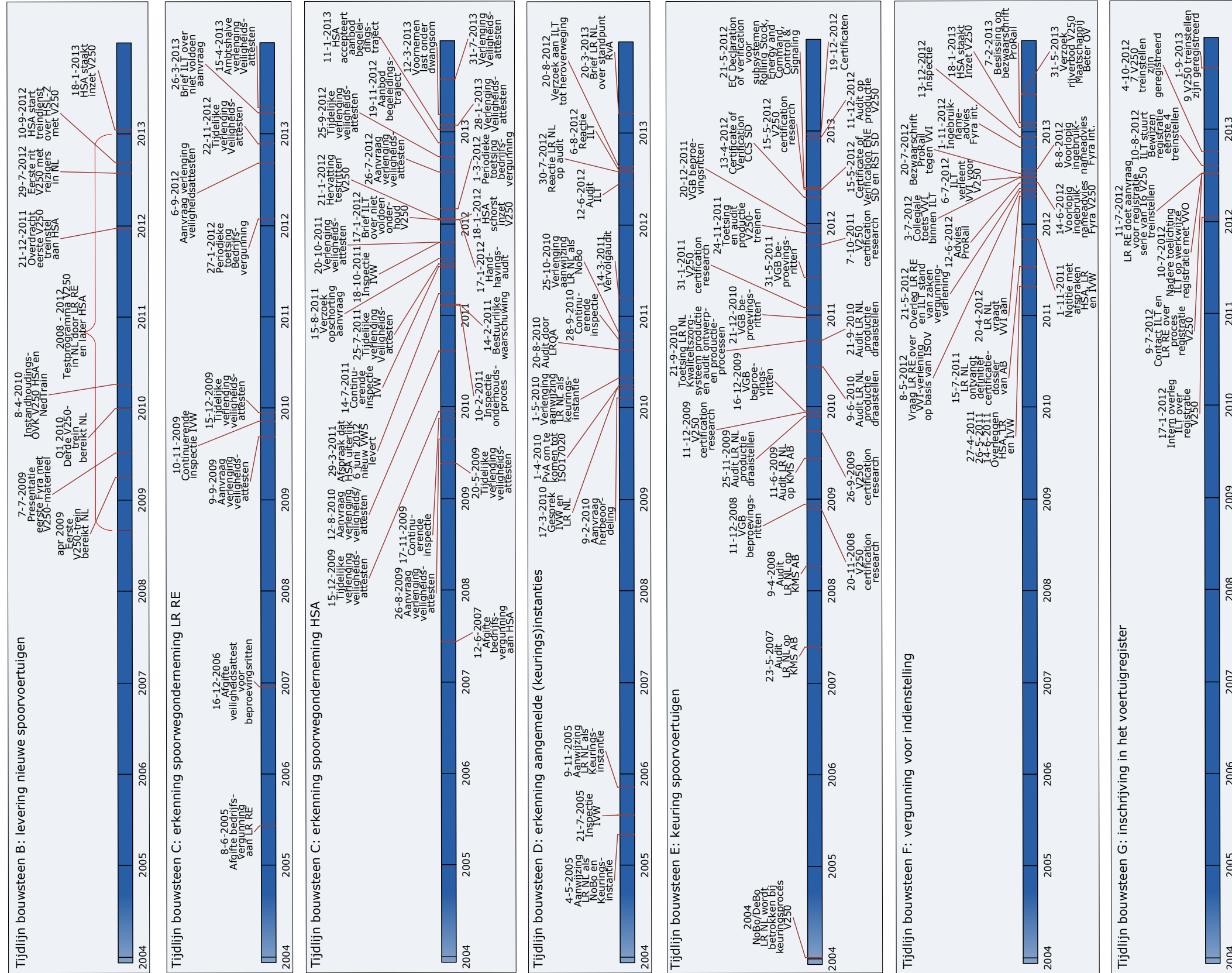
## **Bijlage B: Wettelijk kader**

Deze bijlage is opgenomen in een separaat bijlagenrapport (ref.nr. 13025-R-037).

## **Bijlage C: Feitenrelaas**

Deze bijlage is opgenomen in een separaat bijlagerapport (ref.nr. 13025-R-053).

**Bijlage D: Overzicht tijdelijnen**



## Bijlage E: Gerichte steekproef op beoordeling

In onderstaand overzicht zijn opgenomen de resultaten van een gerichte steekproef van de eisen aan onderdelen van de V250 en bijbehorende beoordeling door LR NL. De steekproef is gericht op de opgetreden defecten aan de V250. Voor het eisenkader zijn de RKS en van toepassing zijnde TSI's geraadpleegd. Daar waar vermeld in de RKS of TSI is een vermelding opgenomen van de relevante UIC-fiches; deze UIC-fiches zijn zelf niet inhoudelijk verkend door het onderzoeksteam.

Onderdeel	Eisenkader	Beoordeling LR NL
Corrosie algemeen	<p>RKS, bijlage 1, onderwerp 4.a "draaistellen, ... etc.", keuringseisen conform UIC 515-1 "General provisions applicable to the components of trailers bogies":</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Par. 2.2: "Metallic coil springs".</li> <li>- par. 5: "Conditions relating to protection against environmental attack".</li> </ul> <p>RKS, bijlage 1, onderwerp 5.b "componenten, draaistellen, ... etc.", keuringseisen conform EN 13262 "Wheels – product requirements" (vervangt UIC 812-3)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Par. 3.9: "Corrosion protection".</li> </ul>	<p>Beoordeeld in hetkader van dossier #16, "Running Gear".</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beoordeling "coil springs" o.b.v. corrosiebescherming zoals deze is beschreven en op tekeningen staat, incl. painting instructions.</li> <li>- Alle componenten (van de draaistellen) zijn beschermd volgens de painting specifications op tekening.</li> </ul> <p>Op basis van documentatie oordeelt LR NL dat aan de eisen conform EN 13262 wordt voldaan.</p>
Corrosie door zwerfstroom	<p>RKS Art. 13.d, lid 9: "Schade aan wielaslagers als gevolg van zwerfstroom- of stroomdoorgang wordt voorkomen"</p>	<p>Beoordeeld binnen dossier #14 "Electrical Installation": Volgens tekeningen (aardingsdiagram en hoogspanningscircuit) en documentatie over retourstroom en veiligheidsaarding is elk draaistel uitgerust met borstelhouders, welke een elektrische stroom door de wielaslagers voorkomen.</p>
Aarding	<p>RKS, bijlage 1, onderwerp 1.e "veiligheidsaarding": Keuringseisen volgens:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- UIC 533 "bescherming door aarding van metalen onderdelen"</li> <li>- UIC 552 "elektrische voeding voor treinen"</li> <li>- NEN-EN 50153 "Spoorwegen en soortgelijk geleid vervoer - Rollend materieel - Beschermende maatregelen inzake elektrische veiligheid"</li> </ul>	<p>Beoordeeld binnen dossier #14 "Electrical Installation": Volgens het aardingstestraport voldoet de impedantie tussen voertuig en spoor aan de toetswaarde en is de aarding redundant uitgevoerd. Aan de eisen uit UIC 533 wordt voldaan.</p> <p>UIC 552 is volgens LR NL niet van toepassing op de V250.</p> <p>Op basis van documentatie over veiligheidssystemen voor toegang tot hoogspanningsapparatuur stelt LR NL dat het ontwerp van de V250 voldoet aan EN 50153.</p>
	<p>TSI HS RST:2002, par. 4.3.17: "Het rollend materieel dient te voldoen aan de normen EN 50153 en, met betrekking tot de aarding, aan de voorschriften uit bijlage O, 'beveiliging door massaverbindingen van metalen delen van rijkouwen'."</p>	<p>Op basis van documentatie over veiligheidssystemen voor toegang tot hoogspanningsapparatuur stelt LR NL dat het ontwerp van de V250 voldoet aan EN 50153.</p>
Weersomstandigheden	<p>TSI HS RST:2002, par. 4.3.12: "Omgevingsvoorwaarden voor</p>	<p>Getoetst binnen dossier #01 "General Plan" d.m.v. een beoordeling van het ontwerp.</p>

	<p>het materieel”, “Het rollend materieel alsmede de in de trein aangebrachte apparatuur dienen normaal in bedrijf te kunnen worden gesteld en te kunnen functioneren onder de omstandigheden als bedoeld in norm EN 50125-1 in de gebieden waarvoor het materieel is ontworpen en op de lijnen waarvoor het is bestemd.</p> <p>De klassen van de verschillende categorieën omgevingseisen waarmee naar gelang van de lijnen rekening dient te worden gehouden, zijn opgenomen in het register van infrastructuurvoorzieningen.”</p>	<p>Het beoordelingskader voor de (weers)omstandigheden heeft LR NL afgeleid uit het “Infrastructuurregister HSL-Zuid” (eisen ten aanzien van maximum- en minimumtemperatuur en zijwind) en verder uit EN 50125-1: “Omgevingsomstandigheden voor uitrusting - Deel 1: Uitrusting in rollend materieel” (o.a. eisen ten aanzien van temperatuur, luchtvochtigheid, neerslag, stof (“dust”), sneeuw en eis). Ten aanzien van (stuif)sneeuw stelt het beoorelingskader: “Alle sneeuw-, ijs- en vorstomstandigheden die zich voordoen in Nederland.”</p> <p>Uit de documentatie blijkt volgens LR NL duidelijk dat testen met betrekking tot omgevingsomstandigheden zijn gedaan voor vele systemen, hoewel deze zijn uitgevoerd om de naleving van EN 50155 (“Spoorwegen en soortgelijk geleid vervoer - Elektronische uitrusting voor rollend materieel”) aan te tonen. Voor sommige systemen blijkt uit de technische specificaties dat EN 50125-1 een eisenkader voor het ontwerp is.</p> <p>Op basis van deze documentatie heeft LR NL het vertrouwen dat de omgevingsomstandigheden waarin V250 wordt bediend, grotendeels zijn meegenomen in het ontwerp.</p> <p>In een e-mail heeft AnsaldoBreda toegelicht op welke wijze, bij het ontwerp van de apparatuur en onderdelen, rekening is gehouden met de effecten van vervuiling en stuifsnieuw (“powder snow”):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bescherming van alle luchtinlaten met roosters.</li> <li>- Roosters van de koeling zijn zodanig vormgegeven dat de ophoping van vuil of stuifsnieuw wordt voorkomen.</li> <li>- Bij systemen zoals compressoren, drogers en HVAC zijn luchtfilters toegepast, welke dienen te worden onderhouden conform onderhoudsplan.</li> <li>- Andere systemen die reiniging van opgehoopt stof vereisen, worden onderworpen aan preventief onderhoud zoals aangegeven in het onderhoudsplan.</li> <li>- Ventilatiekanalen die niet zijn voorzien van inlaatluchtfilters (en dus potentieel onderhevig zijn aan corrosie als gevolg van stof, luchtvervuilingen, etc.), zijn beschermd door een geschikte verflaag zoals bijvoorbeeld voor het motorluchtkanaal op tekening is weergegeven.</li> <li>- om verstopping door poedersneeuw te vermijden, zijn de luchtinlaten voor de tractiemotorkoeling aanwezig in gebieden van stilstaande luchtstroom (“stagnant air flow”).</li> </ul> <p>AnsaldoBreda stelt bij het ontwerp gebruik te hebben gemaakt van haar ervaring uit eerdere projecten met (hogesnelheids)spoormaterieel, waaronder de ETR500 (Italië, 300km/uur), EMU Class72 (Noorwegen, 160 km/uur) en Loco E402 (Italië, 200</p>
--	--	---

		<p>km/uur). Daarnaast stelt AnsaldoBreda als verder bewijs van de kwaliteit van het materieel dat in de laatste drie jaar van de exploitatie in Nederland en België de V250 nooit problemen heeft gehad die zijn veroorzaakt door vervuiling of sneeuw.</p> <p>Op basis van de documentatie en verdere informatie die AnsaldoBreda heeft verstrekt, heeft LR NL geconcludeerd dat de V250 treinstellen, evenals de apparatuur aan boord, in staat zal zijn in gebruik te worden genomen en normaal functioneren onder de omstandigheden zoals beschreven in het Infrastructuurregister HSL-Zuid.</p>
Batterij: brandveiligheid	Geen relevante eisen	
Deuren: ophanging	Geen relevante eisen	
Kabels en leidingen: bevestiging	Geen relevante eisen	





**Bijlage F: Documentenlijst**

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
001	Brief: Proces vergunningverlening V250	ILT-2013/20582	17-06-2013	Min I&M
002	E-mail: Aanvraag beoordeling software wijzigingen BL 8 en vergunningsplicht V250	-	26-10-2012	LR RE
003	Safety Evaluation Change Log High Speed Train Holland-Belgium	CSE-RAM – QB10P011281B REV. 0	1-10-2012	Ansaldobreda
004	Changes impact evaluation on Dutch technical requirements other than safety for High Speed Train Holland-Belgium	DD02P011318B REV. 0	8-10-2012	Ansaldobreda
005	Aanwijzing LR NL	VENW-2010/62263	1-11-2010	IVW
006	Brief: melding softwarewijziging BL 8 V250	ILT-2012/34798	16-11-2012	ILT
007	Brief: Aanvraag VGB AnsaldoBreda beproevingsritten V250	ILT-2012/37995	12-12-2012	ILT
008	Conceptrapport jaarlijkse audit bij LR NL	IVW-DR/BVI/04/K75.050.011	25-06-2003	IVW
009	Toezichtvisie Rail Rapport nieuwe Spoorwegwet	IVW-DR/BJZ/04/D41.003.015	11-10-2004	IVW
010	Inspectierapport LR NL voor Notified Body certificate	IVW-TER/KAB-TC/05/K75.050.017	11-07-2005	IVW
011	Aanwijzing Lloyd's Register Nederland als Keuringsinstantie	IVW-TER/KAB-TC/05/K75.050.018	9-11-2005	IVW
012	Bijlage 6 Veiligheidscertificaat Deel A en B	NL 20102163	15-12-2009	IVW
013	Definitief inspectierapport Lloyd's Register NL	T10-2494 03/VENW-2010/62481	21-10-2010	IVW
014	Rapport Proces Verstrekking beschikkingen ontheffingen en erkenningen	VENW/IVW-2010/16491	21-12-2010	IVW
015	Certificaat ISO 9001 2008	-	2-08-2011	BSI
016	Brief: Resultaat vervolgaudit 14 maart 2011	IENM-2011/4786	17-03-2011	IVW
017	Bewijs dekking van de uit wettelijke aansprakelijkheid voortvloeiende financiële risico's	B080115266P11	1-07-2011	Willis
018	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
019	Brief: Periodieke toetsing EU Bedrijfsvergunning ondertekend	IENM-2011/14624	8-09-2011	IVW
020	KvK Uitreksel Handelsregister	-	6-09-2011	KvK
021	Verklaring Omtrent Gedrag LR RE	RP00030910	15-09-2011	Min V&J
022	Brief: Aanmeldingsprocedure voor een notified body Kiwa NL	1110101547ir.	10-10-2011	Kiwa
023	Verklaring Beroepsbekwaamheid LR RE	LS/ME/7.029/03-447978	27-10-2011	LR RE
024	Brief: Lloyd's Register Rail Europe B.V. mbt Periodieke toetsing EU Bedrijfsvergunning	IENM-2011/14624	31-10-2011	LR RE
025	Brief opvragen verzekeringsbewijs periodieke toetsing Lloyd's	IENM-2011/23868	9-12-2011	IVW
026	VGB Beproevingritten V250 LRN dec11 scan origineel	-	20-12-2011	IVW
027	Brief: Periodieke toetsing bedrijfsvergunning (verzekeringsbewijs)	IENM-2011/23868	13-01-2012	LR RE
028	Rapport periodieke toetsing Lloyds	-	27-01-2012	IVW
029	Eindbrief periodieke toetsing Lloyds	ILT-2012/3256	3-02-2012	ILT
030	Brief over Memo met producten voor mogelijke CE	-	10-04-2012	Kiwa
031	E-mail: Memo met producten voor mogelijke CE	-	13-04-2012	Kiwa
032	Auditrapport LR RE Aanvraag erkenning	ILT/4709	27-04-2012	ILT

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
	vervoer gevaarlijke stoffen			
033	Routingformulier Behandelen aanvraag	IENM-2011/4084	8-05-2012	-
034	E-mail: Aanvraag VGB verlenging testen en overbrenging V250	-	1-10-2012	LR RE
035	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
036	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
037	Rapport Herijken Toezicht Spoor (definitief)	-	22-10-2012	ILT
038	Quality issues Uniform procesontwerp Vergunningverlening	-	1-11-2012	-
039	E-mail: Aanvraag VGB verlenging testen en overbrenging V250 (2)	-	2-11-2012	LR RE
040	E-mail: V250 BL 8 - keuring en vergunning	-	2-11-2012	ILT
041	Minuut Bevestiging verlenging testen v250	ILT-2012/33421	5-11-2012	ILT
042	E-mail: akkoord met E-mail van 2 nov bevestiging verlenging testen	-	5-11-2012	ILT
043	E-mail: antwoord LR RE op verlenging testen	-	6-11-2012	LR RE
044	Betalingsverzoek voor beoordeling dossier v250	-	15-11-2012	ILT
045	Brief melding softwarewijziging BL 8 V250	ILT-2012/34798	16-11-2012	ILT
046	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
047	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
048	Routingformulier Beschikkingen Spoorvoertuigen	-	17-04-2013	ILT
049	Procedure Toelating Spoorvoertuigen ILT	-	19-04-2013	ILT
050	Routingformulier registratie APS Rolling Stock NVR v 1.1	-	-	ILT
051	Aanvraagformulier registratie of autorisatie nationaal voertuigregister	-	-	ILT
052	Aantekeningen inspecteur	-	-	ILT
053	Organogram MINIENM	-	-	ILT
054	Commissie Besluit TSI Rolling Stock High Speed	2008/232/CE	26-03-2008	EU Commissie
055	Interoperabiliteitsrichtlijn EU	2008/57/EG	18-07-2008	EU Parlement en raad
056	Commissie Besluit TSI besturing en seingeving	2012/88/EU	23-02-2012	EU Commissie
057	Spoorwegwet NL	BWBR0015007	23-04-2003	Regering NL
058	Regeling eisen keuringsinstanties Spoorwegwet	BWBR0017709		Min V&W
059	Presentatie rolling stock approval process	FW/WRA028-001 v002	9-11-2010	Walenberg Rail Assessment
060	Presentatie interoperabiliteit high speed en conventioneel spoorwegsysteem	-	24-02-2011	E-railonsult bvba
061	Brief NS stopzetting v250	MvV/TdB/2013/014	3-06-2013	NS
062	Samenvatting TSI scope	-	26-03-2008	n.b.
063	Routingformulier Spoorvoertuigen v. 1.0	-	-	ILT
064	Kwaliteitshandboek - IVW TE Rail - ISO 9001 : 2000	-	4-02-2005	IVW
065	Routing bij inzetcertificaat of VGB voor spoorvoertuigen	PP-7.1F1	1-11-2007	IVW
066	Routing bij IZC/MTI of VGB voor spoorvoertuigen	PP-7.1F1	1-10-2009	IVW

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
067	Routingformulier Behandelen aanvraag Vergunningverlening spoorvoertuigen	Versie: 0.9	16-05-2011	IVW
068	Bedrijfsproces "Toelating en Continuering Spoorvoertuigen"	Versie 1.0, definitief	30-07-2007	IVW
069	Verslag sessie: Nadere invulling voertuigtoelating	-	1-11-2011	ILT
070	Korte vastlegging van de sessie op 27 april	-	10-05-2011	ILT
071	Verslag verantwoordelijkheden en rollen bij vergunningverlening	-	16-06-2011	ILT
072	Verslag verantwoordelijkheden en rollen bij vergunningverlening	-	7-06-2011	ILT
073	Organogram ILT	-	1-12-2012	ILT
074	Vergunning voor Indienststelling (VVI) EMU V250	-	6-07-2012	Min I&M
075	EC Declaration of Verification train V250	AQU/DCN/1200183	21-05-2012	Ansaldobreda
076	Intermediate EC Declaration of Verification V250 train	AQU/DCN/1200183	21-05-2012	Ansaldobreda
077	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	Ansaldobreda
078	Type Examination Certificate CCS	0676/1/SB/2012/CCS/EN/015	13-04-2012	LR NL
079	Certificate of Verification CCS	0676/5/SD/2012/CCS/EN/016	13-04-2012	LR NL
080	Type Examination Certificate RST	0676/1/SB/2012/RST/EN/017	15-05-2012	LR NL
081	Certificate of Verification RST	0676/5/SD/2012/RST/EN/018	15-05-2012	LR NL
082	Type Examination Certificate ENE	0676/1/SB/2012/ENE/EN/019	15-05-2012	LR NL
083	Certificate of Verification ENE	0676/5/SD/2012/ENE/EN/020	15-05-2012	LR NL
084	V250 Certification research for AnsaldoBreda v. 3.0	OC/RM/1845/03-328643	28-01-2011	LR NL
085	V250 Certification research for AnsaldoBreda v. 5.0	OC/RM/1845/03-328643	15-05-2012	LR NL
086	Begeleidende e-mail dhr. Schmidt (ProRail) bij T12-3094	-	12-06-2012	ProRail
087	Rapport T12-3094, onderwerp Materieeltoelating	hVo/3130350	11-06-2012	ProRail
088	Begeleidende e-mail ProRail Brief "Getekende versie Toelating materieel zonder ATBvv"	-	11-07-2012	ProRail
089	Brief "Getekende versie Toelating materieel zonder ATBvv"	3016600/ATB/HvO/3130333	10-07-2012	ProRail
090	ISA Report Track-train integrations tests of the V250	DeltaRail/11/10447/011	7-06-2011	DeltaRail
091	ISA Report Annex 4 Assessment matrix	Projectnummer:10447	13-05-2011	DeltaRail
092	Tijdslijn proces vergunningverlening	-	-	-
093	Safety Case rev15 EMU V250	AA041P8	24-02-2011	Ansaldobreda
094	Begeleidende e-mail "V250 MTI Aanvraag (deel 1)"	-	20-04-2012	LR NL
094a	464769 - V250 MTI aanvraag	-	20-04-2012	LR NL
094b.	464229 - V250 Concept Type Examination Certificate RST - Concept versie van 080.	0676/1/SB/2012/RST/EN/017	13-04-2012	LR NL
094c.	464230 - V250 Concept Certificate of Verification RST	0676/5/SD/2012/RST/EN/018	13-04-2012	LR NL
094d.	464232 - V250 Concept Type Examination Certificate ENE	0676/1/SB/2012/ENE/EN/019	13-04-2012	LR NL
094e.	464233 - V250 Concept Certificate of Verification ENE	0676/5/SD/2012/ENE/EN/020	13-04-2012	LR NL
094f.	464269 - V250 Motivatie document MTI aanvraag HSA (version 1)	OC/Jbo/3487/03-464269	13-04-2012	LR NL
094g.	Foto V250	-	-	LR NL

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
094h.	V250 concept DOV EG keuringsverklaring	0676/SB2012/CCS/EN/015 t/m 0676/5/SD/2012/ENE/EN/020	-	LR NL
094i.	328643 - V250 - Concept Certification re-search_version 19_	OC/RM/1845/03-328643	4-07-2012	LR NL
094j.	464225 - V250 Type Examination Certificate CCS (version 1)	0676/1/ SB/2012/CCS/EN/015	13-04-2012	LR NL
094k.	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	LR NL
094l	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	LR NL
095	Begeleidende e-mail "V250 MTI Aanvraag (deel 2)"	-	20-04-2012	-
095a	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	LR NL
096	Begeleidende e-mail "V250 MTI Aanvraag (deel 3)"	-	20-04-2012	-
096a	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	LR NL
097	Begeleidende e-mail "V250 MTI-aanvraag aanvullende documenten"	-	21-05-2012	-
097a	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
097b	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
097c	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
097d	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	LR NL
098	Begeleidende e-mail " RE V250 vervolg op Typevergunning Artikel 37A lid 2 vergunning"	-	9-07-2012	ILT
098a	Bijlage "Aanvraag Registratie of autorisatie nationaal voertuigregister"	-	-	Min I&M
098b	Bijlage "Machtiging tot Ingebruikname Elektrisch tienwagentreinset type Thalys PBKA"	IENM-2011/2615/K72.280.157	20-12-2011	-
098c	Bijlage "V250 trainsetnumbers"	-	-	LR NL
099	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	LR NL
100	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	LR NL
101	Jaarbericht 2011 Notified Body Lloyd's Register Nederland voor Inspectie Leefomgeving en Transport v. 1.0	OC/WR/007/03-45404	21-05-2012	LR NL
102	V250 - Updated authorisation process incl. TTI testing	OC/WR/1845/03-390043	22-01-2010	-
103	Appendix: V250 Project Derogation Justification	V250/APM/HW/10-1139	-	LR NL
104	LR Motivatie document MTI aanvraag tbv HSA	OC/Jbo/3487/03-464269	13-04-2012	LR NL
105	V250 CCS Specific application - Synthesis Assessment Report. ETCS, ATBL-NL, GSM-R voice and detection	OC/ML/1845/03-445523	13-04-2012	-
106	Assessment Modules conformity, suitability and verifications for interoperability- Final Draft	Modules CA-CA1-CA20CB-CC-CD-CF-CH-CH1-CV-SB-SD-SE-SF-SH1-SG_ver1.0.doc	5-10-2009	ILT
107	Minuut Kamerbrief vergunningsproces V250	ILT-2013-20581	14-06-2013	European Railway Agency
108	TSIs state of play	-	17-04-2013	ILT
109	Interne e-mail "V250 RKS RIS vergunning"	-	10-07-2012	EU Commissie
110	Modulebesluit EC inzake interoperabiliteit	32010D0713 / 2010/713/EU	9-10-2010	HSA en de staat
111	Concessieovereenkomst	-	5-12-2001	Min

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
112	Besluit spoorvoertuigen	-	-	NSHispeed
113	Dank namens HSA	-	9-11-2011	ILT
114	RE V250 Aanvraag registratie nationaal voertuigregister (naar RSV verzonden voor akkoord)	-	24-07-2012	-
115	Samenvatting ILT 130827	-	0-01-1900	LR NL
116	Ondertekende brief Verzoek naar aanleiding van Beschikking CSM Beoordelingsinstantie	OC/JvG?03-474498	20/08/2012	-
117	Aangepaste matrix van kennis medewerkers ivm 3522009	-	-	LR NL
118	Ondertekende brief Aanwijzing CSM assessment body	OC/WR/007/03-461935	20/03/2012	LR NL
119	Conformity Assessment	OC/AR/xxxx?03-465354	4-07-1905	ILT
120	Initiele Audit Lloyd's Register	ILT-2012/23979	8-02-2012	IVW
121	Kwaliteitshandboek Rail Procesbeschrijving	-	16-04-2009	ILT
122	Collegiale toets VVI	K72 281 007 T12-3094 VVI	6-07-2012	-
123	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	ILT
124	Presentatie vergunningen ILT Raildag sept 2012	-	-	Min V&W
125	Werkwijze projectgroep Loket 2003	DPVV.L.41.20	8-08-2003	-
126	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	
127	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
128	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
129	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
130	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
131	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	ILT
132	Beschikking aanvraag beoordelingsinstantie	ILT-2012/24002	6-08-2012	-
133	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	LR RE
134	Bijlage 4 managementhandboek (bijlage bij 120)	-	6-06-2012	ILT
135	Routingformulier behandeling aanvraag van DB Schenker	-	7-09-2010	LR NL
136	Reactie CSM auditrapport d.d. 16 juli 2012	OC/WR/007/03-473155	30-07-2012	-
137	Bijlage bij ISO/IEC 127020 Accreditatieverklaring	-	-	LR RE
138	System audit ISO 17020: 1998 Lloyd's Register Nederland B.V.	-	24-08-2010	LR RE
139	Procedure Assessment Body	-	6-06-2012	ILT
140	Routingformulier Behandelen aanvraag	ILT-2012/967	8-06-2012	LR NL
141	E-mail: Reactie CSM-rapport	-	31-07-2012	LR NL
142	Veiligheidsbeoordelingsverslag CSM Verordening (EG) Nr. 351/2009 Template	-	-	LR NL
143	Jaarkalender 2012 Workshops Llyod's Register	-	-	LR NL
144	Aanvraag herbeoordeling No-Bo/keuringsinstantie	OC/WR/007/03-393427	9-02-2010	-
145	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	IVW
146	Beschikking aanbieden inspectierapport en aanwijzing	VENW-2010/62261	25-10-2010	LR NL

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
147	E-mail: Pre-audit NoBo Lloyds Register	-	16-08-2010	IVW
148	Routing inspectieprojectformulier bij Lloyds	T10-2494 VENW/2009	17-08-2010	-
149	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	LR NL
150	Aantekeningen Overleg Lloyds 17-3-2010	-	17-03-2010	LR NL
151	Plan van Aanpak ISO 17020	OC/WR/007/03-397025	1-04-2010	IVW
152	T10 - 2494 Certificeringsplan II	OC/WR/007/03-393427 VENW-2010/59297	30-08-2010	-
153	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	LR NL
154	Brief Concept convenant en ISO17020-accreditatie	OC/WR/007/03-494979	20-03-2013	NS Internationaal B.V.
155	Periodieke toetsing EU Bedrijfsvergunning NS int	IENM-2011/24230 Int/2012/5020.048	20-02-2012	NS Insurance NV
156	Certificaat van verzekering NS Internationaal 2012	-	22-12-2011	Min V&J
157	Verklaring Omtrent Gedrag NS Int	RP00033948	13-02-2012	ILT
158	Eindbrief Periodieke toetsing Bedrijfsvergunning	ILT-2012/6888	7-03-2012	ILT
159	Brief verzoek aan HSA Verstrekken documenten	ILT-2012/4418	16-02-2012	NS Internationaal B.V.
160	Directieverklaring beroepsbekwaamheid NS Internationaal 2012	NS Int/2012.5020.042	31-01-2012	-
161	Veiligheidsverantwoordelijkheden 2012	-	22-02-2012	HSA
162	Overdracht verzochte documenten ( IENM - 201124232)	IENM -2011/24232 HAS/2012/5020.047	20-02-2012	ILT
163	Rapport periodieke toetsing HSA Beheer N.V. definitief	ILT-2012/7026	5-03-2012	IVW
164	Vergunning HSA verstrekken railvervoerdiensten	IVW-TER/KAB-TC/07/K20.1055.999	20-05-2009	IVW
165	Routingformulier T09-2158	T09-2158	23-09-2009	NSHispeed
166	Aanvraag vernieuwing Veiligheidscertificaten HSA	HAS/09/5022.015	26-08-2009	IVW
167	Brief Maatregelen nav Inspectie	VENW/IVW-2009/2158/42960 HAS/10/5020.008	15-06-2010	HSA
168	Aanvraag veiligheidscertificaten A en B door HSA Beheer	-	-	IVW
169	Veiligheidscertificaten A en B HSA Beheer	T09 2158 38486 NL81-0611909-B01	15-12-2009	IVW
170	T09 2158 HSA & Thalys certificeringplan	VENW/IVW-2009/2158/34494 HSA/09/5022.015	11-11-2009	NSHispeed
171	T09 2158 akkoord certificeringsplan 2009	VENW/IVW-2009/2158/34494 HSA/09/5022.020	12-11-2009	IVW
172	E-mail: betalingsverzoek aanmaken HSA en Thalys	-	17-09-2009	IVW
173	E-mail: Bewijs van registratie aanvraag HSA en info betalingsverzoek	-	23-09-2009	IVW
174	T09 2158 Tijdelijke Verlenging veiligheidsat-test	VENW/IVW-2009/2158/36176	24-11-2009	-
175	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	IVW
176	T09 2158 Continuerende Inspectie Rapport HSA Beheer NV	VENW/IVW-2009/2158/36070	14-12-2009	IVW
177	T09 2158 Beschikking op aanvraag veiligheidscertificaten	VENW/IVW-2009/2158/36106	14-12-2009	IVW
178	Bestuurlijke waarschuwing HSA Beheer getekend	IENM-2011/2537	14-02-2011	IVW
179	Rapport HSA Beheer N.V. Continuerende Inspectie 2011	IENM-2011/14551	1-09-2011	HSA
180	Aanvraag veiligheidscertificaat HSA Beheer	-	29-07-2013	EU Commissie

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
	N.V. 2013			
181	Checklist Verordening EU Nr. 11582010 Annex II	-	12-06-2013	ILT
182	Checklist Functie I ECM en onderhoud art 48 versie 01, 01-03-2013	-	3-01-2013	-
183	Uitdraai uit Nationaal Voertuigregister	-	-	ILT
184	Checklist Functie II ECM versie 01, 01-03-2013	-	1-03-2013	ILT
185	Checklist Functie III ECM versie 01, 01-03-2013	-	1-03-2013	ILT
186	Checklist Functie IV ECM en onderhoud art 48 versie 01, 01-03-2013	-	1-03-2013	HSA
187	Veiligheidshandboek HSA Beheer NV v 5.0 definitief	2013.5210.033	29-07-2013	HSA
188	Veiligheidshandboek HSA Beheer NV v 5.0 getekend voorblad en beleidsverklaring	2013.5210.033.1	29-07-2013	HSA
189	Veiligheidshandboek HSA Beheer NV v 5.0 beleidsverklaring onderhoud	2013.5210.033.2	29-07-2013	-
190	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
191	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
192	Veiligheidscertificaat HSA Beheer N.V. Deel A	T10250620350	20-10-2011	-
193	Veiligheidscertificaat HSA Beheer N.V. Deel B	T10250620350	20-10-2012	ILT
194	Verlenging certificaat HSA Beheer N.V. 25-10-2012	ILT-2012/10550	25-09-2012	ILT
195	Verlenging certificaat HSA Beheer N.V. 28-01-2013	ILT-2013/3877	28-01-2013	ILT
196	Aanvullende vergunning voor indienststelling TRAXX	ILT-2012/19316/K72.659B.085	30-10-2012	ILT
197	Inzetcertificaat HST-prio	IENM-2011/10251/k72.202.129	22-06-2011	ILT
198	Machtiging tot ingebruikname Thalys PBA	IENM-2011/2615/K72.280.156	20-12-2011	ILT
199	Machtiging tot ingebruikname Thalys PBKA	IENM-2011/2615/K72.280.157	20-12-2011	-
200	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	HSA
201	Lijst van verschillende typen rollend materieel HSA Beheer N.V.	-	-	HSA
202	Directieverklaring beroepsbekwaamheid management HSA Beheer N.V.	HAS/2013.5020.067	-	NSHispeed
203	Aftekenlijst PRS-001	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
204	Aftekenlijst PRS-002	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
205	Aftekenlijst PRS-003	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
206	Aftekenlijst PRS-005	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
207	Aftekenlijst PRS-007	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
208	Aftekenlijst PRS-008	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
209	Aftekenlijst PRS-010	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
210	Aftekenlijst PRS-011	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
211	Aftekenlijst PRS-012	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
212	Aftekenlijst PRS-014	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
213	Aftekenlijst PRS-015	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
214	Aftekenlijst PRS-016	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
215	Aftekenlijst PRS-017	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
216	Aftekenlijst PRS-018	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
217	Aftekenlijst PRS-019	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
218	Aftekenlijst PRS-020	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
219	Aftekenlijst PRS-021	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
220	Aftekenlijst PRS-022	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
221	Aftekenlijst PRS-023	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
222	Aftekenlijst PRS-024	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
223	Aftekenlijst PRS-026	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
224	Aftekenlijst PRS-027	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
225	Aftekenlijst PRS-029	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
226	Aftekenlijst PRS-030	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
227	Aftekenlijst PRS-031	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
228	Aftekenlijst PRS-032	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
229	Aftekenlijst PRS-033	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
230	Aftekenlijst PRS-036	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
231	Aftekenlijst PRS-037	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
232	Aftekenlijst PRS-038	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
233	Aftekenlijst PRS-039	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
234	Aftekenlijst PRS-042	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
235	Aftekenlijst PRS-043	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
236	Aftekenlijst PRS-044	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
237	Aftekenlijst PRS-045	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
238	Aftekenlijst PRS-048	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
239	Aftekenlijst PRS-051	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
240	Aftekenlijst PRS-052	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
241	Aftekenlijst PRS-055	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
242	Aftekenlijst PRS-056	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
243	Aftekenlijst PRS-057	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
244	Aftekenlijst PRS-060	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
245	Aftekenlijst PRS-061	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
246	Aftekenlijst PRS-062	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
247	Aftekenlijst PRS-064	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
248	Aftekenlijst PRS-068	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
249	Aftekenlijst PRS-069	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
250	Aftekenlijst PRS-073	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
251	Aftekenlijst PRS-074	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
252	Aftekenlijst PRS-076	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
253	Aftekenlijst PRS-077	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
254	Aftekenlijst PRS-081	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
255	Aftekenlijst PRS-082	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
256	Aftekenlijst PRS-085	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
257	Aftekenlijst PRS-086	FRM-001.3	14-06-2013	NSHispeed
258	PRS-001- Toevoegen, wijzigen, archiveren en verwijderen van KMS processen	-	29-07-2013	NSHispeed
259	PRS-002- Opstellen en Uitvoeren Auditjaar-plan KMS	-	30-07-2013	NSHispeed



Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
260	PRS-003- Onderzoeken veiligheidsstoring materieel	-	22-07-2013	NSHIspeed
261	PRS-005- Periodiek rapporteren veiligheid	-	23-07-2013	NSHIspeed
262	PRS-007- Uitvoeren van testritten	-	7-09-2013	NSHIspeed
263	PRS-008- Opstellen en wijzigen personeelsrooster	-	18-07-2013	NSHIspeed
264	PRS-010- Opstellen, wijzigen, archiveren en verwijderen documenten	-	23-07-2013	NSHIspeed
265	PRS-011- Overdragen productievoorbereiding aan productcontrol	-	24-07-2013	NSHIspeed
266	PRS-012- Beheren actuele materieelconfiguratie	-	25-07-2013	NSHIspeed
267	PRS-014- Opstellen en bijstellen veiligheids-KPI's	-	18-07-2013	NSHIspeed
268	PRS-015- Opstellen en wijzigen handboeken	-	1-07-2013	NSHIspeed
269	PRS-016- Opleiden van Rijdend Personeel bij wijzigen opleidingsprofiel	-	26-07-2013	NSHIspeed
270	PRS-017- Besturen van de vloot	-	24-07-2013	NSHIspeed
271	PRS-018- Identificeren en toewijzen van veiligheidstaken	-	22-07-2013	NSHIspeed
272	PRS-019- Beheren en verspreiden organogram	-	26-07-2013	NSHIspeed
273	PRS-020- Monitoren inzetbeperkingen materieel	-	24-07-2013	NSHIspeed
274	PRS-021- Uitvoeren en registreren MO_PO	-	1-07-2013	NSHIspeed
275	PRS-022- Uitvoeren en registreren van opleidingen en instructies	-	24-07-2013	NSHIspeed
276	PRS-023- Opstellen en wijzigen opleidingen	-	19-07-2013	NSHIspeed
277	PRS-024- Registreren en onderzoeken veiligheidsincident	-	25-07-2013	NSHIspeed
278	PRS-026- Uitvoeren en vastleggen managementreview	-	23-07-2013	NSHIspeed
279	PRS-027- Contracteren instandhouding materieel	-	22-07-2013	NSHIspeed
280	PRS-029- Overdragen materieel voor_na instandhouding	-	24-07-2013	NSHIspeed
281	PRS-030- Vastleggen, beheren en bewaken van contracten	-	29-07-2013	NSHIspeed
282	PRS-031- Vaststellen, implementeren en beoordelen van maatregelen	-	29-07-2013	NSHIspeed
283	PRS-032- Aanvragen en uitgifte cabinekaart	-	25-07-2013	NSHIspeed
284	PRS-033- Communiceren van veiligheidsinformatie	-	24-07-2013	NSHIspeed
285	PRS-036- Samenwerken met andere entiteiten	-	25-07-2013	NSHIspeed
286	PRS-037- Bepalen rol en verantwoordelijkheden HSA materieel en infra	-	26-07-2013	NSHIspeed
287	PRS-038- Voorbereiden wijziging materieel	-	25-07-2013	NSHIspeed
288	PRS-039- Beheren instandhoudingscontract	-	24-07-2013	NSHIspeed
289	PRS-042- Opstellen jaarplan veiligheid	-	23-07-2013	NSHIspeed
290	PRS-043- Beheren prestatie-indicatoren materieel	-	24-07-2013	NSHIspeed
291	PRS-044- People review veiligheid	-	22-07-2013	NSHIspeed
292	PRS-045- Opstellen en uitvoeren auditplan leveranciers	-	30-07-2013	NSHIspeed
293	PRS-048- Signaleren veiligheidsontwikkelingen	-	18-07-2013	NSHIspeed

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
294	PRS-051- Uitvoeren en registreren vakinhoudelijke begeleiding van Rijdend Personeel	-	1-07-2013	NSHIspeed
295	PRS-052- Uitvoeren van operationeel veiligheidsonderzoek Rijdend Personeel	-	24-07-2013	NSHIspeed
296	PRS-055- Toewijzen middelen veiligheidstaken	-	25-07-2013	NSHIspeed
297	PRS-056- Verwerken wijziging bedrijfsactiviteit	-	23-07-2013	NSHIspeed
298	PRS-057- Signaleren en verwerken wijziging in wet- en regelgeving	-	18-07-2013	NSHIspeed
299	PRS-060- Uitdiensttreden van Rijdend Personeel	-	24-07-2013	NSHIspeed
300	PRS-061- Indiensttreden van Rijdend Personeel	-	23-07-2013	NSHIspeed
301	PRS-062- Plannen en bewaken instandhouding materieel	-	24-07-2013	NSHIspeed
302	PRS-064- Inhuren van Rijdend Personeel en Rangeerders	-	1-07-2013	NSHIspeed
303	PRS-068- Melden en herstellen van defecten aan materieel	-	29-07-2013	NSHIspeed
304	PRS-069- Voorbereiden instandhouding materieel	-	23-07-2013	NSHIspeed
305	PRS-073- Monitoren en bijsturen van de treindienst	-	26-07-2013	NSHIspeed
306	PRS-074- Uitvoeren en opstellen RIenE	-	22-07-2013	NSHIspeed
307	PRS-076- Toelaten materieel	-	9-07-2013	NSHIspeed
308	PRS-077- Afhandelen nawerk materieel	-	24-07-2013	NSHIspeed
309	PRS-081- Inplannen en borgen van opleidingen	-	26-07-2013	NSHIspeed
310	PRS-082- Terugkomen na langdurige afwezigheid Rijdend Personeel	-	24-07-2013	NSHIspeed
311	PRS-085- Verwerken wijziging relevante veiligheidsinformatie	-	25-07-2013	NSHIspeed
312	PRS-086- Registreren materieel	-	9-07-2013	NSHIspeed
313	WI-001.1 - Toevoegen, wijzigen, archiveren en verwijderen van KMS processen	-	19-06-2013	NSHIspeed
314	WI-002.1 - Opstellen en Uitvoeren Auditjaarplan KMS	-	17-06-2013	NSHIspeed
315	WI-003.1 - Onderzoeken veiligheidsstoring materieel	-	24-07-2013	NSHIspeed
316	WI-005.1 - Opstellen maandrapportage veiligheid	-	30-07-2013	NSHIspeed
317	WI-005.2 - Opstellen kwartaalrapportage veiligheid	-	30-07-2013	NSHIspeed
318	WI-005.3 - Opstellen jaarrapportage veiligheid	-	30-07-2013	NSHIspeed
319	WI-008.1 - Opstellen en wijzigen personeelsrooster	-	30-07-2013	NSHIspeed
320	WI-010.1 - Opstellen, wijzigen, archiveren en verwijderen documenten	-	20-07-2013	NSHIspeed
321	WI-011.1 - Overdragen productievoorbereiding aan Productcontrol	-	25-07-2013	NSHIspeed
322	WI-012.1 - Beheren actuele materieelconfiguratie - ICR-rijtuigen	-	24-07-2013	NSHIspeed

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
323	WI-012.2 - Beheren materieelconfiguratie - TRAXX-locomotieven	-	24-07-2013	NSHispeed
324	WI-012.3 - Beheren actuele materieelconfiguratie - V250-materieel	-	25-07-2013	NSHispeed
325	WI-014.1 - Opstellen en bijstellen veiligheids KPI's	-	6-06-2013	NSHispeed
326	WI-015.1 - Opstellen en wijzgen Handboek rijdend personeel	-	30-07-2013	NSHispeed
327	WI-015.2 - Opstellen en wijzigen Handboek wachtdienst	-	30-07-2013	NSHispeed
328	WI-015.3 - Opstellen en wijzigen Handboek Alertering	-	30-07-2013	NSHispeed
329	WI-015.4 - Opstellen en wijzgen Veiligheids-handboek	-	30-07-2013	NSHispeed
330	WI-016.1 - Opleiden van Rijdend Personeel bij wijzigen opleidingsprofiel	-	23-07-2013	NSHispeed
331	WI-017.1 - Besturen van de vloot	-	22-07-2013	NSHispeed
332	WI-020.1 - Monitoren inzetbeperking materieel ICR-rijtuigen.	-	24-07-2013	NSHispeed
333	WI-020.2 - Monitoren inzetbeperkingen materieel - TRAXX locomotieven	-	22-07-2013	NSHispeed
334	WI-020.3 - Monitoren inzetbeperkingen materieel - V250-materieel	-	22-07-2013	NSHispeed
335	WI-021.1 - Uitvoeren en registreren MO_PO	-	23-07-2013	NSHispeed
336	WI-022.1 - Uitvoeren en registreren opleidingen en instructies	-	23-07-2013	NSHispeed
337	WI-024.1 - Registreren veiligheidsincident	-	30-07-2013	NSHispeed
338	WI-024.2 - Onderzoeken en opstellen (voorlopige) veiligheidsonderzoek	-	30-07-2013	NSHispeed
339	WI-027.1 - Contracteren instandhouding materieel	-	24-07-2013	NSHispeed
340	WI-029.1 - Overdragen materieel voorna instandhouding - ICR-rijtuigen	-	24-07-2013	NSHispeed
341	WI-029.2 - Overdragen materieel voorna instandhouding - TRAXX locomotieven	-	7-02-2013	NSHispeed
342	WI-029.3 - Overdragen materieel voorna instandhouding - V250-materieel	-	24-07-2013	NSHispeed
343	WI-030.1- Vastleggen, beheren en bewaken van contracten	-	29-07-2013	NSHispeed
344	WI-031.1 Vaststellen, implementeren en beoordelen van maatregelen n.a.v. evaluaties en audits	-	26-07-2013	NSHispeed
345	WI-032.1 Aanvragen en uitgifte cabinekaart	-	30-07-2013	NSHispeed
346	WI-033.1 - Communiceren van veiligheidsinformatie	-	30-07-2013	NSHispeed
347	WI-037.1 - Bepalen rol en verantwoordelijkheid HSA Materieel en Infra	-	24-07-2013	NSHispeed
348	WI-038.1 - Voorbereiden wijziging materieel - ICR-rijtuigen	-	24-07-2013	NSHispeed
349	WI-038.2 - Voorbereiden wijziging materieel - TRAXX locomotieven	-	7-02-2013	NSHispeed
350	WI-038.3 - voorbereiden wijziging materieel - V250-materieel	-	25-07-2013	NSHispeed

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
351	WI-039.1 - Beheren instandhoudingscontract - ICR-rijtuigen	-	24-07-2013	NSHIspeed
352	WI-039.2 - Beheren instandhoudingscontract - TRAXX locomotieven	-	7-02-2013	NSHIspeed
353	WI-039.3 - Beheren instandhoudingscontract - V250-materieel	-	24-07-2013	NSHIspeed
354	WI-042.1 - Opstellen jaarplan veiligheid	-	30-07-2013	NSHIspeed
355	WI-043.1 - Beheren prestatie indicatoren materieel - ICR-rijtuigen	-	24-07-2013	NSHIspeed
356	WI-043.2 - Beheren prestatie indicatoren materieel - TRAXX locomotieven	-	24-07-2013	NSHIspeed
357	WI-043.3 - Beheren prestatie-indicatoren materieel - V250-materieel	-	24-07-2013	NSHIspeed
358	WI-051.1 - Uitvoeren vakinhoudelijke begeleiding van Rijdend Personeel	-	22-07-2013	NSHIspeed
359	WI-052.1 - Uitvoeren van operationeel veiligheidsonderzoek Rijdend Personeel	-	23-07-2013	NSHIspeed
360	WI-060.1 - Uitdiensttreden van Rijdend Personeel	-	23-07-2013	NSHIspeed
361	WI-061.1 - Indiensttreden van Rijdend Personeel	-	16-07-2013	NSHIspeed
362	WI-062.1 - Plannen en bewaken instandhouding materieel - ICR-rijtuigen	-	24-07-2013	NSHIspeed
363	WI-062.2 - Plannen en bewaken instandhouding materieel - TRAXX locomotieven	-	7-02-2013	NSHIspeed
364	WI-064.1 - Inhuren van Rijdend Personeel	-	23-07-2013	NSHIspeed
365	WI-068.1 - Melden en herstellen defecten aan materieel - ICR-rijtuigen	-	24-07-2013	NSHIspeed
366	WI-068.2 - Melden en herstellen defecten aan materieel - TRAXX locomotieven	-	7-02-2013	NSHIspeed
367	WI-068.3 - Melden en herstellen defecten aan materieel - V250-materieel	-	24-07-2013	NSHIspeed
368	WI-068.4 - Melden en herstellen defecten aan materieel - Thalys	-	24-07-2013	NSHIspeed
369	WI-069.1 - Voorbereiden instandhouding materieel - ICR-rijtuigen	-	24-07-2013	NSHIspeed
370	WI-073.1 - Checken inzetbaarheid materieel bij wijzigen van inzet materieel	-	22-07-2013	NSHIspeed
371	WI-073.2 - Checken inzetbaarheid Rijdend Personeel bij wijzigen van inzet Rijdend Personeel	-	22-07-2013	NSHIspeed
372	WI-073.3 - Inschakelen wachtdiensten bij veiligheidsstoring of -incident	-	22-07-2013	NSHIspeed
373	WI-074.1 uitvoeren en opstellen RIenE	-	13-07-2013	NSHIspeed
374	WI-074.2 uitvoeren en opstellen basis RIenE	-	30-07-2013	NSHIspeed
375	WI-076.1 - Toelaten materieel	-	24-07-2013	NSHIspeed
376	WI-077.1 - Afhandelen nawerk materieel	-	24-07-2013	NSHIspeed
377	WI-081.1 - Inplannen en borgen van opleidingen voor Rijdend Personeel	-	30-07-2013	NSHIspeed

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
378	WI-081.2 - Inplannen en borgen van opleidingen voor niet-rijdend personeel	-	30-07-2012	NSHispeed
379	WI-082.1 - Terugkomen na langdurige afwezigheid Rijdend Personeel	-	22-07-2012	NSHispeed
380	WI-085.1 Verwerken wijziging relevante veiligheidsinformatie	-	30-07-2013	NSHispeed
381	WI-086.1 - Registreren materieel	-	24-07-2013	NSHispeed
382	Auditorganisatie en - Beleid	-	13-06-2013	NSHispeed
383	Auditplan KMS 2013	-	13-06-2013	NSHispeed
384	Auditplanning 2013	-		NSHispeed
385	Basis RI&E	2013.5245.001	29-07-2013	HSA
386	Handboek wacht dienst juli 2013	HSA/10/5297.012	29-07-2013	NSHispeed
387	Traxx, verlenging onderhoudsovereenkomst Bombardier	HSA11134	21-12-2013	NS Int, NedTrain
388	Instandhoudings- en servicecontract ICE	NT. B&D 90203		HSA, NedTrain
389	Instandhoudings- en servicecontract Thalys	NT. B&D 80357	12-01-2012	NS Int, NedTrain
390	Instandhoudings- en serviceovereenkomst - IC Berlijn - NedTrain-NS Int	NT. B&D 80359		NS Int, NedTrain
391	Instandhoudings- en serviceovereenkomst NS Internationaal BV en NedTrain BV	NT. B&D 90203	14-12-2010	HSA, NedTrain, NS Int.
392	Instandhoudings- en serviceovereenkomst Tijdelijk Fyra materieel	NT. B&D 100072	-	HSA, NedTrain
393	Instandhoudingscontract V250	NT. B&D 100071	1-04-2010	NedTrain
394	Instandhoudingsreglement ICE 3M	-	1-06-2010	HSA
395	Jaarplan Veiligheid 2013	2013.5215.046	30-05-2013	HSA
396	Jaarverslag veiligheid HSA 2012	HSA/2013/5215.001	13-05-2013	HSA
397	Lesplan Veiligheidsbeheersysteem	-	29-07-2013	NSHispeed
398	NS HispeedMonitor veiligheid Q1 2013	NS Hispeed/2012/5215/045	9-04-2013	NSHispeed
399	Opleidingscentrum beleidsplan 2012-2015	-	-	NSHispeed
400	Sheet veiligheid Q1 2013	-	-	ProRail
401	Toegangsovereenkomst HSL HSA Beheer NV en ProRail BV 2013	3205585	6-12-2012	HSA
402	Toelichting bijlage 2m - overzicht van documenten	-	-	-
403	Totaal overzicht RI&E Plan van Aanpak ARBO	-	-	NSHispeed
404	TRAXX - Addendum 1 Onderhoudsovereenkomst Bombardier Services-HSA	-	11-12-2008	HSA
405	TRAXX - Addendum 2 Onderhoudsovereenkomst Bombardier Services-HSA	-	28-04-2010	HSA
406	TRAXX - Addendum 3 Onderhoudsovereenkomst Bombardier Services-HSA	-	17-12-2010	HSA
407	TRAXX - Addendum 4 extended Onderhoudsovereenkomst Bombardier Services-HSA	-	30-06-2010	HSA
408	TRAXX - Addendum 4 Onderhoudsovereenkomst Bombardier Services-HSA	-	4-07-2007	NSHispeed
409	PRS-016 Auditrapport Proces Opleiden nieuw rijdend personeel	-	16-07-2013	

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
410	TRAXX - Appendices Onderhoudsovereenkomst Bombardier Services-HSA	-	-	HSA
411	TRAXX - Onderhoudsovereenkomst Bombardier POA Vansteenkiste	-	22-09-2011	
412	TRAXX - Onderhoudsovereenkomst Bombardier Services-HSA	-	4-07-2007	NSHispeed
413	TRAXX - Verlengingsbrief Bombardier tm 30 september 2013	HSA11136	18-04-2013	BOMBARDIER
414	TRAXX - Verlengingsbrief na addendum 4 extended	2011/EVE/AVA-001	31-01-2011	HSA
415	TRAXX Onderhoudsovereenkomst [Addendum 1 voor 2012] Bombardier Services - HSA	-	6-02-2012	HSA
416	TRAXX Onderhoudsovereenkomst [Addendum 2 voor 2013-2014] Bombardier Services - HSA	-	17-06-2013	-
417	TRAXX Onderhoudsovereenkomst Bombardier Services - HSA	-	2-01-2011	HSA
418	Voorbeeld Cabinekaart HSA	-	29-07-2013	HSA
419	Brief aanvraag verlenging veiligheidscertificaten HSA 2013	HSA/2013.5020.067	29-07-2013	ILT
420	Certificaat verlenging 1-8-2013	NL11 2011 2506B	31-07-2013	HSA
421	Hoofdlijnen HSA (verleden en toekomst) aug 2013	-		ILT
422	HH audits Thalys NL waarschuwingsbrief	ILT02912/13589	19-10-2013	NSHispeed
423	reactie HISpeed op mededeling last onder dwangsom	MJ/AW/20130624	24-06-2013	ILT
424	Brief voornemen Last onder dwangsom	ILT-2013/15033	12-03-2013	HSA
425	Jaarverslag veiligheid 2011 High Speed Alliance HSA	20.125.215.033	11-06-2012	NSHispeed
426	Begeleidende brief jaarverslag veiligheid 2012	HSA/2013/5215.001	17-06-2013	
427	Aantekeningen inspecteur	-	-	HSA
428	VMS HSA Safety Requirements Specification	HSA/08/5400.047	8-08-2008	-
429	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	NSHispeed
430	VMS Topdocument Safety Case HSL-Zuid HSA Beheer N.V.	HSA/08/5400.115	8-08-2008	HSA
431	VMS Veiligheidshandboek HSA Beheer N.V. Februari 2010	HSA/10/5400.088	24-02-2010	-
432	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
433	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
434	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
435	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
436	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
437	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
438	Brief ontbrekend verzekeringsbewijs	-	-	-
439	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
440	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
441	Vervallen vanwege dubbel ontvangen do-	-	-	-

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
	cument			
442	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
443	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
444	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	ILT
445	Routingformulier Behandelen aanvraag	IENM-2011/14589	7-09-2010	LR RE
446	Aanvraag formulier veiligheidscertificaat A en B	-	8-09-2009	LR RE
447	E-mail: aanvraag veiligheidscertificaat A en B	-	9-09-2009	IVW
448	Beschikking op aanvraag	VENW/IVW-2009/2163/38231	6-01-2010	LR RE
449	cross reference veiligheidsbeheerssysteem tabel	STM/GLL/PJ NR/03-	25-08-2009	IVW
450	Inspectierapport Lloyd's register rail europe	VENW/IVW-2009/2163/37097	6-01-2010	IVW
451	Brief maatregelen tekortkomingen inspectie	VENW-201/53968	11-08-2010	LR RE
452	Managementhandboek	-	3-09-2009	IVW
453	Brief maatregelen tekortkomingen	VENW/IVW-2009/2163/42945	2-02-2010	-
454	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	LR RE
455	Origineel Veiligheidscertificaat Deel A en B	-	-	IVW
456	Veiligheidsattest	-	16-12-2006	IVW
457	Vergunning voor het verstrekken van railvervoerdiensten	-	-	IVW
458	Brief Tijdelijk verlenging veiligheidsattest	VENW/IVW-2009/2163/36180	24-11-2009	LR RE
459	Calamiteitenregeling Lloyds Register - Pro-rail Verkeersleiding (version 6)	TC/JvG/007/03-261124	4-01-2011	-
460	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
461	495600 - MATRIX procesmodel PVA planning VMS	-	29-04-2013	LR
462	495600 - MATRIX procesmodel	-	-	LR
463	486260 - Standaard RI&E beproevingsritten	486260	-	
464	505214 - Aanvraag ILT Checklist Verordening EU 1158 - 2010 inclusief aanwijzingen ILT	-	22-02-2011	LR RE
465	E-mail: IL T Rail en Wegvervoer voortgang aanvraag veiligheidscertificaat	496871/496873/496875	8-04-2013	LR RE
466	E-mail: Aanvraag veiligheidscertificaat A en B Lloyds	-	6-09-2012	LR RE
467	Aanvraag Veiligheidscertificaat A en B Lloyds	-	6-09-2012	ILT
468	Ambtshalve verlenging VA A+B Lloyds tot 2014	ILT-2013/13683 / O5/GL/007.36.003496475	15-04-2013	ILT
469	Brief herstellen beoordelingsgebreken	ILT-2012/35549	22-11-2012	ILT
470	Brief voortgang aanvraag LR RE veiligheids-certificaat A en B	ILT-2013/11724	26-03-2013	ILT
471	Aanwijzingen checklist verordening	2004/49/EG	9-12-2010	ILT
472	E-mail: aanvulling aanvraag veiligheids-certificaat LR RE	-	22-07-2013	-
472a.	Brief IL T Rail en Wegvervoer voortgang aanvraag veiligheidscertificaat	496475	4-08-2013	-

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
472b	Aanvraag ILT Checklist Verordening EU 1158 - 2010 inclusief aanwijzingen ILT (version 1)	505214	22-02-2011	LR RE
473	Jaarplan 2011-2012 Health & Safety	H&S/ME/03-437150	7-05-2011	LR RE
474	Health and Safety Policy	SMS 1.1 H&S Policy, rev 10/11		LR RE
475	E-mail: Overzicht documenten veiligheidssysteem beproevingsritten	-	22-01-2013	LR RE
476	Bijlage 3 "managementhandboek" vervoerderschap en uitvoeren beproevingsritten versie 5	03-219645	7-05-2013	LR RE
477	Notitie "Cross reference veiligheidssysteem voor spoorwegondernemingen met het managementhandboek voor vervoerderschap" versie 2	03-380007	30-08-2013	
478	Management Review	MS02-01-03		LR RE
479	Kwaliteitssysteem Procedure Projectbeheer 5.10 versie 9	03-231595	11-12-2009	LR RE
480	Kwaliteitssysteem Procedure 10.6 corrigerende en preventieve maatregelen versie 4	03-237044	25-10-2012	LR RE
481	Kwaliteitssysteem Procedure Interne Audit 10.2 versie 8	03-349210	18-03-2011	LR RE
482	Procedure aanstelling medewerkers en inhuur en inkoop van medewerkers hiërarchis 364776	364776	1-01-2012	LR RE
483	Kwaliteitssysteem Procedure Kwaliteitsdocumenten 10.4 versie 3	03-231597	6-12-2010	LR RE
484	Kwaliteitssysteem Procedure 5.44 Beproevingritten versie 6	03-312825	7-05-2012	LR RE
485	Kwaliteitssysteem Procedure Inkoop-Inhuur	03-224756	29-11-2012	LR RE
486	Notitie periodieke Praktijk Check beproevingsrittleider	OS/DJV/beproevingritten/03-459801	3-07-2012	LR RE
487	Procedure Personal Performance Planning Hiërarchis: 03 333388	03 333388	-	LR RE
488	Safety Management System 11.1 Personal Protective Equipment revision 2	SMS 11.1 H&S PPE Rev 2	1-02-2012	LR RE
489	Safety Management System 1.6 Safety Meetings and Consultation with Employees	SMS 12.1 Control of contractors Rev 1	1-02-2012	LR RE
490	Proces Beproevingritten	-	-	LR RE
491	Protocol Lloyd's Register Rail Europe opvang schokkende gebeurtenissen	HYA 458754	1-11-2011	ILT
492	E-mail: van Ketel "update voortgang VMS van LR RE"	-	1-05-2012	LR RE
493	Safety management System 3.2 Risk Assessment	SMS 3.2 Risk Assessment rev 3	1-07-2012	LR RE
494	Kwaliteitssysteem Regeling Uitgifte toegangs- en beproevingsrittleiderbewijzen versie 6, regeling 2.5	03-263196	12-03-2012	LR RE
495	E-mail: Landkroon "Update voortgang VMS van LR RE"	-	29-04-2013	LR RE
496	Veiligheidsmanagementsysteem (VMS) processe en procedures	-	1-07-2013	LR RE
497	VMS beproevingsritten Procedure bepaling context (activiteiten, partijen en raakvlakken)	03-495548	15-04-2013	-
498	Vervallen vanwege dubbel ontvangen do-	-	-	LR RE



Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
	cument			
499	Kwaliteitssysteem Procedure Interne Audit 10.2 versie9	03-237044	27-05-2013	IVW
500	Notitie herziening toezichtplan Notified Bodies		27-06-2008	IVW
501	Toezichtplan keuringsinstanties artikel 93 Spoorwegwet		7-11-2008	LR RE
502	Procedure Corrigerende en preventieve maatregelen	03-349210	9-04-2012	LR RE
503	Procedure Bepaling Context (activiteiten, partijen en raakvlakken)	03-495548	15/04/13	LR RE
504	Procedure Bepalen en implementeren wijzigingen t.a.v. veiligheid gerelateerde vereisten	03-495549	5-06-2013	LR RE
505	Procedure Definitie en toewijzing functies en verantwoordelijkheden, bevoegdheden en bekwaamheid	03-495550	15/04/13	LR RE
506	Procedure Definieren veiligheidsdoelstellingen	03-495551	16/03/13	LR RE
507	Procedure Omzetten doelstellingen en jaarplannen in acties	03-495552	25/03/13	LR RE
508	Procedure Periodieke evaluatie van het veiligheidsbeheersysteem	03-495553	4-04-2013	LR RE
509	Procedure Inkoop - Inhuur	03-224756	29/11/2012	LR RE
510	Checklist aandachtspunten voor een inkoopspecificatie	-		LR RE
511	Procedure interfaces met partijen informatiestromen, communicatie en documentatie	03-495525	12-06-2013	LR RE
512	Procedure communicatie en documentatie VMS en veiligheidsbeleid	03-495526	27/05/13	LR RE
513	Procedure Regelmatige educatie en toetsing geschiktheid	03-495527	27/5/2013	LR RE
514	Procedure Competentiebeheersysteem	03-495528	24/05/2013	LR RE
515	Procedure voor het garanderen van de inzet van juiste personeelsleden, (meet-)apparatuur en materieel	03-495529	25/04/2013	LR RE
516	Procedure documenten mbt veiligheid ontvangst, uitgifte en verspreiding	03-495530	3-05-2013	LR RE
517	Procedure leveranciers monitoring en beoordeling	03-495532	5-05-2013	LR RE
518	Procedure onderhoud materieel: toewijzing van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden	03-495535	2-04-2013	LR RE
519	Procedure onderhoud, de afstemming en aanpassing van onderhoudsvereisten, normen, termijnen en processen	03-495536	19/04/13	LR RE
520	Procedure onderhoud, voorbereiding en planning	03-495537	19/04/13	LR RE
521	Procedure onderhoud materieel, het afsluiten van een contract vervoederschap	03-495544	18/4/13	LR RE
522	Procedure voor de vrijgave en beheersing van operationele documenten	03-495530	3-05-2013	LR RE
523	Contextbeschrijving	03-219645	7-07-2013	LR RE
524	Matrix procesmodel	-		LR RE
525	Management of Organisational Change	-	juli 2011	LR RE

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
526	Procedure Verdelingmiddelen t.a.v. veiligheid	03-495521	11-06-2013	LR RE
527	Procedure voor het monitoren en analyseren van veiligheidsgegevens	03-495522	1-06-2013	LR RE
528	Procedure monitoring van de doeltreffendheid van verbetermaatregelen en afspraken met partijen	03-495524	25-05-2013	LR RE
529	zie 511	-	-	LR RE
530	Procedure overzicht en beheer van het Veiligheid Management Systeem VMS	03-495556	15-04-2013	LR RE
531	Procedure voor het bepalen van risico's en het ontwikkelen van risicobeheersingsmaatregelen	03-495557	29-05-2013	LR RE
532	Procedure changemanagement	03-495559	15-06-2013	LR RE
533	Implementeren en monitoren van (gewijzigde) risicobeheersingsmaatregelen	03-495560	16-04-2013	LR RE
534	Procedure operationeel proces beproevingsritten	03-312825	1-07-2013	LR RE
535	Procedure calamiteiten	03-495541	15-05-2013	LR RE
536	Procedure Melding incidenten	03-495542	12-06-2013	ILT
537	Jaarverslag 2012 Inspectie Leefomgeving en Transport	-	mei 2013	
538	SLT: verleende ontheffingen artikel 29 BKS en procedures artikel 28 RKS	-	-	HSA
539	Toelichting onderhoud V250 treinen	HSA/2012/5020.049	3-02-2012	ILT
540	Minuut toelatingseisen V250 brief aan HSA	-	28-03-2012	Min V&W
541	Toezichtplan voor Notified Bodies	-	19-06-2001	LR RE
542	E-mail: TRIM: V250 Safety Case SASC V15	-	21-05-2012	ILT
543	E-mail: V250 inspectie proefbedrijf Den Haag HS-Brussel	-	15-02-2013	
544	V250-NOBO-0085 Ontheffingsaanvraag UIC Toelatingsbeoordeling remvoering Becorit BM 46 Loyd s ~ TC 06 N23.001.104	-	-	Min I&M
545	E-mail: derogation V250	-	13-09-2013	Min I&M
546	E-mail: V250 toetsingkader bevestigen	-	13-09-2009	
547	Tekst Notification aan EU TSI CCS v2	-	-	NS reizigers
548	Concept brief Hogesnelheidstrein voor HSL-vaststellen als project in vergevorderde staat	-	23-02-2010	NS FSC NMBS
549	Brief Toetsingskader V250 materieel	V250/APM/HW/10-1142	20-10-2010	Transportraad
550	Brief Commission decision 2006/860/EC art 6	BRE-VA/2008-08	26-03-2008	-
551	Voorstel aan DGP Derogation for HSL Zuid concerning the TSI SRT	-	-	NS FSC NMBS
552	Brief Hogesnelheidstrein voor HSL-vaststellen als project in vergevorderde staat	V250/APM/HW/10-1139	28-04-2010	Min V&W
553	Brief notification art 9 interop directive 2008/57	VENW/BSK-2010/90467	28-07-2010	-
554	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	RWS
555	EC Declaration of Verification CCS Subsystem	-	5-03-2009	RWS
556	EC Declaration of Verification ENE Subsystem	-	5-03-2009	RWS

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
	tem			
557	EC Declaration of Verification INS Subsystem	-	5-03-2009	IVW
558	Brief ERTMS versie HSL-zuid	IVW-TER/KAB-TC/05/U11.003.283	20-12-2005	Min I&M
559	E-mail: Concept brief aan NoBo	-	13-09-2013	Min I&M
560	E-mail: overzicht ontheffingen V250-materiaal	-	26-03-2012	ILT
561	E-mail: Type instelling A,B of C ISO 17020	-	18-09-2013	-
562	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	ProRail
563	Advies ProRail	IS/KM/ADV-T11-2913	2-12-2011	ProRail
564	Email: ProRail Advies T11-2913	-	2-12-2011	-
565	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
566	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	ILT
567	E-mail: Aanvraag VGB verlenging testen en overbrenging V250	-	20-12-2011	ILT
568	E-mail: V250 remsysteem - Fit for use TSI RS HS 4.1.5	-	8-08-2011	AnsaldoBreda
568a	V250 High Speed Trains: Fit for Use Brake TSI Assessment	-	8-06-2011	LR NL
568b	V250 Brief fit for use remmen TSI RS HS 4.1.5 (version 1)		15-06-2011	Divers
569	E-mail: verbod reizigersdienst L4 V250	-	18-01-2013	-
570	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
571	Verzoek om advies ProRail	-	2-11-2011	-
571a	445988 - V250 ISOV ENE SD (version 1)	-	-	-
571b	445989 - V250 ISOV RST SD (version 1)	-	-	-
571c	328643 - V250 - Certification research (version 18)	-	-	-
571d	447629 - V250 Aanvraag verlenging VGB testen en overbrenging	-	-	-
571e	447632 - Motivatie document aanvraag verlenging VGB V250 (version 1)	-	-	LR RE
572	E-mail: V250 MTI Aanvraag en NOBO certificaten	-	8-05-2012	ILT
573	E-mail: V250 MTI Aanvraag en NOBO certificaten	-	8-05-2012	-
574	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
575	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	LR RE
576	E-mail: V250 aamelding trein 4608 onder VGB HSA	-	21-05-2012	-
577	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	ILT
578	E-mail: V250 - de ATB-discussie	-	5-03-2012	-
579	VGB beproevingsritten V250	-	16-12-2009	-
580	VGB V250	-	21-12-2010	-
581	Verzoek om advies ProRail deel 2	-	2-11-2011	LR NL
581a	445898 - V250 ISOV RST SB (version 1)	0676/8/SB/2011/RST/EN/035	10-07-2011	LR NL
581b	445966 - V250 ISOV ENE SB (version 2)	0676/8/SB/2011/ENE/EN/036	11-07-2011	LR NL

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
581c	445968 - V250 ISOV CCS SB (version 1)	0676/8/SB/2011/CCS/EN/037	12-07-2011	LR NL
581d	445987 - V250 ISOV CCS SD (version 1)	0676/8/SD/2011/CCS/EN/040	13-07-2011	
581e	Foto V250	-	-	IVW
581f	VGB V250 tm eind 2011	lenM-2011/6340/K72.281.004	31/05/2011	LR NL
582	TRIM V250 - NOBO 0294 - Definitief AB Dossier train detection 2627 (GSM-R ETCS)	-	18/07/2011	AnsaldoBreda
582a	Dossier N° 26 & 27 - GSM-R, ETCS and train detection_R02	P/N AA062FH	7-11-2011	LR NL
583	V250 NOBO assessment SW aanpassing	OC/TVR/506/03-313798	18/04/2012	LR NL
584	V250 MoM IVW-Prorail-Nobo meeting CCS d.d. 01-02-2011 LR RE	OC/MDW/1845/03-424171	2-04-2011	-
585	routingformulier T11-2913	PP-7.1F1 of K72.281.006	27/10/2011	LR RE
586	TRIM V250 Software aanpassing voor HSA VGB	-	18/04/2012	-
587	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
588	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
589	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
590	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	LR RE
591	E-mail: V250 BTI log FB-26 en 27 ETCS specificaties	-	20/10/2011	ILT
592	E-mail: V250 Software aanpassing voor HSA VGB	-	31/05/2012	ILT
593	E-mail: Aanvraag VGB verlenging testen en overbrenging V250 d.d. 28-01-2013	-	28/01/2013	ILT
594	E-mail: V250 - Pre-operational test runs - Events E4 E6 and E17 - Confirmation of the statements ~ meeting on 16 May 2012	-	23/05/2012	IVW
595	Verklaring van Geen bezwaar HSA Operational evaluation-crew training V250 nov11	lenM-2011/21439/K72.281.005	11-07-2011	-
596	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	LR NL
597	E-mail: FW V250 certification board	-	16/02/2011	-
598	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	ILT
599	E-mail: Aanvraag beoordeling software wijzigingen BL 8 en vergunningsplicht V250 (2)	-	30/10/2012	-
600	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	IVW
601	Specificaties ERTMS ten behoeve van toelating V250 materieel op de HSL-Zuid infrastructuur IVW-DR TS 04 U11.003.197	IVW-Dr/TS/04/U11.003.197	13/12/2004	Min I&M
602	TRIM Gebruik van TSI HS Rolling Stock inzake toelating V250	-	13/06/2012	-
603	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
604	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
605	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	ProRail
606	E-mail: Document HSL-Zuid Management of	-	19-09-2013	ProRail

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
	Change			
607	Brief van ProRail over borging Management of Change HSL-Zuid	CMT/1027B/TRE/1783578	6-11-2009	Min V&W
608	Integrale Safety case HSL-Zuid	-	11-11-2008	Min V&W
609	Derde Kadernota Railveiligheid	-	-	Min V&W
610	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	ProRail
611	E-mail: M12003 ERTMS advies V250 definitief	-	14/02/2012	ProRail
612	E-mail: M12003 ERTMS advies V250 definitief V2	-	16/02/2012	-
613	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	Royaume de Belgique
614	V250 verbod reizigersdienst L4	SSICF_12_3_CV_020_BS_PR_2006_02_01	18/01/2013	ILT
615	Reactie op verzoek handhavend optreden door maatschappij Voor Beter OV	ILT-2013/20199	6-06-2013	NSHispeed
616	Ontvangstbevestiging HiSpeed	-	6-11-2016	ILT
617	Brief over inzet V-250	ILT-2013/20082	6-06-2013	ILT
618	E-mail over brieven V-250	-	6-06-2013	ILT
619	Interne e-mail ILT inzake administratie VVI-aanvraag V250-treinstellen	-	24/04/2012	ILT
620	Brief ILT over toelatingseisen V250 aan HSA	-	27/03/2012	NMBS
621	Presentatie persconferentie Beslissing NMBS over V250-stellen		31/05/2013	LR NL
622	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	LR NL
623	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	LR NL
624	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	LR NL
625	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	LR NL
626	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	LR NL
627	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	LR NL
628	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	Min I&M
629	Brief AnsaldoBreda EMC-tests V250	IENM/BSK-2011/13674	2-03-2011	AnsaldoBreda
630	AnsaldoBreda - Electromagnetische compatibiliteit - EMC tests V250 Hogesnelheidstrein	V250-BOM-1836	22/02/2011	NS FSC
631	EMC tests V250	V250-BOM-1836	24/02/2011	Min I&M
632	Brief aan Ansaldo met mededeling dat PropRail optreedt namens de staat	IENM/BSK-2011/44001	17/03/2011	Min I&M
633	EMC test V250 trains (2)	IENM/BSK-2011/63989	29/04/2011	RWS HSL-Zuid
634	V250 High speed train infrastructure parameters	HAVV\661448 en V250-INFR-25kV-001	28/09/2055	
635	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	AnsaldoBreda
636	Scan van 442.01	V250-M04.1 .07-TS00S1	21/11/2007	AnsaldoBreda
637	Diversen	PJ/Jbo/506/03-3207 1 6	24/07/2008	AnsaldoBreda

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
638	Ontheffingsaanvraag van Ansaldo Breda - V250 High Speed Trains	V250-NOBO-0179	28/07/2008	NSHispeed
639	Omklap Benelux	NSH/MSP/11-002	14/01/2011	-
640	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
641	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
642	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
643	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	Min I&M
644	Brief aan ProRail mbt EMC problematiek Ansaldo en Ultsluiten GTW-E	lenM/BSK-2011/44015	17/03/2011	Min I&M
645	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	Min I&M
646	Antwoord op vragen inzake V250 - zichtbaarheid treinfrenten	IENM/IVW-2011/5544	19/05/2011	LR NL
647	V250 - Ontheffingsaanvraag	OC/RM/1845/03-427218	14/03/2011	-
648	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	LR NL
649	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
650	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
651	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
652	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
653	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
654	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	ProRail
655	IVW - advies T11-2897	IS/KM/ADV-T11-2897	11-03-2011	IVW
656	IVW - 446099 - VGB aanvraagformulier voor HSA 6-10-2011	-	10-07-2011	Min I&M / RWS
657	Toetsingskader V250 Project	VenW/DGMO/2010/43471	28/04/2010	Min I&M
658	Toetsingskader V250 -materieel (ontheffing CCS)	VENW/BSK-2010/218882	17/12/2010	Min I&M
659	IJzel- en roest, 5-norm (art. 11.4 Concessie-overeenkomst)	VenW/DGMO/2010/4309	19/04/2010	NS reizigers
660	Hogesnelheidstrein voor HSL - vaststellen als project in vergevorderde staat	VENWDGMO-20105311	28-04-2010	NS
661	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
662	Appendix V250 Project Derogation Justification project subject to derogation	V250/APM/HW/10-1139	-	LR NL
663	V250 Aanvraag ontheffing van verplichtin	OC/RM/1845/03-409589	30-08-2010	Min V&W
664	Brief Ontheffing specificatie baseline voor V250 materieel	DG P/B&C/CBO/U.07.00044	26-04-2007	Min V&W
665	Brief V250 Ontheffingsaanvraag magneetrem	PJ/Jbo/506/03-307239	27-04-2007	LR NL
666	V250 (Hogesnelheidstrein HSL Zuid)	NSR/M&I/LM08061701 of VenW/DGMO-2008/76.05	-	NS
667	Implementatie strategie TSI SRT en PRM	NSR/M&I/1M08061701	26-06-2008	NS reizigers
668	Brief van HSA over beoordeling projectplan certificering inbouw STM ATB in Thalys	HSA/LF/2007/12	6-05-2007	HSA

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
669	Brief aan NS Internationaal BV over proefat- test - veiligheidsattest	IVW-TER/KAB- TC/06/K20.1029.07	6-11-2007	IVW
670	Brief aan Lloyds Register Nederland BV over beschikking V250 isolatie magneetremmen	IVW-TER/KAB- TC/07/N23.001.126	6-04-2007	IVW
671	Verzoek om meer specifieke informatie mbt V250 Materieel HSA	-	6-09-2004	HSL-Zuid
672	Ontheffingsverzoek ontsporingdetectie PB(K)A treinen en V250 treinen	-	26-07-2004	HSA
673	V250 High speed train infrastructure param- eters	HAVV\661448	28-09-2005	HSL-Zuid
674	Aanvraag informatie infra parameters	HAVV\661454	28-09-2005	HSL-Zuid
675	Obsoloute register of infrastructure V 0.2 DD 13 MEI 2005	-	-	-
676	V250 Ontheffingsaanvraag ontsporingde- tectiesysteem voor HSL-zuid	HAVV\705934	15-05-2006	HSL-Zuid
677	Ontheffing aerodynamica ontheffing V250	-	-	-
678	V250 Composition	-	-	-
679	Vervallen vanwege dubbel ontvangen do- cument	-	-	-
680	Train data Factsheet V250	-	13-09-2007	-
681	Vervallen vanwege dubbel ontvangen do- cument	-	-	AnsaldoBreda
682	Vervallen vanwege dubbel ontvangen do- cument	-	-	-
683	Brief Oversteken van neus GTW t.o.v. voors- te as	PT/AR/1089/03-324452 324452	23/11/2007	LR NL
684	Brief V250 - Lengte van automatische kop- peling	PJ/Jbo?506?03-327689	19-12-2007	LR NL
685	Brief V250 - Lengte van automatische kop- peling - beantwoording	IVW-TER/KAB/08/U11.003.430	31-01-2008	IVW
686	Nieuwsbericht over eerste rit V250	-	29-07-2012	treinreiziger.nl
687	Voortgangsrapportage 28 HSL-Zuid	-	23-03-2011	
688	Brief over vervoer HSL-Zuid	DGP/SPO/U.05.02475	11-10-2005	Min V&W
689	Brief feitenrelaas treinen HSL-Zuid	DGP/SPO/U.05.02651	8-11-2005	Min V&W
690	Brief V250 regelgeving en 2001/16/EC	PJ/Jbo/506/03-327795	9-01-2008	LR NL
691	Brief V250 Ontheffingsaanvraag omstandig- heden bij instap	T&C/Rme/506/03-3224	30-10-2007	LR NL
692	Brief V250 Ontheffingsaanvraag omstandig- heden bij instap	IVW-TER/KAB/08/N.23.001.145	4-03-2008	IVW
693	Memo "Opleidingen V250"	nsm/09300125	6-04-2009	NedTrain
694	Brief advies ProRail aanvraag VGB	IS/KM/ADV-T08-1788	10-12-2008	ProRail
695	Vervallen vanwege dubbel ontvangen do- cument	-	-	-
696	Brief "V250 Ontheffingsaanvraag aluminium reservoirs in plaats van stalen reservoirs"	PJ/Jbo/506/03-349058	28-08-2008	LR NL
697	Brief "V250-NOBO-0179 request for deroga- tion brake release time"	PJ	-	LR NL
698	Vervallen vanwege dubbel ontvangen do- cument	-	-	-
699	V250 Lostijd van de remcilinder, artikel 28 Regeling Keuring Spoorvoertuigen	PJ/jbo/506/03-351337	10-02-2008	IVW

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
700	Brief V250; Aluminium reservoirs, artikel 28 Regeling Keuring Spoorvoertuigen	PJ/jbo/506/03-349058	10-02-2008	IVW
701	Brief V250 regelgeving en 200116EC	PJ/jbo/506/03-327795	18-12-2008	IVW
702	Brief ROI Checklist V250	PJ/jbo/506/03-358124	12-08-2008	LR NL
703	Aanvraagformulier VerklaringGeenBezwaar en diverse documenten behorende bij aanvraag T08-1788		12-08-2008	LR NL
704	MoM High Level Meeting Fyra v250 final	03-401315	3-06-2010	NSHispeed
705	Update action list High Level Meeting v250	-	1-07-2010	NSHispeed
706	MoM High Level Meeting Fyra v250 final	-	1-07-2010	NSHispeed
707	Update action list High Level Meeting v250	-	8-04-2010	NSHispeed
708	MoM High Level Meeting Fyra v250final	-	21-10-2010	NSHispeed
709	MoM High Level MeetingFyra V250 final	-	18-11-2010	NSHispeed
710	MoM High LevelMeetingFyra V250 final	-	20-01-2011	NSHispeed
711	MoM High Level MeetingFyra V250 final	-	16-12-2010	NSHispeed
712	MoM HighLevelMeetingFyra V250 final	-	16-03-2011	NSHispeed
713	MoM HighLevelMeetingFyra V250 final	-	21-04-2011	NSHispeed
714	MoM HighLevelMeetingFyra V250 final	-	19-04-2011	NSHispeed
715	MoM HighLevelMeetingFyra V250 final	-	23-06-2011	NSHispeed
716	MoM HighLevelMeetingFyra V250 final	-	14-07-2011	NSHispeed
717	MoM HighLevelMeetingFyra V250 final	-	25-08-2011	NSHispeed
718	High level Team Planning v250 v08a legend	-	-	-
719	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
720	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
721	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
722	IVW - Aanvraagformulier verlenging VGB (385720)	-	5-11-2009	LR NL
723	IVW - Aanvraagformulier VGB 4 mei 2011	-	4-05-2011	LR NL
724	IVW - Aanvraagformulier VGB (5 november 2010)	-	5-11-2010	LR NL
725	IVW - advies ProRail 29 november 2010	-	29-11-2011	-
726	IVW - advies ProRail VGB 12 november 2009 (6565126)	IS/KM/ADV-T09-2206	12-11-2009	ProRail
727	IVW - advies ProRail VGB 24 mei 2011 (8849754)	IS/KM/ADV-T11-2734	24-05-2011	ProRail
728	IVW - advies ProRail VGB T11-2913 (2 december 2011)	IS/KM/ADV-T11-2913	2-12-2011	ProRail
729	IVW - Intern Routingformulier VGB 281-003	PP-7.1F1 of K72.281.006	27-10-2010	LR RE
730	IVW - Letter AnsaldoBreda Deregation Request	V250-NOBO-0085	7-11-2006	AnsaldoBreda
731	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
732	IVW - Verzoek van Lloyds verlenging VGB - 4 mei 2011	OC/MDW/1845/03-431876	4-05-2011	LR NL
733	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
734	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
735	IVW - VGB-certificaat K72-281-004 (8850009)	lenM-2011/6340/K72.281.004	31-05-2011	IVW
736	Vervallen vanwege dubbel ontvangen do-	-	-	-



Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
	cument			
737	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
738	Voorlopig ingebruikname advies Fyra V250 Amsterdam - Rotterdam per 10 september 2012	3128653	14-06-2012	Prorail/ NS Hispeed
739	Voorlopig ingebruiknameadvies Fyra Internationaal	3153128	8-08-2012	Prorail/ NS Hispeed
740	Ingebruiknameadvies Fyra V250 Internationaal	3215937	11-01-2012	Prorail/ NS Hispeed
741	Update bij het ingebruiknameadvies Fyra Internationaal	3238180	26-11-2012	Prorail/ NS Hispeed
742	Inspectieinstructie inzet en toelating spoorvoertuigen v0.3	RI- M10	16-05-2011	IVW
743	Voertuigregistratie in NVR themainspectiev1.1	RI- M10 Thema NVR	27-03-2012	IVW
744	Operationele materieel inspecties v2 0	RI-13M02, M03, M04, M04b, M06	4-12-2013	Min I&M
745	Inspectieinstructie onderhoud en beheer versie 1	RI-13M05	17-04-2013	Min I&M
746	Werkinstructie parkeren BO v0.1	RI-M09	8-01-2009	IVW
747	V06 Bediende cabine inspectieinstructie versie definitief 1.0	-	9-11-2012	IVW
748	Samenvatting MottMacDonald rapport	-	1-05-2013	MottMacDonald
749	Brief met reactie op bestuurlijke waarschuwing	005-2011 EJK/AW	18-02-2011	HSA
750	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
751	Traject vergunning HSA	IENM-2011/5547	29-03-2011	IVW
752	Ingebruiknemingsvergunning BE 51 2012 0007 (2)	-	8-02-2013	Belgie
753	Ingebruiknemingsvergunning BE 51 2012 0007 (1)	-	14-09-2012	Belgie
754	Hoorzitting kamer Belgie	-	-	Belgie
755	Acceptance of APSC Rev L	CMT/RWS/1024JK/2928896	10-03-2011	ProRail
756	Acceptance of APSC Rev L attachment	-	10-03-2011	ProRail
757	Documentatie ivm vernieuwing veiligheidscertificaten HSA 2010	HSA/10/5022.025	29-11-2010	NSHispeed
758	Opschorting aanvraag hernieuwing veiligheidscertificaten HSA	ILT-2012/34915	19-11-2012	ILT
759	Ambtshalve verlenging veiligheidscertificaat HSA	ILT-2013/3877 2012.5020.059	28-01-2013	ILT
760	Afspraken VMS Traject vergunning HSA	IENM-2011/5547	29-03-2011	IVW
761	Notulen bijeenkomst 6 certificeringstraject HSA 2013	-	20-06-2013	NSHispeed
762	Notulen bijeenkomst 7 certificeringstraject HSA 2013	-	24-07-2013	NSHispeed
763	Vastgesteld Verslag Stuurgroep HSL 22 april 2010	-	12-05-2010	Min V&W
764	Conceptverslag Stuurgroep HSL-Zuid 24 juni 2010	-	29-07-2010	Min V&W
765	Conceptverslag stuurgroep tbv 24 juni 2010	-	29-07-2010	Min V&W
766	Verslag stuurgroep HSL 25 maart 2010	-	7-04-2010	Min V&W
767	Verslag Stuurgroep HSL 18 februari 2010	-	3-03-2010	Min V&W
768	Verslag Stuurgroep HSL 14 januari 2010	-	14-01-2010	Min V&W
769	Verslag Stuurgroep HSL 23 september 2010	-	19-10-2010	Min V&W

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
770	Verslag Stuurgroep HSL 2 september 2010	-	20-09-2010	Min V&W
771	Vastgesteld Verslag Stuurgroep HSL 20 mei 2010	-	9-06-2010	Min V&W
772	Conceptverslag stuurgroep HSL 22 februari 2011	-	22-02-2011	Min V&W
773	Conceptverslag Stuurgroep HSL 22 maart 2011	-	22-03-2011	Min V&W
774	Conceptverslag Stuurgroep HSL 22 april 2011	-	22-04-2011	Min V&W
775	Conceptverslag stuurgroep HSL 17 mei 2011	-	18-05-2011	Min V&W
776	Verslag Definitief Stuurgroep HSL 24 juni 2011	-	28-06-2011	Min V&W
777	Conceptverslag stuurgroep HSL 25 augustus 2011	-	20-09-2011	Min V&W
778	Verslag stuurgroep HSL 25 aug incl commentaarpunten stuurgroepleden	-	20-09-2011	Min V&W
779	Conceptverslag stuurgroep HSL 26 september 2011	-	26-09-2011	Min V&W
780	Conceptverslag stuurgroep HSL 19 oktober 2011 incl. comm. HSA en NS FSC	-	19-10-2011	Min V&W
781	Conceptverslag stuurgroep HSL 17 november 2011	-	21-11-2011	Min V&W
782	Conceptverslag stuurgroep HSL 15 december 2011	-	15-12-2011	Min V&W
783	Verslag Stuurgroep HSL 25 januari 2012	-	20-02-2012	Min V&W
784	Verslag Stuurgroep HSL 21 februari 2012	-	29-02-2012	Min V&W
785	Verslag stuurgroep HSL 6 april 2012	-	16-04-2012	Min V&W
786	Verslag stuurgroep HSL 15 mei 2012	-	15-05-2012	Min V&W
787	Verslag Stuurgroep HSL 7 juni 2012	-	7-06-2012	Min V&W
788	Verslag Stuurgroep HSL 5 juli 2012	-	5-07-2012	Min V&W
789	Verslag Stuurgroep HSL 13 september 2012	-	22-10-2012	Min V&W
790	Verslag Stuurgroep HSL 1 november 2012	-	30-11-2012	Min V&W
791	Verslag Stuurgroep HSL 6 december 2012	-	3-04-2013	Min V&W
792	Verslag Stuurgroep HSL 14 februari 2013	-	2-04-2013	Min V&W
793	Verslag Stuurgroep HSL 7 maart 2013	-	7-03-2013	Min V&W
794	Verslag Stuurgroep HSL 4 april 2013	-	23-04-2013	Min V&W
795	Verslag Stuurgroep HSL 23 mei 2013	-	14-06-2013	Min V&W
796	Verslag Stuurgroep HSL 27 juni 2013	-	12-07-2013	Min V&W
797	Verslag Stuurgroep HSL 15 augustus 2013	-	6-09-2013	Min V&W
798	Voortgangsoverleg Staat - HSA 2002	HSA-02/14	10-12-2002	HSA
799	Voortgangsoverleg Staat - HSA 2003	2013/14	17-12-2003	HSA
800	Voortgangsoverleg Staat - HSA 2004	2004/10	14-12-2004	HSA
801	Voortgangsoverleg Staat Agenda HSA-HSL overleg 2005	2005/01	9-02-2005	HSA
802	Voortgangsoverleg Staat Concept Verslag HSA-HSL 2005	2005/03	6-04-2005	HSA
803	Voortgangsoverleg Staat Verslag HSA-HSL 2005	2005/04	29-06-2005	HSA
804	Voortgangsoverleg Staat Verslag HSA-HSL 2005	2005/05	24-08-2005	HSA
805	Voortgangsoverleg Staat Concept Verslag HSA-HSL 2005	2005/06	21-09-2005	HSA

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
806	Voortgangsoverleg Staat Concept Verslag HSA-HSL 2004	2004/10	14-12-2004	HSA
807	Voortgangsoverleg Staat Verslag HSA 2006	-	23-01-2006	Min V&W
808	Voortgangsoverleg Staat Verslag HSA-HSL 2006	2006/02	15-02-2006	HSA
809	Voortgangsoverleg Staat 2006	-	15-03-2006	HSA
810	Voortgangsoverleg Staat Verslag HSA 2006	06-04	12-04-2006	Min V&W
811	Voortgangsoverleg Staat Verslag HSA 2006	06-05	20-06-2006	Min V&W
812	Voortgangsoverleg Staat Verslag HSA 2006	06-06	17-07-2006	Min V&W
813	Voortgangsoverleg Staat Verslag HSA-HSL 2006	2006/03	19-07-2006	HSA
814	Voortgangsoverleg Staat Verslag HSA 2006	08-06	23-10-2006	Min V&W
815	Voortgangsoverleg Staat Concept Verslag HSA 2007	01-2007	7-02-2007	Min V&W
816	Voortgangsoverleg Staat HSA 2007	2007/02	30-03-2007	Min V&W
817	Voortgangsoverleg Staat Concept Verslag HSA 2007	02-2007	30-03-2007	Min V&W
818	Voortgangsoverleg Staat Concept Verslag HSA 2007	04-2007	6-06-2007	Min V&W
819	Voortgangsoverleg Staat Concept HSA 2007	-	20-06-2007	HSA
820	Voortgangsoverleg Staat Concept Verslag HSA 2007	06-2007	16-08-2007	Min V&W
821	Voortgangsoverleg Staat Concept Verslag HSA 2007	07-2007	3-12-2007	Min V&W
822	Voortgangsoverleg Staat HSA-HSL-Zuid	-	29-01-2008	Min V&W
823	Voortgangsoverleg Staat Concept Verslag 2008	-	28-02-2008	HSA
824	Voortgangsoverleg Staat Conceptn Agenda 2008	-	7-04-2008	Min V&W
825	Voortgangsoverleg Staat HSA 2008	-	14-08-2008	Min V&W
826	(concept) Agenda Voortgangsoverleg HSA-Staat 2008	-	12-12-2008	Min V&W
827	Verslag voortgangsoverleg HSA Staat 2008	-	5-06-2008	Min V&W
828	Voortgangsoverleg Staat - HSA 2008	-	12-09-2008	Min V&W
829	Definitief Voortgangsoverleg Staat - HSA 2009	-	3-03-2009	Min V&W
830	Definitief Voortgangsoverleg Staat - HSA 2009	-	24-03-2009	Min V&W
831	Definitief Verslag HSA-HSL overleg 2009	09049	14-04-2009	Min V&W
832	conceptverslag Voortgangsoverleg HSL-HSA 2009	-	11-06-2009	Min V&W
833	conceptverslag Voortgangsoverleg-HSA 2009	09079	9-07-2009	Min V&W
834	Verslag Voortgangsoverleg VenW-HSA 2009	091008	8-10-2009	Min V&W
835	Definitief verslag Voortgangsoverleg HSA 2010	-	27-10-2010	Min V&W
836	Verslag Voortgangsoverleg IenM-HSA 2010	-	17-11-2010	Min V&W
837	Verslag Voortgangsoverleg HSL- HSA 2010	HSL-HSA/2010-002	15-02-2010	NSHispeed
838	Concept verslag voortgangsoverleg HSL-HSA Staat 2010	HSL-HSA/2010-003	17-06-2010	NSHispeed
839	Concept verslag voortgangsoverleg HSL-HSA Staat 2010	HSL-HSA/2010-001	26-01-2010	NSHispeed
840	Concept verslag voortgangsoverleg HSA Staat 2010	-	12-04-2010	Min V&W
841	Overzicht Correspondentie HSL-HSA 12.11.09-26.01.10	-	26-01-2010	HSA

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
842	Concept verslag Voortgangsoverleg I&M/HSA 2012	NSH/Dir/Hispeed/dir/mw	8-11-2012	NSHispeed
843	Concept verslag Voortgangsoverleg I&M/HSA 2012	NSH/Dir/Hispeed/dir/mw	20-12-2012	NSHispeed
844	Verslag Voortgangsoverleg I&M/HSA 2012	NSH/Dir/Hispeed/dir/mw	4-07-2012	NSHispeed
845	Concept verslag Voortgangsoverleg I&M/HSA 2012	NSH/Dir/Hispeed/dir/mw	23-08-2012	NSHispeed
846	Concept verslag Voortgangsoverleg I&M/HSA 2013	NSH/Dir/Hispeed/dir/mw	7-02-2013	NSHispeed
847	Concept verslag Voortgangsoverleg I&M/HSA 2013	NSH/Dir/Hispeed/dir/mw	14-03-2013	NSHispeed
848	Mail verslag 12 mei	VENW/Hispeed	27-06-2011	Min V&W
849	Concept verslag HSL - HSA Voortgangsoverleg	Hispeed	4-07-2011	NSHispeed
850	Correspondentie MinVenW-HSA juni 2008	VENW/DGP-2008/6777 en HS/08-014	30-08-2008	NSHispeed en Min V&W
851	Mail NsHispeed, 120312 Input VGR30 V1	120312Input VGR30 V1	15-03-2012	NSHispeed
852	Mail NsHispeed, 120902 werkversie VGR 31 RT6	120902	3-09-2012	NSHispeed
853	Brief materieelplanning	HSA/07-021	8-06-2007	HSA
854	Brief HSA Wijzigingsvoorstel Concessie-overeenkomst	HSA/05-027	9-06-2005	HSA
855	Brief HSA ERTMS/ECTS-specificaties	HSA-05-031	17-06-2005	HSA
856	Brief HSA Materieelbestelling - Mijlpaal iii	HSA/04-029	22-03-2004	HSA
857	Brief HSA Mijlpaal iii CO	HSA/05-033	24-06-2005	HSA
858	Brief NS Exploitatie van de HSL-Zuid met ingang van 1 april 2007	Dir/AV/2005/251	10-06-2005	NS
859	Brief NS ERTMS	Dir/AV/2005/232	7-08-2005	NS
860	Mail b-rail, samenwerkingsovereenkomst - pragmatische reactie inzake de NMBS punten		17-09-2012	B-rail
861	Vorbereiding Bestuurlijk Overleg Grensoverschrijdend Verkeer Brabant-Belgie		1-09-2012	
862	Brief HSA, Aanvangsdatum	HSA-08-014	17-04-2008	NSHispeed
863	Verslag Voortgangsoverleg I&M/HSA 3 november 2011	NSH/Dir/Hispeed/dir/ar/00276	11-03-2011	NSHispeed
864	memo aan stuurgroep HSL-z - Voortgang deelproject Vervoer	HSL146548	31-10-2000	PO HSL-z
865	memo aan stuurgroep HSL-z - Voortgang deelproject Vervoer	HSL 180324	12-12-2000	PO HSL-z
866	Nota aan stuurgroep HSL-z - Organisatorische inbedding HSL Zuid deelproject Vervoer na afsluiting van het vervoerscontract	-	13-09-2001	-
867	Nota Stand van zaken vervoer HSL-Zuid/HSA	-	30-07-2004	Min V&W
868	Nota Timingsproblemen zijn op de ATB – ERTMS-transities	HAVV\652148	23-08-2005	Min V&W
869	Beknopt verslag stuurgroep HSL-Zuid	-	14-02-2005	-
870	Actualisatie risico's HSL-Zuid	PRBH\634225	9-06-2005	Min V&W, RWS
871	verslag Stuurgroep HSL-Zuid (4)	BJZ\649150	26-07-2005	Min V&W, RWS
872	verslag Stuurgroep HSL-Zuid (5)	HRM\662875	5-10-2005	Min V&W, RWS
873	verslag Stuurgroep HSL-Zuid (6)	BJZ\666533	10-10-2005	Min V&W, RWS
874	verslag Stuurgroep HSL-Zuid 18-07-05	BJZ\649150	26-07-2005	Min V&W, RWS
875	verslag Stuurgroep HSL-Zuid 16-03-05	BJZ\616672	24-03-2005	Min V&W, RWS

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
876	Verslag Stuurgroep HSL-Zuid (12)	HAVV\730453	10-11-2006	Min V&W, RWS
877	Verslag Stuurgroep HSL-Zuid (14)	HAVV\734397	29-12-2006	Min V&W, RWS
878	Stuurgroep HSL-Zuid 30-01-2006 nummer 8	BJZ\691201	27-03-2006	Min V&W, RWS
879	Verslag Stuurgroep HSL-Zuid (13)	HAVV\731336	30-11-2006	Min V&W, RWS
880	Startvoorwaarden commercieel vervoer december 2007	-	23-08-2007	Min V&W, RWS
881	Veilige ingebruikname vervoerssysteem HSL-Zuid	-	21-06-2007	Min V&W, RWS
882	1 Ingebruikname vervoerssysteem	-	-	-
883	Stuurgroep HSL - 23 februari 2007	PRBH\739534	27-02-2007	Min V&W
884	Stuurgroep HSL-Zuid - 20 september 2007	HAVV\756670	17-09-2007	Min V&W, RWS
885	Stuurgroep HSL-Zuid - 12 nov 2008	-	17-11-2008	Min V&W
886	Stuurgroepvergadering HSL-Zuid - 22 jan 2008	HAVV\764902	23-01-2008	Min V&W, RWS
887	memo Integraal Proefbedrijf ProRail-HSA/Start en memo Integraal Proefbedrijf ProRail-HSA/Start	-	19-03-2009	Min V&W
888	Stuurgroep HSL-Zuid 21 januari 2009	-	5-02-2009	Min V&W
889	Autorisatie ingebruikname V250 België	V250-BELG0192 SSCIF_12_3_CV_205_BS_PR_2006_02_01	30-07-2012	Belgie
890	Autorisatie ingebruikname van een reeks voertuigen V250 België	BE 51 2012 0007	14-09-2012	Belgie
891	Evaluatie Rapport ingebruikgenomen materieel V250 België (definitief)	041007MR_RAP-EVAD-RST-1X	1-06-2012	Belgorail s.a.
892	Brief: Feitenrelaar treinen HSL-Zuid	DGP/SPO/u.05.02651	8-11-2005	Min V&W
893	Brief: Inspectie bij HSA Beheer N.V.	IENM-2011/12719	14-07-2011	IVW
894	Brief: Tijdelijke verlenging veiligheidsattest	IENM-2011/13446	25-07-2011	IVW
895	Vervallen vanwege dubbel ontvangen document	-	-	-
896	Bijlage behorende bij Rapportage HSA Beheer N.V.	IENM-2011/14551	-	IVW
897	Brief: Verzoek opschorten aanvraag verlenging veiligheidsattest HSA Beheer	HSA/2011/5022.012	15-08-2011	HSA
898	Brief: Beschikking op aanvraag	IENM-2011/20332	20-10-2011	IVW
899	E-mail V250 Aanvraag registratie nationaal voertuigregister (naar RSV verzonden voor akkoord)	-	24-07-2012	ILT
900	E-mail v250 Aanvraag registratie nationaal voertuigregister artikel 37a lid 2 vergunning	-	23-07-2012	ILT
901	E-mail v250 Aanvraag registratie nationaal voertuigregister (naar RSV verzonden voor akkoord)	-	24-07-2012	ILT
902	E-mail Deel registratie V250 treinstel 4809 - onderdeel van T12-3169 (nog 10 treinstellen te registreren)	-	28-09-2012	ILT
903	E-mail V250 Bewijs nog 12x EMU V250 serie EG-keuringsverklaringen te ontvangen	-	10-08-2012	ILT
904	E-mail Deel registratie V250 trein 4805 - onderdeel van T12-3169	-	1-10-2012	ILT
905	E-mail Bewijs nog 9 treinstellen te registreren	-	4-10-2012	ILT

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
906	E-mail Deel registratie V250 treinstel 4809 - onderdeel van T12-3169	-	12-09-2012	ILT
907	E-mail Deel registratie 1x V250 trein 4804 Bewijs nog 11 te leveren	-	29-08-2012	ILT
908	E-mail V250 vervolg op Typevergunning Artikel 37A lid 2 vergunning	-	10-07-2012	ILT
909	Verklaring van Overeenstemming v250 (concept)	-	-	
910	E-mail v250 verklaring van overeenstemming	-	13-07-2012	ILT
911	Meerjarenplan 2012-2016 inspectie Leefomgeving en Transport	-	1-04-2012	ILT
912	Brief van Lloyd's aan Horvat mbt Vragen onderzoek proces van vergunningverlening V250	-	30-10-2013	LR NL
913	Documenten van LR NL onder geheimhoudings- en teruggaveverplichting (Niet digitaal op de schijf aanwezig)	-	-	LR NL
914	Concept ontheffingsverzoek ontsporingdetectie PB(K)A treinen en V250 treinen, versie 0.2, 23-7-04	HAVL549951	26-07-2004	RWS
915	Geluidsmodellering V250 treinen	HAST625352	21-04-2005	RWS
916	Het V250 project bij HSA	HAVV677273	1-12-2005	RWS
917	FW Aanvraag beoordeling software wijzigingen BL 8 en vergunningsplicht V250	-	30-10-2012	ILT
918	Besprekingsverslag VVI Aanvraag V250	467910	31-5-2012	LR RE
919	V250 ERTMS aanpassing remcurves voor NL	-	26-4-2013	LR NL
920	Definition of ETCS brake parameters of V250 for speeds until 160 kmh in The Netherlands	473139	30-7-2012	LR RE
921	Feitenrelaas: reactie Hoeberigs	-	-	
922	Feitenrelaas: reactie LR RE	-	-	LR RE
923	Feitenrelaas: reactie LR	-	-	LR NL
924	Feitenrelaas: reactie AnsaldoBreda	-	-	AnsaldoBreda
925	Feitenrelaas: reactie NS FSC	-	25/11/2013	NS FSC
926	Feitenrelaas: reactie HSA Beheer N.V.	-	-	HSA
927	Feitenrelaas: reactie ProRail	-	25/11/2013	ProRail
928	Aanvulling feitenrelaas bouwsteen E: reactie LR RE	-	-	LR RE
929	Aanvulling feitenrelaas bouwsteen E: reactie LR	-	-	LR NL
930	Aanvulling feitenrelaas bouwsteen E: reactie ILT	-	-	ILT
931	Aanvulling feitenrelaas bouwsteen E: AnsaldoBreda	-	-	AnsaldoBreda
932	2e reactie HSA op feitenrelaas.pdf	MJ/AW/03dec2013	3-12-2013	HSA
933	e-mail ATB-vv in V250	-	18-10-2011	LR RE
934	e-mail update ATB-vv	-	6-07-2012	HSA
935	Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet	-	27-05-2009	IenM

Nr.	Omschrijving	Referentie	Datum	Opsteller
936	Brief: Toetsingskader V250-materieel	VenW/BSK-2010/218882	7-01-2011	lenM
937	Brief: V250 ontheffingsaanvraag EMC testen	IVW-TER/KAB-TC/06/N23.001.095	6-07-2006	IVW
938	e-mail: V250 ERTMS aanpassing remcurves voor NL	-	6-05-2013	ILT
939	Beslissing op bezwaar	B-3-12-0174.001	7-02-2013	ILT
940	Brief: Toetsingskader V250-materieel	VenW/DGMO/2010/43471	28-6-2010	lenM