



Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer

Nationale Veiligheidsinstantie Jaarverslag 2009 België

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER
DIRECTORAAT-GENERAAL VERVOER TE LAND
DIENST VEILIGHEID EN INTEROPERABILITEIT VAN DE SPOORWEGEN
VOORUITGANGSTRAAT 56
1210 BRUSSEL

.be



INHOUDSTAFEL



A.1. Toepassingsgebied van het verslag	4
A.2. Samenvatting	5
B. Inleiding	6
1. Inleiding op het verslag.....	7
2. Informatie over de spoorwegstructuur (Bijlage A).....	7
3. Samenvatting – Algemene trendanalyse (bv. tendensen in de ontwikkeling van spoorwegveiligheid, certi- ficaten enz.).....	7
C. Organisatie	5
1. Inleiding op de organisatie.....	8
2. Organogram.....	10
D. Ontwikkeling van de spoorwegveiligheid	11
1. Initiatieven om de veiligheidsprestaties te behouden of te ver- beteren.....	11
2. Gedetailleerde analyse van de tendensen.....	12
3. Resultaten van de veiligheidsaanbevelingen.....	14
E. Belangrijke wijzigingen in de wetgeving en re- glementering	15
F. Ontwikkeling van de veiligheidscertificeringen ver- gunningen	17
1. Nationale wetgeving – startdata - beschikbaarheid.....	17
2. Cijfergegevens (Bijlage E).....	18
3. Procedureaspecten.....	18
G. Toezicht op spoorwegondernemingen en infra- structuurbeheerders	20
H. Verslag over de toepassing van de CSM betref- fende risicoanalyse en beoordeling	22
I. Besluiten van de NVI over het jaar waarover een verslag werd opgemaakt – Prioriteiten	23
J. informatiebronnen	24
K. Bijlagen	25

A.1. TOEPASSINGSGEBIED VAN HET VERSLAG

Dit verslag beschrijft de activiteiten van de Belgische Nationale Veiligheidsinstantie (NVI) in 2009. Het verslag werd geschreven door de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS).

De DVIS is een dienst van het Directoraat-Generaal Vervoer te Land, dat deel uitmaakt van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Het koninklijk besluit van 16 januari 2007 heeft de DVIS aangeduid als Nationale Veiligheidsinstantie. De DVIS kreeg alle taken toevertrouwd vastgesteld in artikel 16 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn (2004/49/EG).

Dit verslag is bedoeld om te voldoen aan artikel 18 van de Europese Veiligheidsrichtlijn. Het verslag baseert zich op de leidraad opgesteld door het Europees Spoorwegbureau en bevat alle punten uit artikel 18 van de Europese Veiligheidsrichtlijn.

A.2. SAMENVATTING

Het jaarverslag geeft een overzicht van de activiteiten van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen, die optreedt als de Nationale Veiligheidsinstantie, en geeft informatie over de evolutie van het nationaal spoorwegnet en de spoorwegoperatoren. Dit jaarverslag heeft betrekking op het jaar 2009. Het ernstige treinongeval van 15 februari 2010 van Buizingen met 19 dodelijke slachtoffers is bijgevolg niet opgenomen in dit verslag. Dit jaarverslag beschrijft aan de hand van de historische nationale veiligheidsindicatoren hoe de veiligheid op de nationale spoorweginfrastructuur evolueert.

Het veiligheidsniveau op het Belgische spoorwegnet steeg in de loop van 2009. Het aantal ongeoorloofde seinvoorbijrijdingen blijft problematisch.

In 2009 heeft de Belgische NVI een aanpassing aan de veiligheidsvergunning van Infrabel goedgekeurd, waardoor met de exploitatie op de nieuwe hogesnelheidslijnen met ETCS kon worden gestart. Deze spoorweglijnen zijn uitgerust met ETCS als enig controle-, besturings- en signaleringssysteem. De indienststelling ervan zorgde voor een toename van het aantal kilometerspoorlijn uitgerust met automatische treinbeveiliging (ATP) van 4,09% tot 11,03% van het totaal aantal kilometer spoorlijn.

In 2009 leverde de Belgische NVI 7 veiligheidscertificaten deel B, gebaseerd op het tweede spoorwegpak-

ket af. Eind 2009 werd meer dan 99% van de trein-kilometers op het Belgisch spoorwegnet gerealiseerd door spoorwegondernemingen met een veiligheids-certificaat gebaseerd op de Spoorwegveiligheidsrichtlijn. De infrastructuurbeheerder (IB) is begonnen met de installatie van het TBL1+-systeem. De NVI heeft de voorgestelde installatie aan boord aanvaard, en de ERA heeft een NID_STM-nummer toegekend aan TBL1+. De historische operator is aan het einde van het jaar begonnen met de installatie van TBL1+ aan boord.

Het nationaal voertuigregister (NVR), zoals vastgelegd in Beschikking 2007/756/EG, is nu volledig operationeel. Sinds het begin van november 2009 zijn alle voertuigen, toegelaten in internationaal verkeer, ingeschreven in het register bijgehouden door de NVI.

De beperkte personeelssterkte van de Belgische NVI liet niet toe om het aantal audits en inspecties in 2009 significant op te voeren. In 2009 is het personeelsbestand met slecht één medewerker uitgebreid. Het was niet mogelijk voor de NVI om aanzienlijk meer inspanningen te leveren om na te gaan of de nationale veiligheidsvoorschriften werden toegepast en om deze af te dwingen.

A decorative graphic on the left side of the page consists of three overlapping squares: a dark blue square at the top, a teal square in the middle, and a light green square at the bottom. To the right of these squares, a dark blue line starts at the top right, goes down, then right, then up, then right, then down, then right, and finally up to the top right corner of the page.

B. INLEIDING

1. INLEIDING OP HET VERSLAG

De DVIS begon zijn werkzaamheden als NVI op 2 februari 2007. Het jaar 2009 was het tweede volledige jaar waarin de DVIS werkzaam was als NVI. Het verslag bevat gegevens over alle activiteiten die de Veiligheidsrichtlijn vermeldt. Op 31 december 2009 beschikten al 8 van de 11 spoorwegondernemingen die actief zijn in België, over een veiligheidscertificaat gebaseerd op de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

De gegevens in dit verslag betreffende de veiligheidsindicatoren zijn, zoals de vorige jaren, gebaseerd op de historische nationale definities. Vanaf 2010 zullen de veiligheidsindicatoren in overeenstemming zijn met de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren.

De DVIS zal het Europees Spoorwegbureau een afschrift van dit verslag bezorgen. Dit verslag zal, samen met de originele Engelse versie en de Franse vertaling, ook op de website van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer beschikbaar zijn.

De DVIS zal ook een gedrukte versie maken voor beperkte verspreiding onder de nationale belanghebbenden en andere belangstellenden.

2. INFORMATIE OVER DE SPOORWEGSTRUCTUUR (BIJLAGE A)

- *Kaart van het netwerk*

De Belgische infrastructuurbeheerder INFRABEL stelde de bijgevoegde kaart ter beschikking. Opmerking: dubbelspoorlijnen worden twee keer geteld.

- *Lijst van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders*

De inlichtingen betreffende de volgens het tweede spoorwegpakket afgeleverde certificaten en vergunning zijn eigen informatie. De inlichtingen over de volgens het eerste spoorwegpakket afgeleverde certificaten is informatie die de FOD aan de DVIS bezorgde.

3. SAMENVATTING – ALGEMENE TRENDANALYSE (BV. TENDENSEN IN DE ONTWIKKELING VAN SPOORWEGVEILIGHEID, CERTIFICATEN ENZ.)

Over het algemeen kende het veiligheidsniveau van de Belgische spoorwegen globaal een verbetering, hoewel het aantal SPAD's (ongeoorloofde seinvoorbijrijdingen) problematisch hoog blijft.

Een beperkt aantal spoorwegondernemingen hebben nog een vergunning op basis van het eerste spoorwegpakket. In 2009 werd één veiligheidscertificaat deel A en werden meerdere veiligheidscertificaten deel B aan spoorwegondernemingen uitgereikt. In 2010 zullen meerdere kandidaat-spoorwegondernemingen de formele procedure starten om het veiligheidscertificaat deel B te krijgen.

De noodige veiligheidsmaatregelen als gevolg van

voorlopers van ongevallen in 2008, werden door de SO en de IB voor het overgrote deel toegepast. Het nationaal onderzoeksorgaan heeft als gevolg de onderzoeken van ongevallen in 2009 nog niet afgesloten.

Teneinde de bestaande wetgeving ter omzetting van de veiligheids- en interoperabiliteitsrichtlijnen aan te passen, werd een beperkt aantal nieuwe voorschriften in de Belgische wetgeving opgenomen.

Het toezicht op de IB en SO via controles, inspecties en audits werd heel beperkt opgevoerd.

C. ORGANISATIE

1. INLEIDING OP DE ORGANISATIE

De DVIS is een dienst van het Directoraat-Generaal Vervoer te Land, dat zelf deel uitmaakt van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

De wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen (artikel 12) vertrouwdde de taken bepaald in artikel 16 van de Veiligheidsrichtlijn, aan de DVIS toe. De wetgeving betreffende interoperabiliteit en de koninklijke besluiten kenden aan de Nationale Veiligheidsinstantie een aantal extra taken toe (zie verder). De omzetting van de Richtlijn betreffende het certificeren van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen, heeft de Nationale Veiligheidsinstantie aangeduid als de bevoegde instantie dat zal aan bod komen in het volgende jaarverslag.

De DVIS, die deel uitmaakt van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, vertegenwoordigt België in de vergaderingen van het Comité betreffende spoorweginteroperabiliteit en -veiligheid (het Comité vermeld in artikel 29 van Richtlijn 2008/57/EG betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem binnen de Gemeenschap) en in

de bijkomende werkgroepen van de Europese Commissie.

Op 31 december 2009 telde de DVIS 27 personeelsleden. Alle deskundigen zijn met verschillende taken belast. De organisatiestructuur van de DVIS ziet eruit als volgt:

Directeur van de DVIS: rechtstreeks ondersteund door personeel voor administratie en communicatie en een juridisch deskundige (6 personen).

Hoofdtaken:

- Algemeen beheer van de nationale veiligheidsinstantie, en deelname in het beheer van de federale overheidsdienst;
- Alle administratieve taken van de veiligheidsinstantie;
- Alle publicaties, zoals het jaarverslag, de website en andere wettelijke publicaties;
- Juridische ondersteuning betreffende de toepassing van Europese en nationale voorschriften;
- Deelname aan de activiteiten van het netwerk van nationale veiligheidsinstanties;
- Deelname aan de bijeenkomst van het Comité betreffende Spoorwegveiligheid en Interoperabiliteit;

- Algemeen toezicht op de uitvoering van de planning voor audits, inspecties en controles, het naleven van de wettelijke termijnen, en de begroting.

Dienst Veiligheid: Afdelingshoofd en zijn medewerkers (in totaal 9 personen):

Hoofdtaken:

- Uitreiking, verlenging, wijziging, toevoeging en intrekking van veiligheidscertificaten voor spoorwegondernemingen;
- Uitreiking van verlenging van bestuurder en attest van begeleider;
- Ontwikkeling van het nationale kader voor veiligheidsvoorschriften, instemmen met de operationele voorschriften opgesteld door de infrastructuurbeheerder;
- Follow-up van het nationale veiligheidsniveau, gebaseerd op de indicatoren en analyses van de tendensen overgemaakt door de B-Holding (deel van de NMBS-groep);
- Follow-up van de getroffen maatregelen, gebaseerd op de aanbevelingen gedaan door de Onderzoekers van ongevallen en incidenten;
- Ontwikkeling en follow-up van het NVI-plan voor controles, inspecties en audits;
- Follow-up van het veiligheidsbeleid van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder;
- Toezicht op opleidingsinstellingen en examens (tweede spoorwegpakket);
- Deelname aan de ERA-werkgroepen betreffende veiligheidsbeoordeling, uitreiking van vergunningen, rapportering en regelgeving.

Dienst Infrastructuur: Afdelingshoofd en zijn medewerkers (in totaal 5 personen):

Hoofdtaken:

- Toelating geven voor de indienststelling van de subsystemen infrastructuur, energie, en controle, besturing en seingeving (laterale);
- Toezicht op de toepassing van de eigen veiligheidsvoorschriften van de infrastructuurbeheerder;
- Deelname aan de ontwikkeling van de nationale en internationale technische voorschriften voor alle infrastructuurkwesties, het beheer van afwijkingen, nationale gevallen en openstaande punten in de TSI's;
- Erop toezien dat de interoperabiliteitsonderdelen overeenstemmen met de essentiële eisen;
- Deelname aan de voorbereiding van het infrastructuurregister (ERA-WG);
- Deelname aan de ERA-werkgroepen betreffende infrastructuur, energie en ERTMS.

Dienst Rollend materieel: Afdelingshoofd en zijn medewerkers (in totaal 7 personen):

Hoofdtaken:

- Toelating geven voor de indienststelling van alle types rollend materieel;
- Erop toezien dat de interoperabiliteitsonderdelen overeenstemmen met de essentiële eisen;
- Deelname aan de ontwikkeling van internationale en nationale technische voorschriften voor rollend materieel, het beheer van afwijkingen, nationale gevallen en openstaande punten in de TSI's;
- Ontwikkeling van de databank en classificatie van de nationale voorschriften voor wederzijdse erkenning zoals vastgesteld in de Interoperabiliteitsrichtlijn;
- Ontwikkeling van het nationaal voertuigregister (NVR) in overeenstemming met de algemene specificaties, de toekenning van de alfanumerieke code aan de voertuigen, en de gegevens invoeren en bijhouden in het NVR, de nationale vertegenwoordiger van de VKM (Vehicle Keeper Marking);
- Omzetting en toepassing van de internationale regelgeving voor het RID (inclusief de controle en rapportering over ongevallen);
- Toezicht op de remtesten van tram/metro, controle op het gebruik van historisch rollend materieel in de nationale spoorweginfrastructuur;
- Deelname aan de ERA-werkgroepen betreffende alle types rollend materieel, wederzijdse erkenning, ERATV en EMC.

Als Nationale Veiligheidsinstantie verleent de DVIS ook medewerking aan de werkgroepen van het ERA, en de dienst vult de vragenlijsten toegestuurd door de ERA in.

De DVIS vertegenwoordigt België ook in de werkgroepen rond veiligheid en interoperabiliteit van de Europese Commissie en in de werkgroepen van de OTIF (vooral de werkgroepen rond gevaarlijke goederen en tankgoederenwagens).

2. ORGANOGRAM

Bijlage B



D. ONTWIKKELING VAN DE SPOORWEG-VEILIGHEID

1. INITIATIEVEN OM DE VEILIGHEIDSPRESTATIES TE BEHOUDEN OF TE VERBETEREN

Tabel D.1.1. – Veiligheidsmaatregelen als gevolg van ongevallen of daaraan voorafgaande voorvallen

Ongevallen/voorlopers die tot de maatregel hebben geleid			Genomen veiligheidsmaatregel
Datum	Plaats	Beschrijving van de gebeurtenis	
26/04/2007	Izegem	Botsing tussen 2 passagierstreinen	Aanbevelingen werden toegepast. Zaak afgehandeld.
29/01/2008	Houyet	Ontsporing van een goederentrein op een hoofdlijn	Te beslissen
03/03/2008	Gembloux	Ongeval op een overweg	Aanbevelingen werden toegepast door de SO en de IB
03/07/2008	Hermalle-Sous-Huy	Frontale botsing tussen een passagiers- en een goederentrein	Aanbevelingen werden toegepast door de SO en de IB

25/10/2008	Walcourt	Werknemer betrokken bij een botsing	Aanbevelingen werden toegepast door de SO en de IB
14/11/2008	Diegem	Zijdelingse aanrijding tussen een dienst- en een passagierstrein	Te beslissen
23/05/2009	Dinant	Ongeval bij het vertrek van een passagierstrein	Het nationaal onderzoeksorgaan heeft het onderzoek nog niet afgerond
15/11/2009	Jemelle	Overlijden van een personeelslid	Het nationaal onderzoeksorgaan heeft het onderzoek nog niet afgerond
19/11/2009	Mons	Ontsporing	Het nationaal onderzoeksorgaan heeft het onderzoek nog niet afgerond

Tabel D.1.2 – Veiligheidsmaatregelen met andere oorzaken

Genomen veiligheidsmaatregel	Beschrijving van de aanleiding van de maatregelen
Nihil	

2. GEDETAILLEERDE ANALYSE VAN DE TENDENSEN

Belangrijke opmerking: om de cijfers voor de Belgische veiligheidsindicatoren te bepalen, pasten we de nationale historische definities toe. De gegevens gebruikt voor het opstellen van de indicatoren zijn ontleend aan de databank van de NMBS-Holding. Krachtens het koninklijk besluit van 16 januari 2007, artikel 17, zag de NMBS-Holding zich verplicht die veiligheidsdatabank op te stellen. Het koninklijk besluit van 5 juli 2010 heeft de verplichting om de databank bij te houden en de tendensenanalyses uit te voeren overgeheveld van de NMBS-Holding naar het Onderzoeksorgaan.

De NVI heeft pas op 09/09/2010 de cijfers van de NMBS-Holding ontvangen. De veiligheidsindicatoren vermeld in de jaarverslagen van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegoperatoren baseren zich op de oorspronkelijke bijlage I bij de Veiligheidsrichtlijn.

Bijgevolg was het onmogelijk voor de Belgische NVI

om de kwaliteit van de gegevens die werden verkregen van de NMBS-Holding te controleren .

Ons baserend op de cijfers van de NMBS-Holding, stellen we de laatste vier jaar op het vlak van spoorwegveiligheid de volgende tendensen vast:

De voorgaande jaren nam het gemiddelde van het totale aantal ongevallen/miljoen treinkilometer toe. Alhoewel 2009 een jaar was met een significante daling, deden zich toch enkele opmerkelijke ontwikkelingen voor:

- treinbotsingen: het aantal daalde significant;
- treinontsporingen: bleef toenemen, met een toename die groter is dan in de voorgaande jaren;
- ongevallen op overwegen: de daling van het aantal voor het tweede jaar op rij was erg groot;
- ongevallen met personen: na één jaar van daling

(2008), kenden ze weer een stijging tot iets meer dan het aantal in 2007;

- branden in rollend materieel: kenden een aanzienlijke afname;
- andere ongevallen: niet representatief (het aantal gevallen is 0 of 1).

Het gemiddelde van het totale aantal dodelijke ongevallen/(miljoen x treinkilometer) is de laatste twee jaar fel afgenomen.

Het gemiddelde uitgedrukt in het aantal/miljoen treinkilometer van:

- overleden reizigers: nam de afgelopen drie jaar af, de tendens toont een stabiele trend gedurende deze drie jaar;
- overleden personeelsleden: de trend toont de afgelopen twee jaar een stabiele jaarlijkse trend;
- dodelijke ongevallen op overwegen: nam de afgelopen twee jaar af, de trend toont een variabel verloop;
- overleden onbevoegde personen: nam lichtjes af, de trend toont een variabel verloop;
- andere overlijdens: was niet representatief (het aantal gevallen is 0 of 1).

Het gemiddelde totale aantal gewonden (miljoen treinkilometer) is de laatste drie jaar fel verminderd, de tendens is constant.

Het gemiddelde uitgedrukt in het aantal (miljoen treinkilometer) van:

- gewonde reizigers: nam sterk af de afgelopen drie jaar, de tendens van het gemiddelde is stabiel;
- gewonde personeelsleden: nam zeer sterk af, de trend van het gemiddelde is variabel;
- gewonden op overwegen: nam sterk af, de trend van het gemiddelde is variabel (*);
- gewonde onbevoegde personen: nam af, de trend van het gemiddelde is dalend;
- andere gewonden: nam zeer sterk af, door het grote aantal in 2006.

Het gemiddelde van het totale aantal voorlopers/ (miljoen x treinkilometer) is zeer sterk afgenomen, enkel in het laatste jaar is het aantal sterk opgelopen.

Het gemiddelde uitgedrukt in het aantal (miljoen treinkilometer) van:

- railbreuken: nam sterk af, de trend van het jaarlijks gemiddelde is variabel;
- spoor slingeringen: was niet representatief (het aantal gevallen is 0 of 1);
- gebreken in de seingeving: was niet representatief (het aantal gevallen is 0 of 1);
- genegeerde gesloten seinen: nam af, de trend van het jaarlijks gemiddelde is variabel;
- gebroken wielen: was erg laag en niet representa-

tief (het aantal gevallen is 0 of 1);

- gebroken assen: het aantal gevallen is al 4 jaar gelijk aan nul.

De kosten van alle ongevallen en veiligheidsuren zijn nog niet beschikbaar: de toepassing van bijlage 1 van de van kracht zijnde Richtlijn 2009/149/EG zal dat probleem oplossen. De resultaten van die toepassing zullen zichtbaar worden in ons jaarverslag 2010.

Technische veiligheid van infrastructuur en zijn toepassing, veiligheidsbeheer (**):

- het percentage sporen met Automatische Treinbeveiliging nam toe als gevolg van het in dienst nemen van de met ERTMS uitgeruste hogesnelheidslijnen van Antwerpen naar de Nederlandse grens en van Luik naar de Duitse grens;
- het percentage treinkilometer met Automatische Treinbeveiliging nam toe als gevolg van het begin van de exploitatie op die beide hogesnelheidslijnen;
- het aantal kilometers spoor nam lichtjes toe door de indienststelling van de nieuwe hogesnelheidslijnen;
- het totale aantal overwegen per km spoor daalde (afschaffing van bestaande overwegen en nieuwe lijnen zonder overwegen);
- het percentage spoorwegovergangen met automatische of handbediende beveiliging bleef stabiel;
- het aantal audits: 0.

In 2009 waren er geen zware ongevallen met een grote invloed op deze Belgische veiligheidsindicatoren.

Op het eerste gezicht kunnen we een lichte verhoging van het veiligheidsniveau vaststellen, maar het blijft delicaat om op basis van vier jaar te besluiten dat er sprake is van een neerwaartse tendens inzake veiligheid. Het ernstige ongeval van 15 februari 2010 zal een aanzienlijke invloed hebben op het veiligheidsniveau van de Belgische spoorwegen.

(*) aantallen betreffende de cijfers per 100 km spoor en per overweg.

(**) cijfers van de infrastructuurbeheerder INFRA-BEL.

3. RESULTATEN VAN DE VEILIGHEIDS- AANBEVELINGEN

Er werd veel werk verricht met betrekking tot de resultaten van de veiligheidsaanbevelingen op basis van het onderzoek naar ongevallen. Het tijdsverloop tussen de datum van het ongeval en het in de praktijk brengen van de aanbevelingen beslaat doorgaans meerdere jaren. De eerste stap is het uitvoeren van het onderzoek, het analyseren van de omstandigheden en het doen van voorstellen voor aanbevelingen. In de tweede plaats moeten alle betrokkenen die voorstellen evalueren. De laatste stap is het zoeken naar een veiliger manier van werken en het in de praktijk brengen ervan.

De aanbevelingen in verband met de ongevallen die we in ons jaarverslag 2007 hebben vernoemd, hebben geleid tot het opstellen van een actieplan en concrete maatregelen, zoals vermeld in ons jaarverslag 2008. De uitvoering ervan werd in de loop van 2009 afgerond. Gericht inspecties uitgevoerd door de Veiligheidsinstantie, bevestigden de implementatie ervan. Het dossier werd gesloten in 2009.

In verband met de ongevallen vermeld in ons jaarverslag 2008, kreeg de veiligheidsinstantie de aanbevelingen van het onderzoeksorgaan. Nu wordt een plan verwacht van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen.

De onderzoeken naar ongevallen die zich voordeden in 2009 werden nog niet afgesloten en de Veiligheidsinstantie heeft daarvoor nog geen aanbevelingen ontvangen gedurende dit jaar.



E. BELANGRIJKE WIJZIGINGEN IN DE WETGEVING EN REGLEMENTERING

Het jaarverslag 2007 gaf uitleg bij de omzetting van het tweede spoorwegpakket. De wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen zorgde voor de uitvoering van de Veiligheidsrichtlijn. De wet verscheen op 23 januari 2007 in het Belgisch Staatsblad en werd op 2 februari 2007 van kracht, samen met een belangrijk aantal uitvoeringsbesluiten. Het koninklijk besluit van 28 december 2006 over de spoorweginteroperabiliteit heeft de Interoperabiliteitsrichtlijn omgezet.

De wetgeving en uitvoeringsbesluiten voor de omzetting van het tweede spoorwegpakket zijn nog altijd van kracht en werden aangevuld met:

- het koninklijk besluit van 26 april 2009 tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 januari 2008: met betrekking tot het verlenen van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel; de verplichting voor de opleidingsinstellingen om over een simulator te beschikken werd opgeheven en de opleidingsperiode voor het volledige programma moet minimaal 190 dagen bedragen (in plaats van 250 dagen); voor een opleiding voor rangeringen bedraagt de minimumperiode 135 dagen (in plaats van 175 dagen).

- De wet van 6 mei 2009 (houdende diverse bepalingen) heeft de wet van 19 december 2006 als volgt gewijzigd: een spoorwegonderneming die een veiligheidscertificaat B wil aanvragen, is niet langer verplicht om in eerste voorafgaandelijk instantie het advies van de NMBS-Holding te vragen;

- de hoedanigheid van "officier van gerechtelijke politie" werd verleend aan sommige personeelsleden van de infrastructuurbeheerder, wat hen bij machte stelt om controles en inspecties uit te voeren om de correcte naleving van de wet op spoorwegveiligheid na te gaan.

- het ministerieel besluit van 9 juni 2009: aanneming van het bestek voor het veiligheidspersoneel.

- het koninklijk besluit van 13 november 2009: vaststelling van het regelgevend kader van de nationale veiligheidsvoorschriften; dit besluit bepaalt hoe de nationale veiligheidsreferentiewaarden moeten worden berekend, legt de nationale veiligheidsdoelstellingen vast, en de voorvallen en veranderingen die de toepassing van de nationale veiligheidsmethoden vereisen.

- programmawet van 23 december 2009, artikel 4: creëert een begrotingsfonds voor de Nationale Veiligheidsinstantie. Artikel 5: creëert een begrotingsfonds voor het nationale onderzoeksorgaan. De financiering van het fonds is vastgelegd in artikelen 6 tot 17; die artikelen wijzigen de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

- In de loop van 2009 werd een groot aantal exploitatievoorschriften herzien en herzien en met een positief advies van de Nationale Veiligheidsinstantie

bekleed. Bijlage D geeft daarvan een opsomming.

- De voorbereidingen voor de omzetting van de richtlijn inzake de certificering van de treinbestuurders die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen en de herziening van de Veiligheidsrichtlijn (gebaseerd op Richtlijn 2008/110/EG); werden aangevat en resulteerden in de wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

- Er werd ook begonnen met de voorbereidingen voor de omzetting van de nieuwe Interoperabiliteitsrichtlijn (2008/57/EG) en van de Richtlijn 2009/131/EG; dat resulteerde in de wet van 26 januari 2010 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap.

Opmerking betreffende het begrotingsfonds van de nationale veiligheidsinstanties en het nationale onderzoeksorgaan:

De financiering van de Nationale Veiligheidsinstantie bestaat uit:

- een vergoeding voor toelating tot ingebruikname, het uitreiken van veiligheidsvergunningen en -certificaten, voor het bijhouden van het Nationaal Voertuigregister, en het bijhouden van de nationale databank voor treinbestuurders en andere treinpersoneel;
- alsook een algemene bijdrage voor het toezicht, en

voor het stimuleren, versterken en ontwikkelen van het regelgevend kader voor de veiligheid; Voor het onderzoeksorgaan is alleen de algemene financiering voorzien.

De algemene bijdrage voor beide fondsen zal komen van de infrastructuurbeheerder (30%) en de spoorwegondernemingen (70%).

Het bedrag voor de algemene bijdrage moet bij koninklijk besluit worden vastgesteld. Voor 2010 werd het bedrag voor de veiligheidsinstantie door het koninklijk besluit van 13 juni 2010 vastgesteld. Het bedrag laat een beperkte uitbreiding toe van het personeel van de Nationale Veiligheidsinstantie (2 personen) in 2010. Op 30 september 2010 is nog niet beslist over het bedrag voor de volgende jaren; nieuwe initiatieven zijn niet mogelijk.

De wetgeving biedt slechts beperkte mogelijkheden om beslissingen van de NVI af te dwingen, zij kan alleen vergunningen en certificaten intrekken. Er wordt nog steeds gewerkt aan de mogelijkheid om administratieve boetes op te leggen.



F. ONTWIKKELING VAN DE VEILIGHEIDSCERTI- FICERING EN VERGUNNINGEN

1. NATIONALE WETGEVING – STARTDATA - BESCHIKBAARHEID

1.1. Startdatum voor afgifte van Veiligheidscertificaten volgens artikel 10 van Richtlijn 2004/49/EG (Deel A en Deel B)

De startdatum is de dag waarop de wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen van kracht werd: 2 februari 2007.

1.2. Startdatum voor afgifte van Veiligheidscertificaten volgens artikel 11 van Richtlijn 2004/49/EG

De startdatum is de dag waarop de wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen van kracht werd: 2 februari 2007.

1.3. Beschikbaarheid van nationale veiligheidsvoorschriften of een andere relevante nationale wetgeving voor spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders.

De nationale veiligheidsvoorschriften verschijnen officieel in het Belgisch Staatsblad. Men kan ze te allen tijde raadplegen op de website van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, deel SPOOR. De nationale veiligheidsvoorschriften betreffende de veilige spoorwegexploitatie (de exploitatievoorschriften) staan op een speciale website van de infrastructuurbeheerder (INFRABEL), en de spoorwegondernemingen en kandidaat-ondernemingen kunnen toegang krijgen tot deze website www.railaccess.be.

2. CIJFERGEGEVENS (BIJLAGE E)

3. PROCEDUREASPECTEN

3.1. Veiligheidscertificaten Deel A

3.1.1. Redenen voor de bijwerking/wijziging Certificaten Deel A (bv. verandering in het type dienstverlening, omvang van het verkeer, grootte van het bedrijf).
Geen gevallen in 2009.

3.1.2. Belangrijkste redenen indien de gemiddelde tijd voor de uitgifte van Deel A-Certificaten (beperkt tot die vernoemd in Bijlage E en na ontvangst van de nodige inlichtingen) langer duurde dan de 4 maanden bepaald in artikel 12(1) van de Veiligheidsrichtlijn.
Geen gevallen in 2009.

3.1.3. Overzicht van de aanvragen van andere Nationale Veiligheidsinstanties om inlichtingen te controleren/krijgen betreffende het Deel A-Certificaat van een spoorwegonderneming die in uw land gecertificeerd werd, maar in een andere Lidstaat om een Deel B-Certificaat vraagt.
Geen gevallen in 2009.

3.1.4. Samenvatting van problemen met de wederzijdse aanvaarding van het Deel A-certificaat dat in heel de Gemeenschap geldig is.
Geen gevallen in 2009.

3.1.5. Vergoeding NVI-rechten voor de uitreiking van een Certificaat Deel A:
1066,81 euro/Deel A-certificaat (op basis van artikel 33, §2 van het koninklijk besluit van 16.01.2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat, de indienststelling van rollend materieel en het jaarlijkse veiligheidsverslag).

3.1.6. Samenvatting van de problemen met het gebruik van de geharmoniseerde formaten voor Deel A-Certificaten, in het bijzonder met betrekking tot de categorieën voor soort en omvang van de dienstverlening.
Geen gevallen in 2009.

3.1.7. Samenvatting van de gemeenschappelijke problemen/moeilijkheden voor de NVI met toepassingsprocedures voor Deel A-Certificaten.

Geen gevallen in 2009.

3.1.8. Samenvatting van de door spoorwegondernemingen vermelde problemen bij de aanvraag van een Certificaat Deel A.
Geen gevallen in 2009.

3.1.9. Feedbackprocedure (bv. vragenlijst) die spoorwegondernemingen hun mening laten geven over de uitreikingsprocedures/praktijk of klachten laten registreren.
Een feedbackprocedure is niet voorzien. Iedere spoorwegonderneming kan contact opnemen met de NVI om haar mening te uiten.
Geen feedback gekregen in 2009.

3.2. Veiligheidscertificaten Deel B

3.2.1. Redenen voor de bijwerking/wijziging Certificaten Deel B (bv. verandering in het type dienstverlening, omvang van het verkeer, te exploiteren lijnen, soort rollend materieel, categorie bemanning enz.).
Geen gevallen in 2009.

3.2.2. Belangrijkste redenen indien de gemiddelde tijd voor de uitgifte van Deel B-Certificaten (beperkt tot die vernoemd in Bijlage E en na ontvangst van de nodige inlichtingen) langer duurde dan de 4 maanden bepaald in artikel 12(1) van de Veiligheidsrichtlijn.
Geen gevallen in 2009.

3.2.3. Vergoeding NVI-retributies voor de uitreiking van een Certificaat Deel B:
Het koninklijk besluit voorziet een totaal bedrag van 102.947,52 euro/jaar dat zal worden verdeeld over alle houders van een veiligheidscertificaat Deel B, afhankelijk van hun aantal treinkilometer.

3.2.4. Samenvatting van de problemen met het gebruik van de geharmoniseerde formaten voor Deel B-Certificaten, in het bijzonder met betrekking tot de categorieën voor soort en omvang van de dienstverlening.
Geen gevallen in 2009.

3.2.5. Samenvatting van de gemeenschappelijke problemen/moeilijkheden voor de NVI met toepassingsprocedures voor Certificaten Deel B.
Geen gevallen in 2009.

3.2.6. Samenvatting van de door spoorwegondernemingen vermelde problemen bij de aanvraag van een certificaat Deel B.
Geen gevallen in 2009.

3.2.7. Feedbackprocedure (bv. vragenlijst) die spoorwegondernemingen hun mening laten geven over de uitreikingsprocedures/praktijk of klachten laten registreren.

Er is geen feedbackprocedure voorzien. Iedere spoorwegonderneming kan contact opnemen met de NVI om haar mening te uiten. Geen feedback gekregen in 2009.

3.3. Veiligheidsvergunningen

3.3.1. Redenen om veiligheidsvergunningen bij te werken of te wijzigen.

In 2009 werd de veiligheidsvergunning bijgewerkt na de eerste indienststelling van ETCS trackside in België aan het einde van 2008.

3.3.2. Belangrijkste redenen indien de gemiddelde tijd voor de uitgifte van veiligheidsvergunningen (beperkt tot die vernoemd in Bijlage E en na ontvangst van de nodige inlichtingen) langer duurde dan de 4 maanden bepaald in artikel 12(1) van de veiligheidsrichtlijn.

Geen gevallen in 2009.

3.3.2. Samenvatting van de gemeenschappelijke problemen/moeilijkheden met toepassingsprocedures voor veiligheidsvergunningen.

Geen gevallen in 2009.

3.3.3. Samenvatting van de door infrastructuurbeheerders vermelde problemen bij de aanvraag van een veiligheidsvergunning.

De infrastructuurbeheerder diende zijn aanvraag voor een veiligheidsvergunning in op 3 februari 2007 (wettelijke verplichting, er was geen overgangperiode). De NVI verklaarde de aanvraag onvolledig. De infrastructuurbeheerder had de rest van het jaar nodig om zijn aanvraag te vervolledigen. De DVIS kon pas begin 2008 zijn onderzoek herbeginnen en reikte de veiligheidsvergunning op 22 mei 2008 uit.

3.3.4. Feedbackprocedure (bv. vragenlijst) die infrastructuurbeheerders hun mening laten geven over de uitreikingsprocedures/praktijk of klachten laten registreren.

Iedere infrastructuurbeheerder kan contact opnemen met de NVI om zijn mening te uiten. Geen feedback gekregen in 2009.

3.3.5. NVI-retributies voor de uitreiking van een veiligheidsvergunning.

In 2009 rekende de NVI niets aan voor de uitreiking van een veiligheidsvergunning, maar er was wel een jaarlijkse bijdrage van 102.947,52 euro voor de houder van de veiligheidsvergunning.



G. TOEZICHT OP SPOORWEGON- DERNEMINGEN EN INFRASTRUCTUUR- BEHEERDERS

1. Beschrijving van het toezicht op spoorweg- ondernemingen en infrastructuurbeheerders

1.1. Audits / inspecties / checklists

Het toezicht op de SO en de IB wordt op 3 niveaus uitgevoerd:

- de organisatorische audits (door consultants in opdracht van de Belgische NVI);
 - inspecties van veiligheidscertificaten, -licenties en -vergunningen (personeel van de Belgische NVI);
 - controles van de correcte toepassing van de exploitatieregels (personeel van de Belgische NVI).
- Audits/inspecties uitgevoerd door NVI-personeel/derden/beide.

Op vraag van de Belgische NVI voerde een consultant 1 audit uit over de manier waarop de SO's de exploitatieregels voorgeschreven door de IB, implementeren, en 11 inspecties (bij IB – SNCF / Transport / NMBS / Crossrail – opleidingscentra). De aangekaarte thema's hadden vooral betrekking op permanente opleiding en de certificering van veiligheidspersoneel; er waren ook 1362 controles (135 overtredingen vastgesteld).

- Beschikbaar personeel van de NVI:

In het totaal waren 14 bevoegde personen beschikbaar voor controles, inspecties, medewerking aan audits en opvolging van aanbevelingen, in het jaar 2009 zijn er effectief 4,5 voltijds equivalenten (VTE) ingezet voor deze taken.

- Economische aspecten:

Voor 2009 bedroegen de totale kosten (lonen, sociale bijdragen, bedrijfskosten) voor deze 4,5 VTE 498.500,00 euro.

1.2. Aandachtspunten / gevoelige punten die de NVI moet volgen

- formalisering door de SO's van de implementatieprocessen van de exploitatievoorschriften opgesteld door de IB;
- formalisering van de certificatieprocessen van het veiligheidspersoneel van de SO's en de IB;
- overdracht van informatie betreffende de samenstelling van de trein door de SO's aan IB.

2. Beschrijving van het behandelen van de wettelijk voorgeschreven onderwerpen in de jaarverslagen van de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen – Beschikbaarheid van de jaarverslagen vóór 30 juni (overeenkomstig artikel 9(4) van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn)

De DVIS ontving het jaarverslag van de infrastructuurbeheerder (Infrabel) en van de volgende spoorwegondernemingen:

Transport AG	14/04/10
Société nationale des chemins de fer français	10/05/10
Infrabel	29/06/10
	(en een bijvoegsel op 10/08/2010)
NMBS	05 / 07 / 10
	(29/06/10: brief met reden voor de vertraging)

De overgemaakte verslagen schetsen een duidelijk beeld van hoe toezicht wordt gehouden op de activiteiten en hoe het veiligheidsbeheer van het bedrijf wordt toegepast om het veiligheidsniveau te garanderen of te verhogen. De jaarverslagen bevatten de vereiste onderwerpen, maar geven soms onvolledige of onduidelijke informatie. In al die gevallen vroeg de Nationale Veiligheidsinstantie de betrokkenen om aanvullende of verduidelijkende informatie.

Volgende bedrijven, die over een veiligheids-certificaat B beschikken, verrichtten in 2009 geen spoorwegexploitatie in België en maakten geen verslag over aan de veiligheidsinstantie: European Rail Shuttle (ERS), Afzet Container Transport Systeem (ACTS), CFL-Cargo, Rotterdam Rail Feeding (RRF), SNCF Fret Benelux, en DB Schenker Rail Nederland.

3. Aantal inspecties van SO's/IB en opleidingsinstellingen voor 2009

INSPECTIES		Uitreiking van Veiligheids-certificaten Deel A	Uitreiking van Veiligheids-certificaten Deel B	Uitreiking van Veiligheids-vergunningen	Andere activiteiten Veiligheids-certificaat 2001/14
		Aantal inspecties	gepland	0	4
	niet gepland	0	0	0	1
	uitgevoerd	0	4	2	5

4. Aantal audits van SO's/IB voor 2009

AUDITS		Uitreiking van Veiligheids-certificaten Deel A	Uitreiking van Veiligheids-certificaten Deel B	Uitreiking van Veiligheids-vergunningen	Andere activiteiten Veiligheids-certificaat 2001/14
		Aantal audits	gepland	0	1
	niet gepland	0	0	0	0
	uitgevoerd	0	1	0	0

5. Samenvatting van de relevante verbeteringsmaatregelen/acties (wijziging, intrekking, opschor-

ting, belangrijke waarschuwing enz.) in verband met de veiligheidsaspecten als gevolg van deze audits / inspecties.

Naar aanleiding van relevante verbeteringsmaatregelen of acties in verband met de veiligheidsaspecten als gevolg van deze audits en inspecties, werden er geen veiligheidscertificaten gewijzigd, ingetrokken of opgeschort.

De NVI heeft belangrijke waarschuwingen die verband houden met de veiligheidsaspecten als gevolg van de audits en inspecties aan de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder in kwestie gestuurd, met de vraag om de nodige verbeteringsmaatregelen te nemen. De DVI organiseert een follow-up om de uitvoering van deze maatregelen te controleren.

6. Korte samenvatting / beschrijving van de klachten van IB('s) over SO('s) betreffende voorwaarden in hun Certificaat Deel A / Deel B.

De enige infrastructuurbeheerder werd verplicht de toepassingsdatum van een nieuwe regel uit te stellen, omdat een operator niet klaar was met de opleiding van zijn veiligheidspersoneel om die regel veilig te kunnen toepassen. De infrastructuurbeheerder klaagde dat de ruim op voorhand voorziene overeenkomst niet werd nagekomen door deze operator.

7. Korte samenvatting / beschrijving van de klachten van SO('s) over IB('s) betreffende voorwaarden in hun vergunning.

De enige infrastructuurbeheerder werd verplicht de toepassingsdatum van een nieuwe regel uit te stellen, omdat een operator niet klaar was met de opleiding van zijn veiligheidspersoneel om die regel veilig te kunnen toepassen. De andere operatoren klaagden dat de ruim op voorhand voorziene overeenkomst niet werd afgedwongen door de infrastructuurbeheerder.



H. VERSLAG OVER DE TOEPASSING VAN DE CSM BETREFFENDE RISICOANALYSE EN BEOORDELING

Is niet van toepassing.



I. BESLUITEN VAN DE NVI OVER HET JAAR WAAROVER EEN VERSLAG WERD OPGEMAAKT – PRIORITEITEN

Dit verslag heeft betrekking op 2009; bijgevolg werd het ernstige ongeval in Buizingen (15 februari 2010) niet opgenomen in dit verslag.

Het NVR is, overeenkomstig Beschikking 2007/756/EG, volledig operationeel. Alle vergunde voertuigen in internationale dienst zijn ingeschreven, en het NVR wordt nu aangevuld met alle nationale voertuigen.

Het veiligheidsniveau op de Belgische spoorwegen steeg in de loop van 2009. Het aantal Signals Passed at Danger (seinvoorbijrijdingen) blijft problematisch.

De infrastructuurbeheerder heeft op 7 november 2008 zijn aanvraag voor de installatie van TBL1+ (het TBL1+-systeem werd in ons jaarverslag 2008 toegelicht) ingediend. De DVIS heeft op 19 januari 2009 toestemming verleend om TBL1+ op het spoor te installeren.

De NVI heeft de voorgestelde installatie aan boord aanvaard, en de ERA heeft een NID_STM-nummer toegekend aan TBL1+.

De spoorwegonderneming NMBS heeft op 8 augustus 2009 haar aanvraag ingediend om TBL1+ aan boord te installeren (voor een eerste reeks tractie-eenheden). De DVI heeft op 7 september 2009 de vergunning afgeleverd om TBL1+ op die reeks tractie-eenheden te installeren.

De infrastructuurbeheerder en de spoorwegoperator gingen kort na het ontvangen van de vergunning van start met de installatie van TBL1+.

Hoewel de TBL1+ niet verplicht is, hebben de constructeurs interesse voor de mogelijkheid om TBL1+ in hun locomotief te installeren.

In 2009 heeft de DVIS de vergunning voor de infra-

structuurbeheerder aangepast; de vergunning werd uitgebreid voor activiteiten met ETCS. Met de start van de treindiensten op de nieuwe hogesnelheidslijnen werd het aantal sporen met volledige beheersing van de treinsnelheid uitgebreid met 85 kilometer dubbelspoor.

De DVIS heeft het aantal inspecties opgetrokken en de eerste audit werd georganiseerd met de hulp van een externe consultant. Om meer inspanningen te leveren voor het afdwingen van de veiligheidsvoorschriften is een personeelsuitbreiding vereist.

De nieuwe opdrachten als gevolg van de omzetting van de richtlijnen van het derde spoorwegpakket en van het technische pakket zullen de personeelsuitbreiding van de Nationale Veiligheidsinstantie nog noodzakelijker maken. In 2009 is de mogelijkheid om de begroting voor de NVI te verhogen voorzien in de wet; de noodzakelijke secundaire wetgeving heeft slechts een kleine begrotingstoename voor 2010 vastgelegd. Voor de volgende jaren is nog niets voorzien.

De belangrijkste uitdaging voor de DVIS is over het nodige personeel te kunnen beschikken. De opgelegde follow-up van alle wettelijke voorschriften vereist de aanwerving van personeel uit ofwel de NMBS-groep of de overheidsadministratie. Aangezien zowel de Europese Commissie als het Europees Spoorwegbureau in de buurt van onze dienst zijn gelegen, vormen ze, vooral op het vlak van de aanwerving van gekwalificeerd personeel, grote concurrenten die de kandidaten dikwijls betere voorwaarden kunnen aanbieden.



J. INFORMATIEBRONNEN

- Publicaties in het Belgisch Staatsblad
- Eigen informatie
- Gegevens van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen
- Het onderzoeksorgaan

K. BIJLAGEN

BIJLAGE A: Informatie over de spoorwegstructuur

BIJLAGE B: Organisatieschema's van de Nationale Veiligheidsinstantie

BIJLAGE C: GVI-cijfergegevens – gebruikte definities

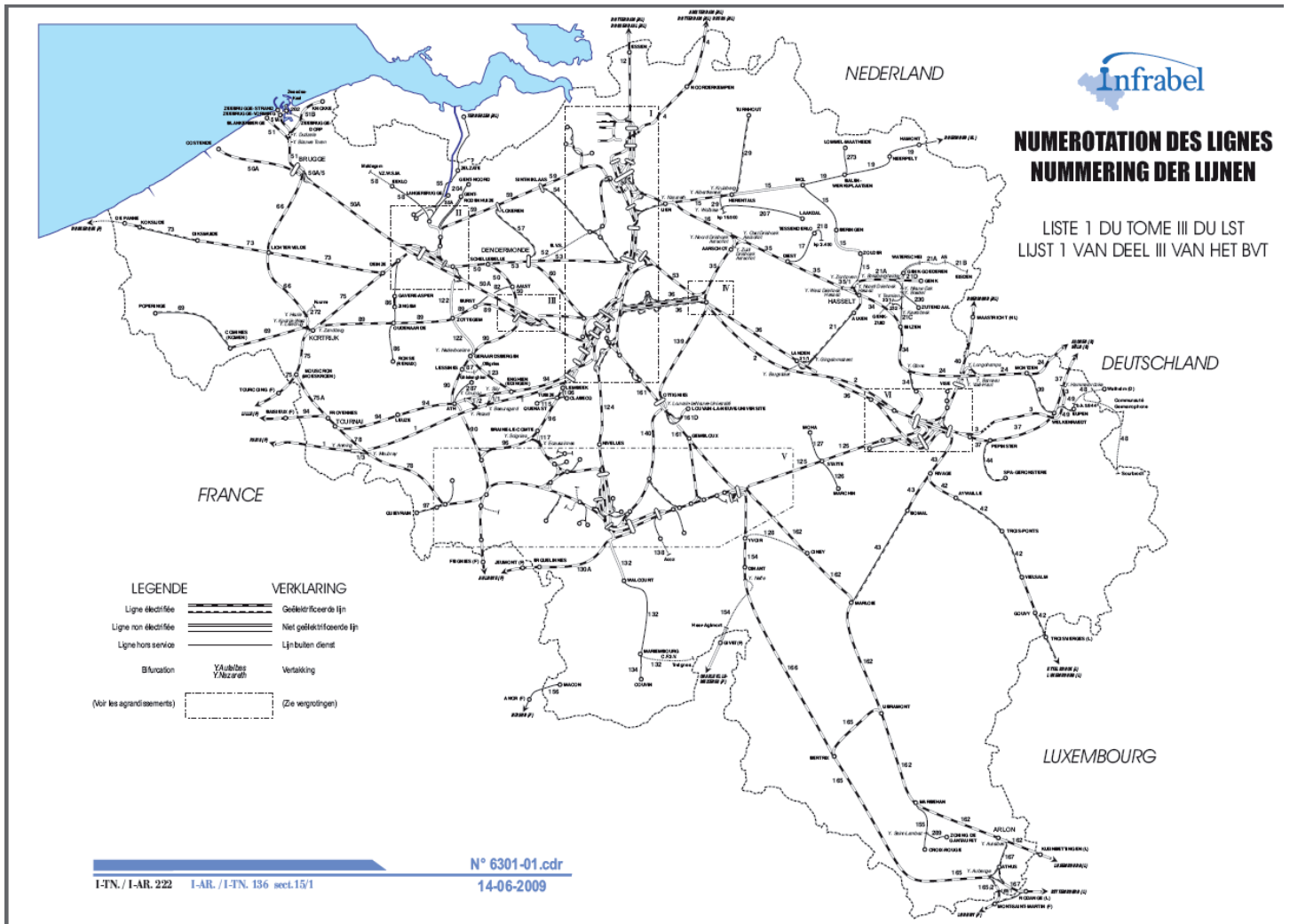
BIJLAGE D: Belangrijke wijzigingen in de wetgeving en reglementering

BIJLAGE E: Ontwikkeling van de veiligheidscertificering en vergunningen - Cijfergegevens

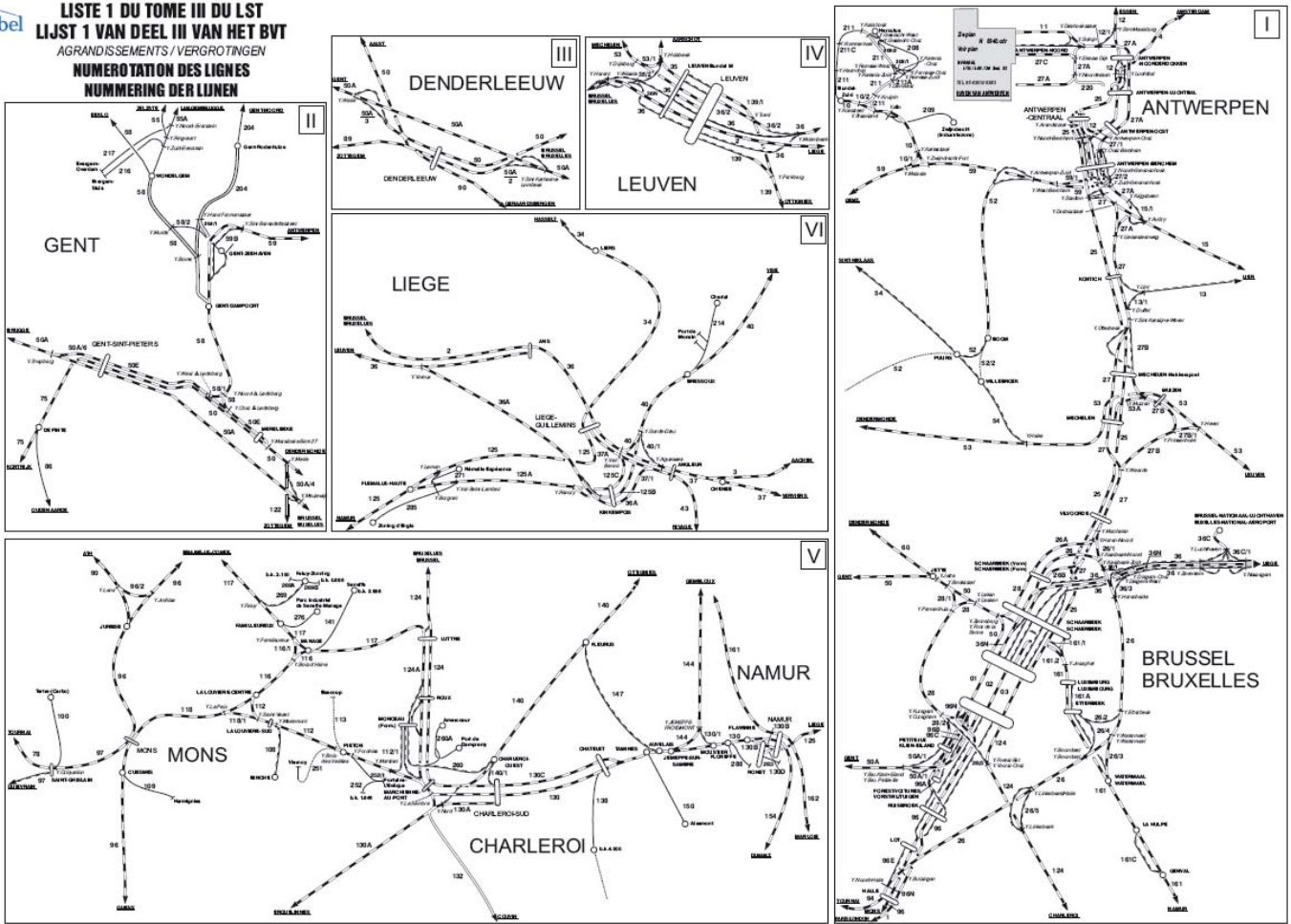


BIJLAGE A: Informatie over de spoorwegstructuur

A.1. Kaart van het netwerk



LISTE 1 DU TOME III DU LST
LIJST 1 VAN DEEL III VAN HET BV
AGRANDISSEMENTS / VERGROTINGEN
NUMEROTATION DES LIGNES
NUMMERING DER LIJNEN



A.2. Lijst van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders

Infrastructuurbeheerder (op 31 december 2009)

Naam: Infrabel
Adres: Barastraat 110, B-1070 Brussel
Website: www.railaccess.be

Spoorwegondernemingen (op 31 december 2009)

a. Reizigers- en goederenvervoer

Naam: **NMBS – Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen**
SNCB – Société nationale des Chemins de fer belges
Adres: Hallepoortlaan 40, B – 1060 Brussel
Website: www.nmbs.be; www.sncb.be
Veiligheidscertificaat A: BE 11 2008 0001
Geldig tot: 29 juni 2011
Veiligheidscertificaat B: BE 12 2009 0006
Geldig tot: 12 mei 2012

b. Goederenvervoer

Naam: **ACTS Nederland B.V.**
Adres: Parallelweg 21, NL-5223 AL 's-Hertogenbosch
Website: www.acts-nl.com
Veiligheidscertificaat: 2001/14/EG: C007
Geldig tot: 22 januari 2011 (verstrekken op 30 mei 2010)

Naam: **CFL Cargo**
Adres: Boulevard J.F. Kennedy 11, L- 4170 Esch-sur-Alzette
Website: www.cfl.lu
Veiligheidscertificaat: 2001/14/EG: C008
Geldig tot: 21 mei 2011

Naam: **CROSSRAIL Benelux NV**
Adres: Luchthavenlei 7A, B- 2100 Deurne
Website: www.crossrail.ch
Veiligheidscertificaat A: BE 11 2008 0003
Geldig tot: 19 oktober 2011
Veiligheidscertificaat B: BE 12 2009 0001
Geldig tot: 9 januari 2012

Naam: **DB Schenker Rail Nederland**
Adres: Moreelsepark 1, NL- 3511 EP Utrecht
Website: www.rail.dbschenker.nl
Veiligheidscertificaat A: BE 11 2007 1054
Geldig tot: 15 november 2009
Veiligheidscertificaat B: BE 12 2009 0005
Geldig tot: 26 april 2012

Naam: **ERS Railways B.V.**
Adres: Albert Plesmanweg 61a K-L, NL – 3088 GB Rotterdam
Website: www.ersrail.com
Veiligheidscertificaat: 2001/14/EG: C006
Geldig tot: 8 februari 2010

Naam: **Rotterdam Rail Feeding B.V.**
Adres: Europaweg 855, NL- 3199 LD Rotterdam
Website: www.railfeeding.nl
Veiligheidscertificaat A: NL 11 2008 1102 NL 11 2009 1993
Geldig tot: 19 oktober 2011 1 mei 2012
Veiligheidscertificaat B: BE 12 2009 0004
Geldig tot: 22 maart 2012

Naam: **SNCF** Société nationale des chemins de fer français
Adres: 34 rue du Commandant Mouchotte, F- 75699 Paris Cedex 14
Website: www.sncf.com
Veiligheidscertificaat A: FR 11 2009 0021
Geldig tot: 28 juni 2012
Veiligheidscertificaat B: BE 11 2008 0001
Geldig tot: 7 april 2011

Naam: **SNCF Fret Benelux**
Adres: Tavernierkaai 2, B- 2000 Antwerpen
Website: www.sncf.be
Veiligheidscertificaat A: BE 11 2009 0001
Geldig tot: 13 augustus 2012
Veiligheidscertificaat B: BE 12 2010 0002
Geldig tot: 3 december 2012

Naam: **Trainsport AG**
Adres: Betriebszentrum E40, B – 4730 Lichtenbusch/Raeren
Website: www.trainsport.com
Veiligheidscertificaat A: BE 11 2008 0002
Geldig tot: 29 september 2011
Veiligheidscertificaat B: BE 12 2009 0002
Geldig tot: 15 januari 2012

Naam: **VEOLIA CARGO Nederland B.V.**
Adres: Albert Plesmanweg 103 b/c, NL – 3088 GC Rotterdam
Website: www.veolia-cargo.com
Veiligheidscertificaat A: NL 11 2007 1080
Geldig tot: 5 december 2010
Veiligheidscertificaat B: BE 12 2009 0003
Geldig tot: 8 maart 2012

Naam	Adres en website	Veiligheidsvergunning (Nummer/Datum)	Begindatum commerciële activiteit	Totale spoorlengte/vermogen	Geëlektrificeerde spoorlengte/Spanning	Totale spoorlengte dubbel/enkel	Totale spoorlengte HSL	Gebruikte ATP-uitrusting	Aantal LC	Aantal seinen
NV/SA Infrabel	Barastraat 110, 1070 Brussel	BE 21 2008 001	01/01/2005	6426 km	3035 km / 25kV AC / 3 kV DC / 15 kV AC	Dubbel: 2841 km Enkel: 744 km	388 km	TBL, ETCS, TVM	1913	-

A.2.2. Spoorwegondernemingen

Naam	Adres en website	Veiligheids-certificaat 2001/14/EG (Nummer/ Datum)	Geldigheids-duur van het veiligheids-certificaat	Veiligheids-certificaat A -2004/49/EG (Nummer/Datum)	Veiligheids-certificaat B 2004/49/EG (Nummer/Datum)	Soort vervoer (goederen, ...)	Aantal locomotieven (*)	Aantal elektrische motorrijtuigen/meervoudige eenheden (*)	Aantal rijtuigen/wagons (*)	Aantal treinbestuurders/veiligheids-personeel (*)	Volume reizigersvervoer (*)	Volume goederenvervoer (*)
ACTS Nederland B.V.	Zie A.2.b.	2001/14/EG : C007 22/01/2011	van 23-01-2008 tot 22-01-2011	Niet van toepassing voor 2009	Niet van toepassing voor 2009	Goederen						
CFL Cargo	Zie A.2.b.	2001/14/EG : C008 21/05/2011	van 22/05/2008 tot 21-05-2011	Niet van toepassing voor 2009	Niet van toepassing voor 2009	Goederen						
Crossrail Benelux nv	Zie A.2.b.			BE 11 2008 0003 van 20/10/2008 tot 19/10/2011	BE 12 2009 0001 van 10/01/2009 tot 09/01/2012	Goederen						
DB Schenker Rail Nederland	Zie A.2.b.				BE 12 2009 0005 van 27/04/2009 tot 26/04/2012	Goederen						
Ers Railways bv	Zie A.2.b.	2001/14/EG : C006 08/02/2010	van 08-02-2007 tot 08-02-2010	Niet van toepassing voor 2009	Niet van toepassing voor 2009	Goederen						
NMBS/SNCB	Zie A.2.a.			BE 11 2008 0001 van 30/06/2008 tot 29/06/2011	BE 12 2009 0006 van 13/05/2009 tot 12/05/2012	Passagiers en goederen						

Rotterdam Rail Feeding bv	Zie A.2.b										Goederen	BE 12 2009 0004 van 23/03/2009 tot 22/03/2012
SNCF	Zie A.2.b.										Goederen	BE 12 2008 0001 van 08/04/2008 tot 07/04/2011
SNCF Fret Benelux	Zie A.2.b.			BE 11 2009 0001 van 14/08/2009 tot 13/08/2012							Goederen	BE 12 2009 0006 van 04/12/2009 tot 03/12/2012
Trainsport AG	Zie A.2.b.			BE 11 2008 0002 van 30/09/2008 tot 29/09/2011							Goederen	BE 12 2009 0007 van 16/01/2009 tot 15/01/2012
VEOLIA CARGO Nederland bv	Zie A.2.b.										Goederen	BE 12 2009 0003 van 09/03/2009 tot 08/03/2012

(*) *economisch gevoelig voor publicatie*

Afkortingen: HSL = hogesnelheidslijn (definitie volgens Richtlijn 96/48/EG)
 ATP = Automatic Train Protection (automatische treinbeveiliging)
 LC = Level Crossing (overweg)

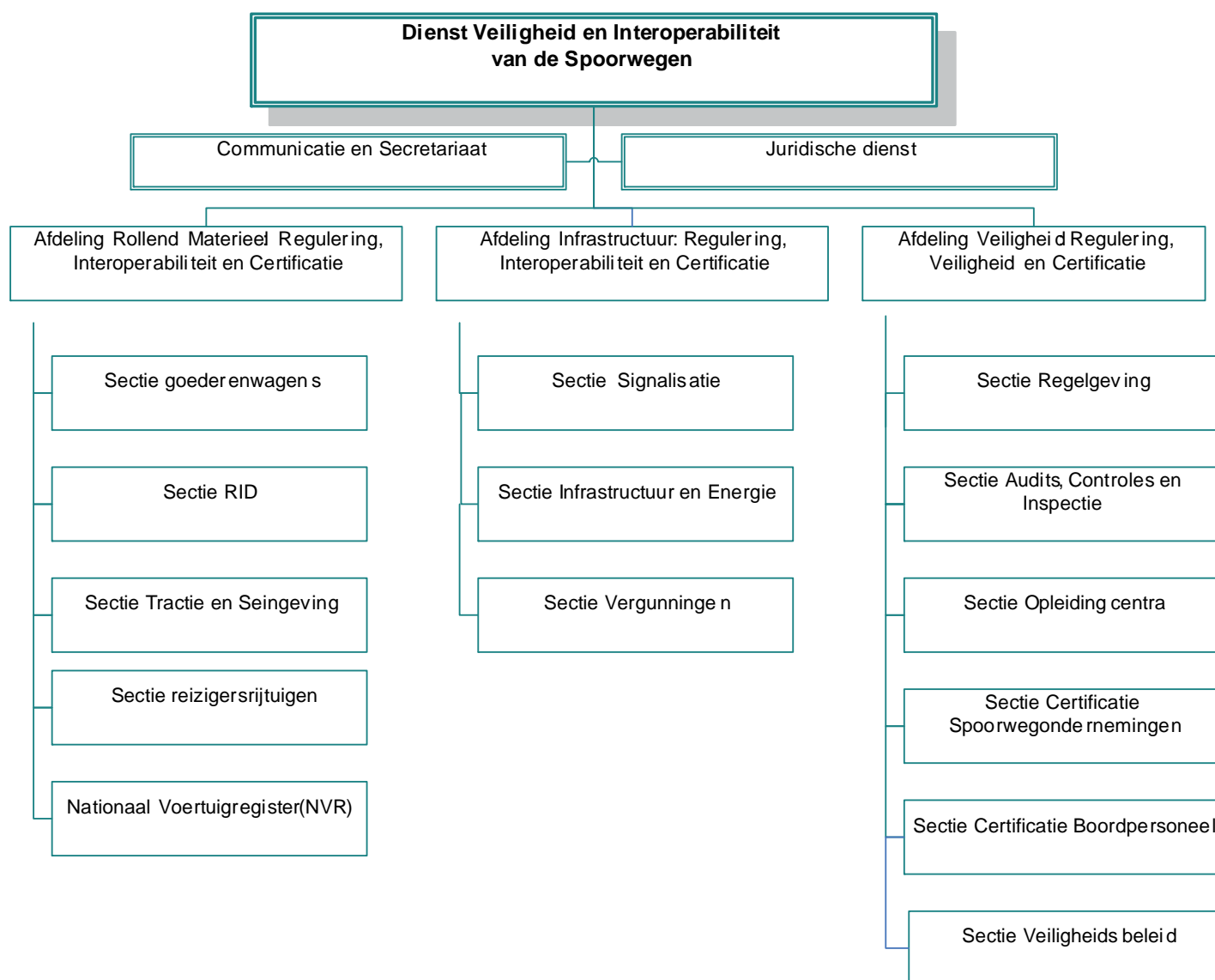
BIJLAGE B: Organisatieschema's van de Nationale Veiligheidsinstantie

B.1. Schema: Interne organisatie

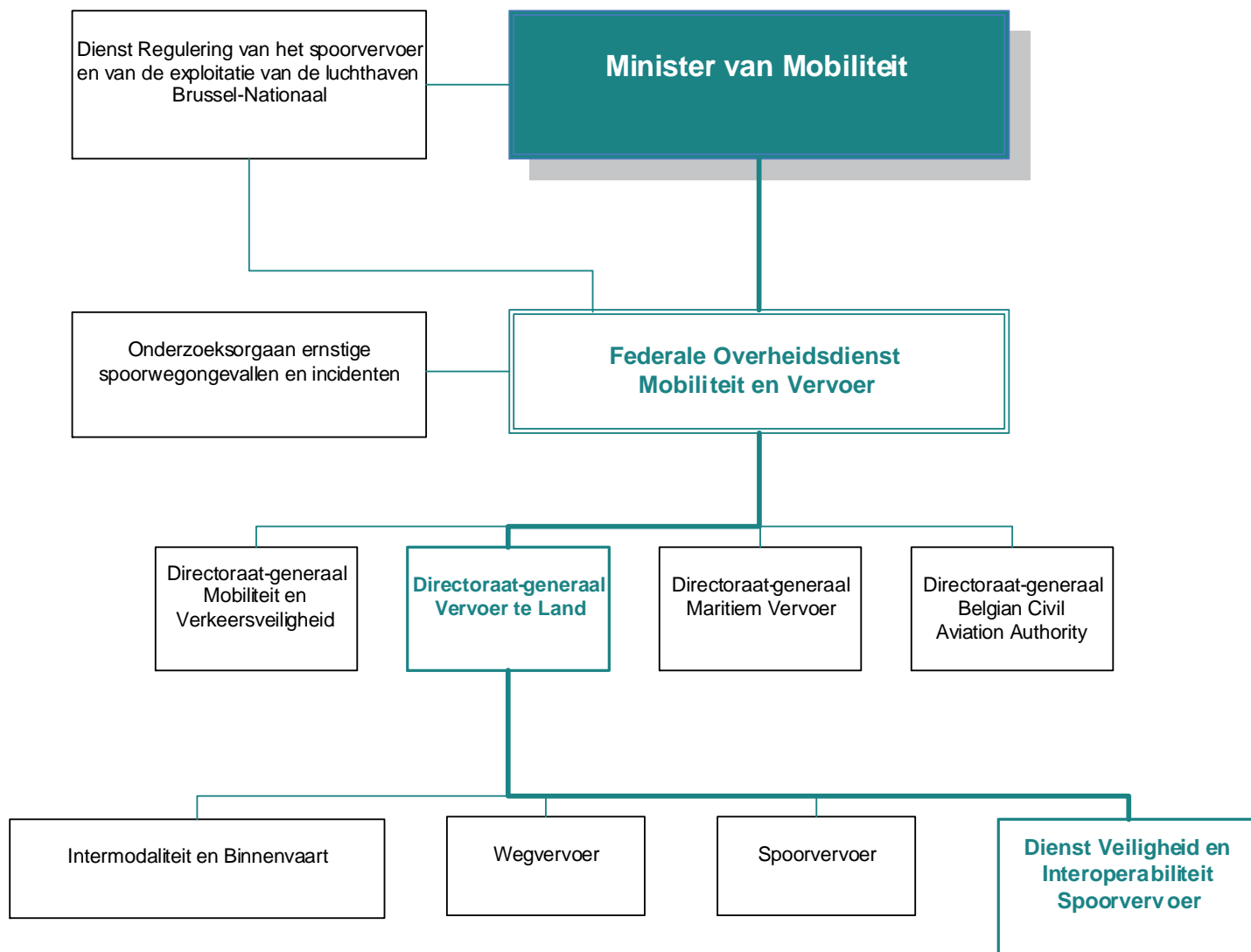
B.2. Schema: Band met andere nationale instanties

BIJLAGE B: Organisatieschema's van de Nationale Veiligheidsinstantie

B.1. Interne organisatie



B.2. Band met andere nationale instanties



BIJLAGE C: GVI-cijfergegevens – gebruikte definities

C.1. CSIs data Prestaties met één oogopslag



Verslag 2007: Waarden met betrekking tot 2006.

Verslag 2008: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006 en 2007.

Verslag 2009: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007 en 2008.

Verslag 2010: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007, 2008 en 2009.

Ongevallen volgens de aard



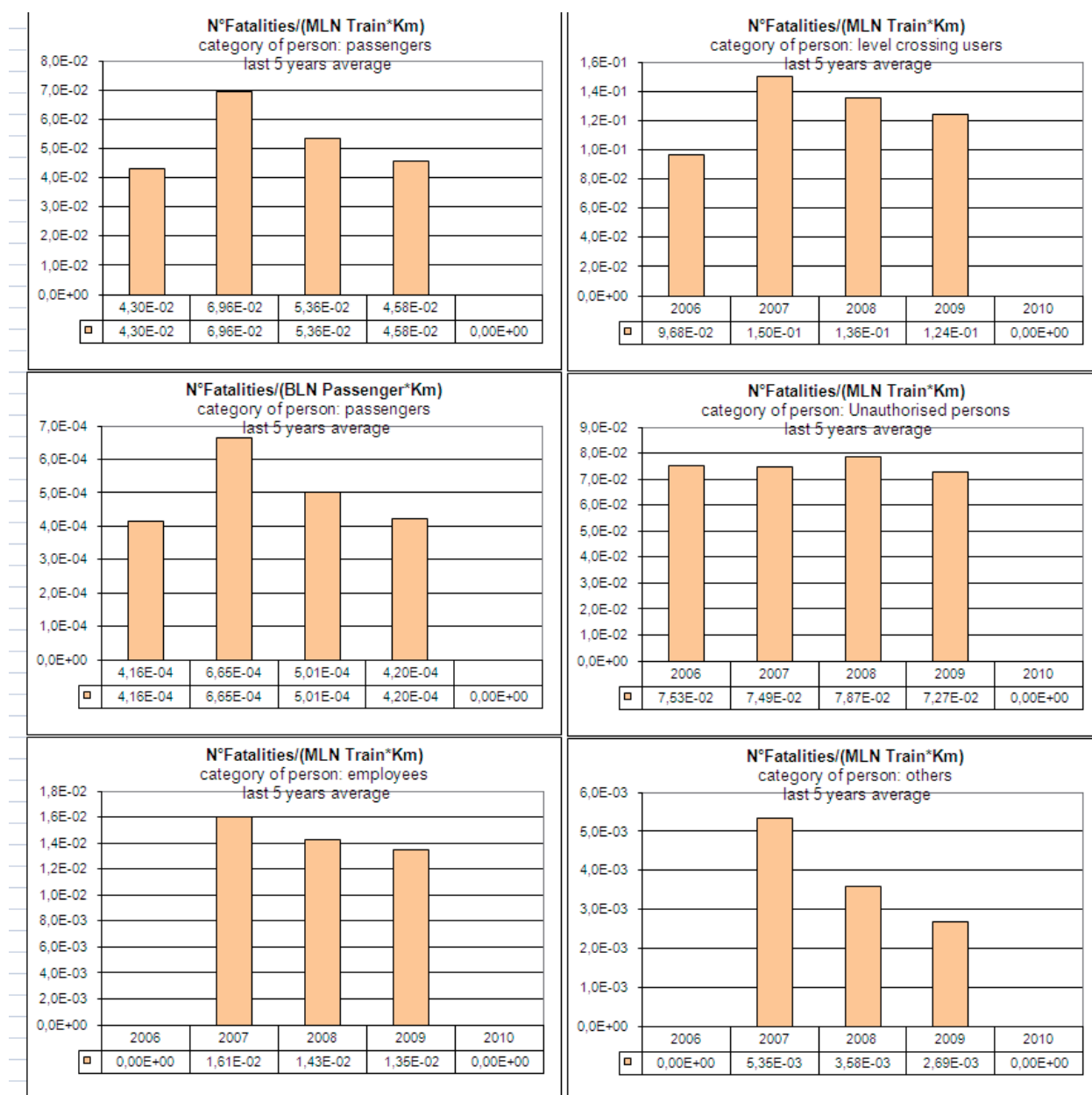
Verslag 2007: Waarden met betrekking tot 2006.

Verslag 2008: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006 en 2007.

Verslag 2009: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007 en 2008.

Verslag 2010: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007, 2008 en 2009.

Dodelijke ongevallen volgens de categorie betrokken personen



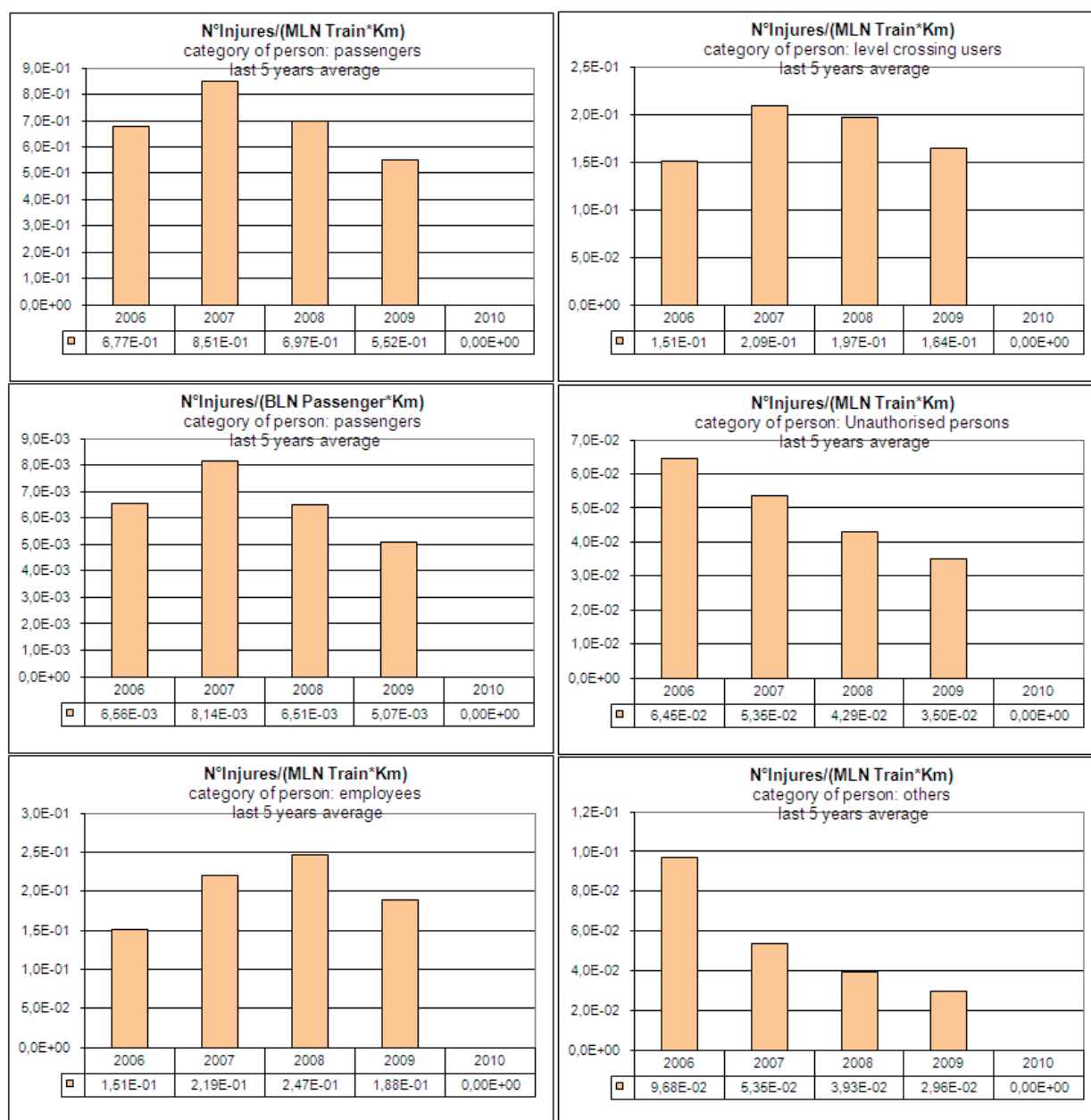
Verslag 2007: Waarden met betrekking tot 2006.

Verslag 2008: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006 en 2007.

Verslag 2009: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007 en 2008.

Verslag 2010: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007, 2008 en 2009.

Gewonden volgens de categorie betrokken personen



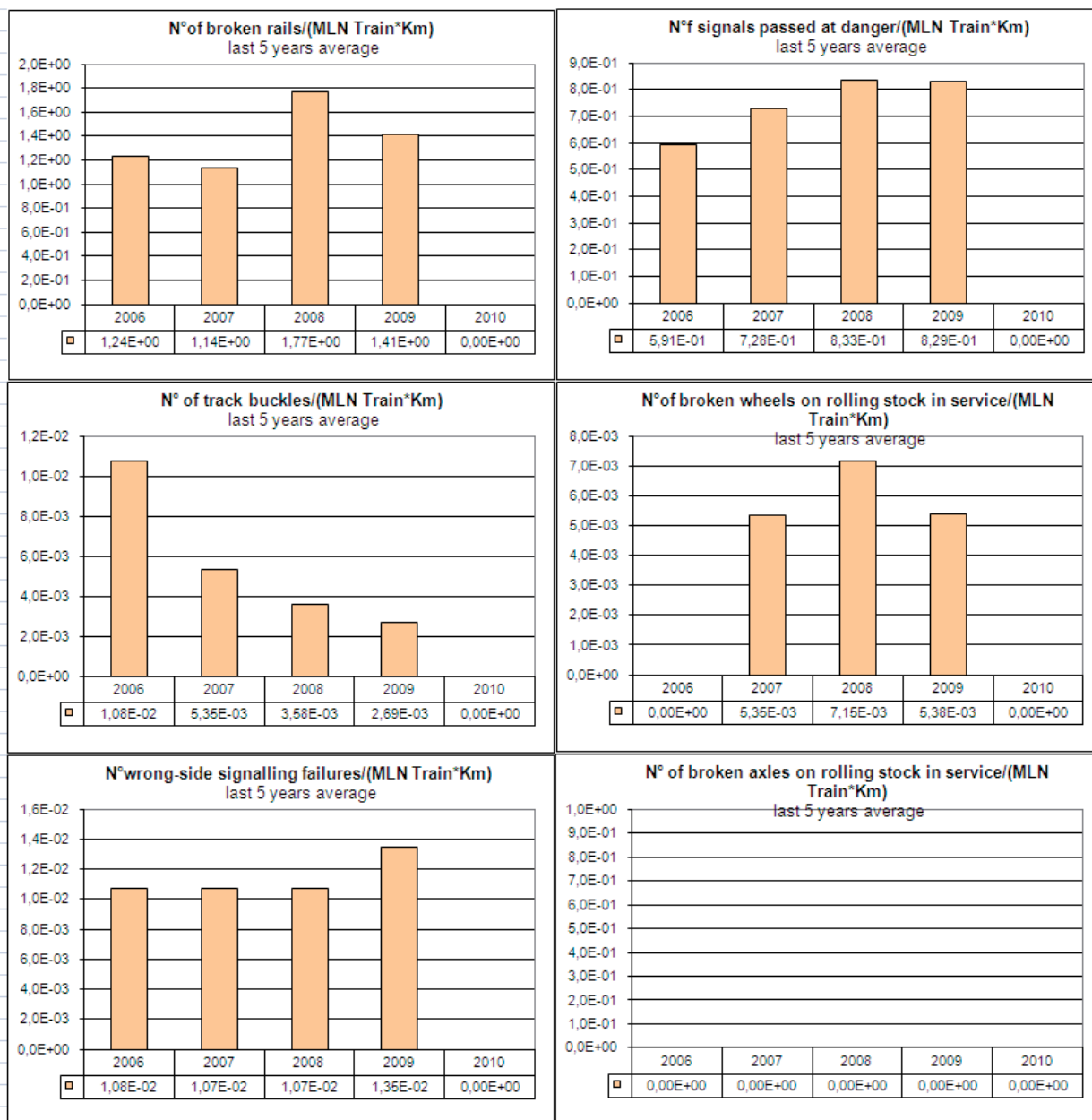
Verslag 2007: Waarden met betrekking tot 2006.

Verslag 2008: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006 en 2007.

Verslag 2009: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007 en 2008.

Verslag 2010: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007, 2008 en 2009.

Aanleidingen tot ongevallen



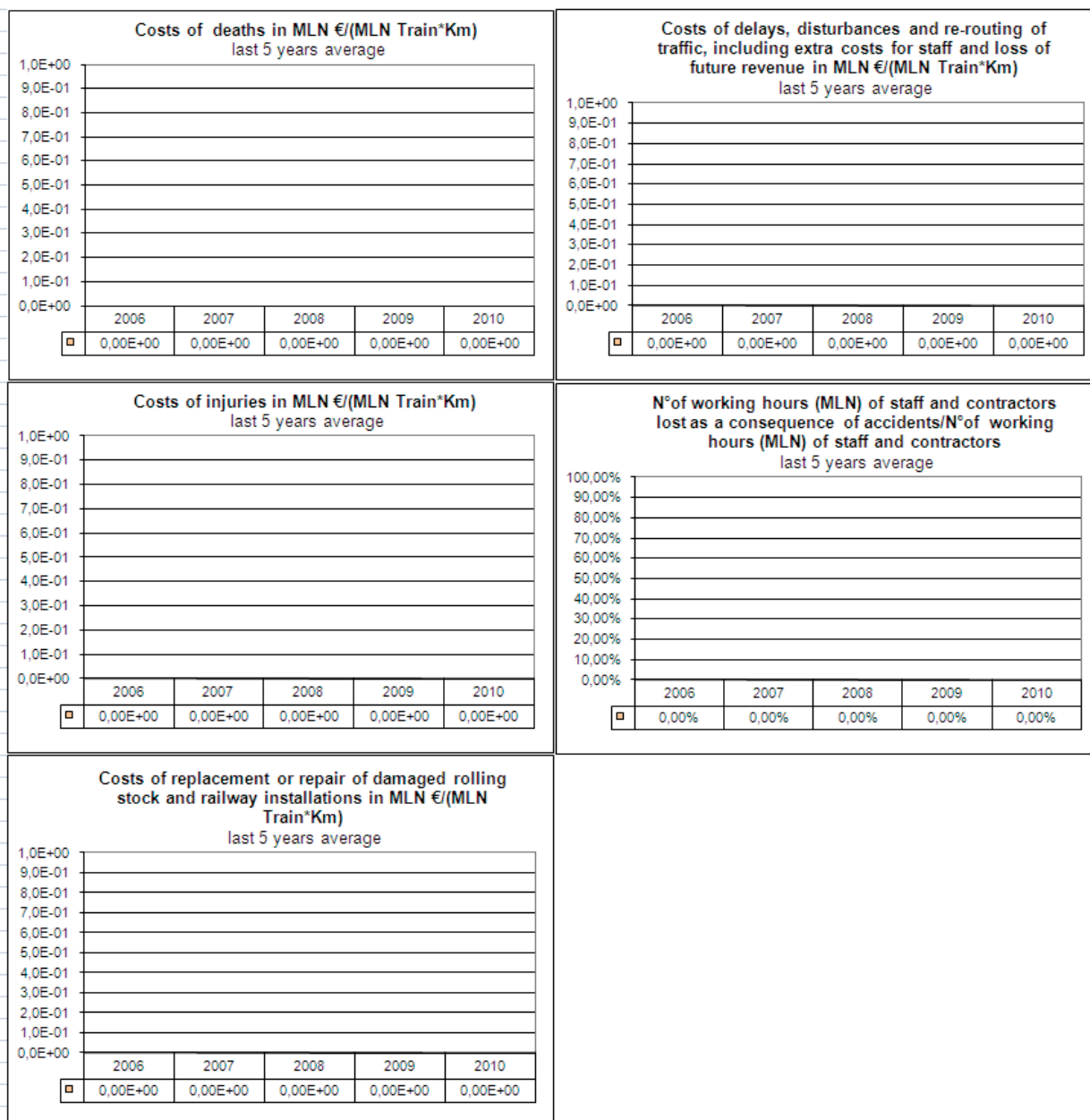
Verslag 2007: Waarden met betrekking tot 2006.

Verslag 2008: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006 en 2007.

Verslag 2009: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007 en 2008.

Verslag 2010: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007, 2008 en 2009.

Kosten van alle ongevallen, aantal werkuren van personeel en onderaannemers die verloren gingen als gevolg van de ongevallen



Verslag 2007: Waarden met betrekking tot 2006.

Verslag 2008: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006 en 2007.

Verslag 2009: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007 en 2008.

Verslag 2010: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007, 2008 en 2009.



Verslag 2007: Waarden met betrekking tot 2006.

Verslag 2008: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006 en 2007.

Verslag 2009: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007 en 2008.

Verslag 2010: Waarden met betrekking tot het gemiddelde tussen 2006, 2007, 2008 en 2009.

C.2. Definitions used in the annual report (Regulation 91/03)

doden (dodelijk slachtoffer)

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

gewonden (zwaargewonde)

iemand die bij een ongeval gewond is geraakt en langer dan 24 uur in het ziekenhuis was opgenomen, met uitzondering van personen die een poging tot zelfdoding hebben ondernomen.

reizigerskilometer

meeteenheid voor het vervoer van één reiziger per spoor over een afstand van één kilometer. Alleen de afstand op het grondgebied van het rapporterende land wordt in aanmerking genomen.

treinreiziger

iemand die een reis per spoor maakt, met uitzondering van het treinpersoneel. Voor ongevallenstatistieken worden reizigers die proberen in een bewegende trein in of uit te stappen, meegeteld.

zelfdoding

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

ernstig ongeval

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

trein

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

treinkilometer

meeteenheid die de verplaatsing van een trein over een afstand van één kilometer weergeeft. Deze afstand is de daadwerkelijk gereden afstand, indien beschikbaar; zo niet wordt de standaard netafstand tussen de plaats van oorsprong en de plaats van bestemming opgegeven. Alleen de afstand op het grondgebied van het rapporterende land wordt in aanmerking genomen.

C.3. Afkortingen

CSI	Common Safety Indicator
ERA	European Railway Agency
ERTMS	European Railways Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
LC	Level Crossing
MLN	106
BLN	109
NSA	Network Safety Authorities
RS	Rolling Stock
RU/IM	Railway Undertaking and Infrastructure Manager
NVR	National Vehicle Register
VKM	Vehicle Keeper Marker

BIJLAGE D: Belangrijke wijzigingen in de wetgeving en reglementering

	Wettelijke referentie	Datum waarop de wetgeving van kracht wordt	Reden voor de invoering (Vermeld of het een nieuwe wet is of een wijziging van bestaande wetgeving)	Beschrijving
Algemene wetgeving nationale spoorwegveiligheid				
Programmawet over de nationale veiligheidsinstantie	Programmawet van 23 december 2009, artikel 4: creëert een begrotingsfonds voor de nationale veiligheidsinstantie. Artikel 5: creëert een begrotingsfonds voor het nationale onderzoeksorgaan. De financiering van de begroting is vastgesteld in artikelen 6 tot 17; die artikelen wijzigen de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.	01.01.2010	Wijziging van bestaande wetgeving	Creatie begrotingsfonds voor de NVI
Nationale regels betreffende de spoorwegveiligheid				
Regels betreffende bestaande nationale veiligheidsdoelstellingen en veiligheidsmethodes	Het koninklijk besluit van 13 november 2009: vaststelling van het regelgevend kader van de nationale veiligheidsvoorschriften; dit besluit bepaalt hoe de nationale veiligheidsreferentiewaarde moet worden berekend, legt de nationale veiligheidsdoelstellingen vast, en de aanpassingen vereist door de uitvoering van de nationale veiligheidsmethodes.	12.12.2009	Bijkomend koninklijk besluit om de wet op exploitatieveiligheid van de spoorwegen uit te voeren	Zie kolom «Wettelijke referentie»
Regels betreffende voorschriften voor veiligheidsbeheersystemen en veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen	De wet van 6 mei 2009 (houdende diverse bepalingen) heeft de wet van 19 december 2006 als volgt gewijzigd: een spoorwegoperator die een veiligheidscertificaat B wil aanvragen is niet langer verplicht om in eerste instantie het advies van de NMBS-Holding te vragen; de hoedanigheid van "officier van gerechtelijke politie" werd verleend aan sommige agenten van de infrastructuurbeheerder, wat hen bij machte stelt om controles en inspecties uit te voeren om de correcte naleving van de wet op spoorwegveiligheid na te gaan.	29.05.2009	Wijziging van bestaande wetgeving	Zie kolom "Wettelijke referentie"
Regels betreffende voorschriften voor veiligheidsbeheersystemen en veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder	De wet van 6 mei 2009 (houdende diverse bepalingen) heeft de wet van 19 december 2006 als volgt gewijzigd: een spoorwegoperator die een veiligheidscertificaat B wil aanvragen is niet langer verplicht om in eerste instantie het advies van de NMBS-Holding te vragen; de hoedanigheid van "officier van gerechtelijke politie" werd verleend aan sommige agenten van de infrastructuurbeheerder, wat hen bij machte stelt om controles en inspecties uit te voeren om de correcte naleving van de wet op spoorwegveiligheid na te gaan.	29.05.2009	Wijziging van bestaande wetgeving	Zie kolom "Wettelijke referentie"

<p>Algemene werkingsregels/exploitatierregels van het spoorwegnet, met inbegrip van regels betreffende seingeving en verkeersprocedures</p>	<p>VVESI 3.1 - Lijnen met zijwaartse seingeving Versie 3</p>	<p>29.05.2009</p>	<p>Moet de exploitatierregels wijzigen</p>	<p>Introductie van de nieuwe borden einde van ETCS-zone en startpunt alsook einde van GSM-R</p>
	<p>VVESI 3.5 - Lijnen uitgerust met cabinesignalisatiesysteem - Cabinesignalisatiesysteem Versie 2</p>	<p>19.02.2009</p>	<p>Moet de exploitatierregels wijzigen</p>	<p>Intrekking van de activering van niveau 1 voor treinen die op een lijn met stopmerkborden terechtkomen. Aanpassing van de opeenvolging van overgangszone. Illustratie van de Override-functie</p>
	<p>VVESI 3.6 - Lijnen uitgerust met cabinesignalisatiesysteem – Lijnen met stopmerkborden Versie 2</p>	<p>19.02.2009</p>	<p>Moet de exploitatierregels wijzigen</p>	<p>Maximumsnelheid toegestaan op niveau 1. Illustratie van de Override-functie.</p>
	<p>VVESI 4.2 - Remming van de treinen en remproeven tijdens de exploitatie Versie 3</p>	<p>25.09.2009</p>	<p>Moet de exploitatierregels wijzigen</p>	<p>Toevoeging van goederentreinen tussen twee locomotieven. Aanpassing van de treinsenstelling met inbegrip van meervoudige of samengestelde voertuigen. Remming van de treinen samengesteld uit voertuigen met composiet remblokken.</p>
	<p>VVESI 5.1 - Transmissie van communicatie Versie 4</p>	<p>15.06.2009</p>	<p>Moet de exploitatierregels wijzigen</p>	<p>Het gebruik van GSM-R geniet prioriteit. Communicatietechnologie in overeenstemming met de EU-voorschriften.</p>

	VVESI 5.2 - Algemene exploitatieregels voor de hoofdlijnen. Versie 4	07.04.2009	Moet de exploitatieregels wijzigen	Verwijdering van regelgevende voorschriften specifiek voor IB. Introductie van exploitatieregels voor de HS-lijn 3 (Luik-Duitse grens).
	VVESI 5.3 - Buitengewoon vervoer Versie 1	25.05.2009	Moet de exploitatieregels wijzigen	Herschrijven van de voorgaande voorschriften in de context van het 2de spoorwegpakket.
	VVESI 5.5 - Maatregelen te treffen in geval van vertragingen, incidenten, noodgevallen, ongevallen of abnormale situaties Versie 1ter	21.03.2009	Moet de exploitatieregels wijzigen	Voorschriften voor de overplaatsing van noodelementen en de evaluatie van treinen in nood op de hogesnelheidslijnen 3 en 4 uitgerust met ETCS
	VVESI 5.5 - Maatregelen te treffen in geval van vertragingen, incidenten, noodgevallen, ongevallen of abnormale situaties Versie 2bis	15.06.2009	Moet de exploitatieregels wijzigen	Herschrijven van het voorgaande voorschrift in de context van het 2de spoorwegpakket. Integratie van items specifiek voor HS-lijnen 3 en 4 voorafgaand gepubliceerd.
	VVESI 7.1 - Het besturen Versie 4	15.06.2009	Moet de exploitatieregels wijzigen	Worden toegevoegd: - De algemene principes om de maximumsnelheid van treinen te bepalen; - De geluidssignalen gebruikt door de bestuurder. Worden verwijderd en overgeheveld naar VVESI 5.5 de kwesties betreffende: - de snelheidsmeter; - het snelheidsregistratieapparaat; - de lekindicator; - schade aan de witte lichten horizontaal; - schade aan de claxon van het motorvoertuig; Worden verwijderd uit de VVESI kwesties betreffende de kennis van uitrusting, lijnen en faciliteiten. De aardingspaal die op de sporen wordt geplaatst is verplicht voor alle motorvoertuigen uitgezonderd plooitrijtuigen.

BIJLAGE E: Ontwikkeling van de veiligheidscertificering en vergunningen - Cijfergegevens

E.1. Veiligheidscertificaten volgens Richtlijn 2001/14/EG

Aantal veiligheidscertificaten uitgereikt volgens Richtlijn 2001/14/EG, in het bezit van spoorwegondernemingen die in 2009 een vergunning kregen	in België	0
	in een andere Lidstaat	0

E.2. Veiligheidscertificaten volgens Richtlijn 2004/49/EG

		Nieuw	Bijgewerkt / gewijzigd	Hernieuwd
E.2.1. Aantal geldige veiligheidscertificaten Deel A in het bezit van spoorwegondernemingen die in 2009 geregistreerd werden	in België	4	0	0
	in een andere lidstaat	0	0	0
E.2.2. Aantal geldige veiligheidscertificaten Deel B in het bezit van spoorwegondernemingen die in 2009 geregistreerd werden	in België	8	0	0
	in een andere lidstaat	0	0	0

			A	R	P
E.2.3. Aantal aanvragen voor veiligheidscertificaten Deel A ingediend door spoorwegondernemingen die in 2009 geregistreerd werden	in België voor	nieuwe certificaten	1	0	0
		bijgewerkte / gewijzigde certificaten	0	0	0
		hernieuwde certificaten	0	0	0
	in een andere Lidstaat voor	nieuwe certificaten	-	-	-
		bijgewerkte / gewijzigde certificaten	-	-	-
		hernieuwde certificaten	-	-	-
E.2.4. Aantal aanvragen voor veiligheidscertificaten Deel B ingediend door spoorwegondernemingen die in 2009 geregistreerd werden	in België voor	nieuwe certificaten	7	2	0
		bijgewerkte / gewijzigde certificaten	1	0	0
		hernieuwde certificaten	0	0	0
	in een andere Lidstaat voor	nieuwe certificaten	-	-	-
		bijgewerkte / gewijzigde certificaten	-	-	-
		hernieuwde certificaten	-	-	-

A = aanvaarde aanvraag, het certificaat werd al uitgereikt

R = verworpen aanvraag, er werd geen certificaat uitgereikt

P = zaak is nog hangende, er werd nog geen certificaat uitgereikt

E.2.5. Lijst met landen waar SO's die in België een aanvraag indienden voor een veiligheidscertificaat Deel B, hun veiligheidscertificaat Deel A kregen

- Frankrijk (SNCF, ECR)
- Nederland (VCNL, RRF, DBSRN-ex RN)

E.3. Veiligheidsvergunningen volgens Richtlijn 2004/49/EG

		Nieuw	Bijgewerkt / gewijzigd	Her-nieuwd
E.3.1. Aantal geldige veiligheidsvergunningen in het bezit van infrastructuurbeheerders die in 2009 in België geregistreerd werden		0	1	0
		A	R	P
E.3.2. Aantal aanvragen voor veiligheidsvergunningen ingediend door infrastructuurbeheerders die in 2009 in België geregistreerd werden	Nieuwe vergunningen	0	0	0
	Bijgewerkte / gewijzigde vergunningen	1	0	0
	Hernieuwde vergunningen	0	0	0

A = aanvaarde aanvraag, de vergunning werd al uitgereikt

R = verworpen aanvraag, er werd geen vergunning uitgereikt

P = zaak is nog hangende, er werd nog geen vergunning uitgereikt

E.4. Procedurele aspecten - Veiligheidscertificaten Deel A

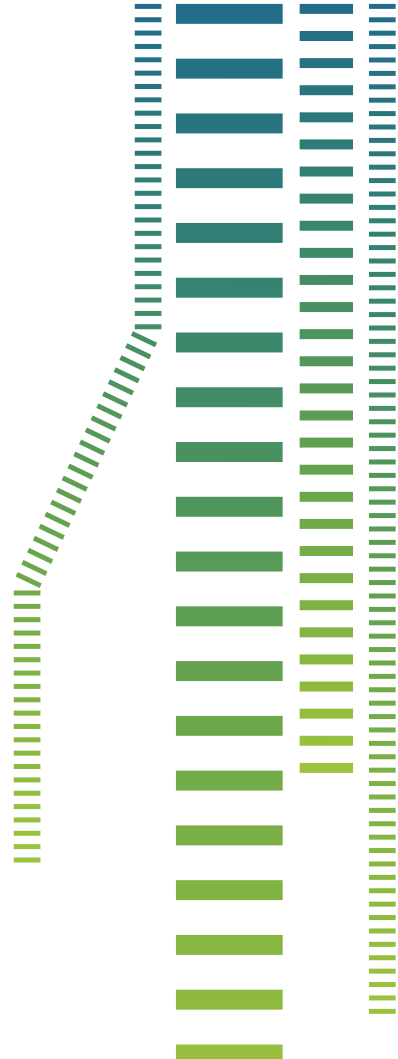
		Nieuw	Bijgewerkt / gewijzigd	Her-nieuwd
Gemiddelde tijd na ontvangst van alle nodige inlichtingen tussen de ontvangst van een aanvraag en de uiteindelijke uitreiking van een veiligheidscertificaat Deel A in 2009 voor een spoorwegonderneming	Een vergunning uitgereikt door België	Gemiddelde van 80 werkdagen	0	0
	Een vergunning uitgereikt door een andere Lidstaat	-	-	-

E.5. Procedurele aspecten - Veiligheidscertificaten Deel B

		Nieuw	Bijgewerkt / gewijzigd	Hernieuwd
Gemiddelde tijd na ontvangst van alle nodige inlichtingen tussen de ontvangst van een aanvraag en de uiteindelijke uitreiking van een veiligheidscertificaat Deel B in 2009 voor een spoorwegonderneming	Een vergunning uitgereikt door België	Gemiddelde van 80 werkdagen	Gemiddelde van 60 werkdagen	0
	Een vergunning uitgereikt door een andere Lidstaat	-	-	-

E.6. Procedurele aspecten - Veiligheidsvergunningen

		Nieuw	Bijgewerkt / gewijzigd	Hernieuwd
Gemiddelde tijd na ontvangst van alle nodige inlichtingen tussen de ontvangst van een aanvraag en de uiteindelijke uitreiking van een veiligheidsvergunning in 2009 voor infrastructuurbeheerder	Een vergunning uitgereikt door België	Gemiddelde van 21 werkdagen	Gemiddelde van 21 werkdagen	0
	Een vergunning uitgereikt door een andere Lidstaat	-	-	-



FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

DIRECTORAAT-GENERAAL VERVOER TE LAND

DIENST VEILIGHEID EN INTEROPERABILITEIT VAN DE SPOORWEGEN

VOORUITGANGSTRAAT 56

1210 BRUSSEL

WWW.MOBILITEIT.FGOV.BE

