



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen
Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Intéropérabilité des Chemins de Fer

*City Atrium
Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel*

HANDLEIDING VOOR TOELATINGEN EN CONCEPTDOSSIERS VAN DE VASTE INSTALLATIES



Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen City Atrium – Vooruitgangstraat 56 - 1210 Brussel	
Document	132.2021.01
Versie	1
Datum	15/09/2021
Opgemaakt	Afdeling IM



Inhoudstafel

Voorafgaandelijke bepalingen.....	4
Hoofdstuk I – Procedure voor de toelating tot indienststelling.....	6
Hoofdstuk II – Inleidende procedure voor een toelating tot indienststelling.....	7
Hoofdstuk III – Indienen van de aanvraag toelating	9
Hoofdstuk IV – Aflevering van de toelating tot indienststelling	11
Hoofdstuk V – Procedure voorafgaande aan vernieuwing of verbetering van subsystemen...	12
Hoofdstuk VI – Beroepsprocedures	14
Hoofdstuk VII – Verschillende bepalingen.....	15



Voorafgaandelijke bepalingen

Deze handleiding beschrijft de stappen die een aanvrager/aanbestedende entiteit moet ondernemen om een toelating of een beslissing van de veiligheidsinstantie te bekomen in het kader van volgende wettelijke procedures:

- Procedure voor een toelating (of vergunning) tot indienststelling van een structurele subsysteem behorende tot de vaste installaties¹;
- Aanvraag voor een beslissingsprocedure op basis van een conceptdossier houdende subsystemen die na verbetering of vernieuwing een eventuele nieuwe toelating tot indienststelling nodig hebben.

A. In deze handleiding worden volgende benamingen en definities gebruikt :

- «Codex»: wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex²;
- «Verordening CSM»: uitvoeringsverordening EU/402/2013 van 30 april 2013 betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling³;
- «KB Infra» van 01/07/2011: koninklijk besluit tot bepaling van de vereisten van toepassing op de spoorweginfrastructuur betreffende de vergunningsvoorwaarden voor indienststelling van het subsysteem CCS en de veilige integratie ervan in het Belgische spoorwegsysteem;
- «Verordening RINF»: uitvoeringsverordening EU/2019/777 van 16 mei 2019 inzake gemeenschappelijke specificaties voor het register van de spoorweginfrastructuur en tot intrekking van uitvoeringsbesluit 2014/880/EU⁴;
- «Veiligheidsinstantie»: de instantie aangeduid door de koning in toepassing van de wet van 19 december 2006 inzake de exploitatieveiligheid van de spoorwegen - DVIS⁵;
- «Aanbestedende entiteit»: elke private of publieke entiteit die het ontwerp of de constructie beveelt van een subsysteem alsook de vernieuwing en verbetering van deze subsystemen. Deze entiteit kan een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder, een houder of een concessionaris die verantwoordelijk is van de uitvoering van het project zijn;
- «Aanvrager»: aanbestedende entiteit, de constructeur of de houder van een structureel subsysteem die een procedure aanvangt overeenkomstig deze handleiding;
- «Subsysteem»: structureel subsysteem behorende tot de vaste installaties zoals gedefinieerd in bijlage 15 van de Spoorcodex. Het betreft de volgende structurele subsystemen:

¹ Cf. infra, punt 8 woordenschat.

² <http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/loi/2013/08/30/2013014641/justel>

³ https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2013/402/oj

⁴ https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/oj

⁵ Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen



- Energie - **ENE**
- Besturing en seininrichting baangedeelte – **CCS**
- Infrastructuur - **INF** (in voorkomend geval ook tunnelveiligheid **SRT** en **PMR**: personen met beperkte mobiliteit met betrekking tot perrons en stations).

B. Referenties

Voorafgaande opmerking: Europese richtlijnen hebben geen onmiddellijke rechtsgevolgen; zij moeten in nationaal recht worden omgezet. Het is de omzetting van de richtlijn in nationaal recht die juridisch afdwingbaar is. De Europese besluiten en verordeningen daarentegen zijn rechtstreeks toepasselijk.

C. Wetgeving en handleidingen op Europees niveau

De geldende Europese wetgeving is beschikbaar op de website van het Europees Spoorwegbureau (afgekort ERA). De link voor raadpleging tot de documenten met betrekking tot aanvragen voor vergunningen voor ERTMS-baanapparatuur is de volgende:

https://www.era.europa.eu/applicants/applications-ertms-trackside-approval_en

D. Wetgeving op Belgisch niveau

De toepasselijke Belgische wetgeving is te vinden op de website van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit & Vervoer via de onderstaande link:

https://mobilit.belgium.be/nl/spoorwegverkeer/wetgeving_en_reglementering/belgische_wetgeving_en_reglementering

Hoofdstuk I – Procedure voor de toelating tot indienststelling

Een procedure voor toelating tot indienststelling wordt opgestart voor nieuwe structurele subsystemen en voor sommige vernieuwde of verbeterde subsystemen waarvoor DVIS tot een nieuwe toelating heeft beslist.

A. Nieuwe, verbeterde en vernieuwde subsystemen

Nieuwe structurele subsystemen zijn subsystemen die voor de eerste keer in dienst worden gesteld op Belgisch grondgebied, namelijk:

- Als uitbreiding van het netwerk, overeenkomstig de bepalingen «nieuwe lijn» van de TSI infrastructuur;
- Als zelfstandig deel van een bestaand subsysteem waarin het voor de eerste maal zal worden geïntegreerd.

Onder een bestaand subsysteem in dienst wordt verstaan dat het subsysteem beschikbaar is voor de gebruikers en het als zodanig zou moeten zijn opgenomen in het infrastructuurregister (RINF).

Indien er belangrijke wijzigingen worden gepland op bestaande subsystemen in het kader van vernieuwing of verbetering dan zijn de bepalingen van hoofdstuk V van toepassing (procedure met conceptdossier)

B. Gefaseerde vernieuwing en/of verbetering van subsystemen in dienst

Subsystemen die in dienst zijn vallen te allen tijde onder het toezicht van een infrastructuurbeheerder/stationsbeheerder die de exploitatievoorwaarden tijdens de werken zal bepalen.

Indien er een nieuwe toelating vereist is voor een gefaseerd project dan zal deze in principe gegeven worden op de totaliteit van het project. De indienststelling van afzonderlijke gedeeltes van het project zal gebeuren onder de voorwaarden van de infrastructuurbeheerder/stationsbeheerder volgens procedures opgenomen in de veiligheidsvergunning/certificaat.

Voorbeelden:

- De gefaseerde vernieuwing van de verschillende perrons en sporen in een station;
- De vervanging van lineaire elementen van een lopend spoor in dienst.

Hoofdstuk II – Inleidende procedure voor een toelating tot indienststelling

A. Introductie van het dossier

De aanvrager dient een inleidend dossier in bij de veiligheidsinstantie (DVIS) overeenkomstig artikel 179/1 §4 en de bijlage 30 van de Spoorcodex en dit bij voorkeur bij aanvang van de ontwerpfasen en altijd voorafgaandelijk de aanvang van de constructiefase van het subsysteem. Dit inleidend dossier vermeldt alle referentiedocumenten waarop de evaluatie van het subsysteem zal worden gebaseerd.

Volgende elementen dienen onder andere te worden opgenomen:

- Technische uitvoeringsvoorschriften (TSI en/of nationale voorschriften);
- In voorkomend geval, een rapport met een rechtvaardiging van de aanvraag tot gedeeltelijke niet-toepassing van een TSI, met vermelding van de alternatieve nationale voorschriften en/of de technische normen die worden toegepast om aan de essentiële eisen te voldoen;
- In voorkomend geval, de voorziene afwijkingen van het subsysteem ten opzichte van andere wettelijke voorschriften buiten de interoperabiliteit;
- Het eventuele conceptdossier volgens hoofdstuk V en bijhorende beslissing van DVIS bij een nieuwe toelating na vernieuwing of verbetering;
- De naam en functie van de persoon die technisch verantwoordelijk is voor het subsysteem en de overeenkomstige keuringsverklaring zal ondertekenen;
- In geval de aanvrager zelf geen infrastructuurbeheerder is: de gegevens van de infrastructuurbeheerder die het RINF zal aanvullen;
- De fasering van de werkzaamheden en gedeeltelijke inbedrijfstelling;
- In voorkomend geval, de aanvaardingscriteria van de infrastructuurbeheerder in het kader van de veilige integratie overeenkomstig de verordening CSM;
- De gegevens betreffende de gekozen aangemelde en aangewezen instantie(s) en de beoordelingsinstanties volgens de verordening CSM.

B. Bijzonderheden van het subsysteem CCS

Veilige integratie

Voor de veilige integratie van dit subsysteem in het bestaande systeem van een infrastructuurbeheerder volgens de bepalingen van de verordening CSM, dienen aanvaardingscriteria vastgelegd.

Het inleidend dossier zal vermelden welke criteria er van toepassing zijn voor het project en deze zullen beoordeeld worden door een ISA volgens EN 50129 en/of door een AsBo overeenkomstig de CSM-verordening.

De criteria kunnen gebaseerd zijn op de volgende bronnen:

- TSI CCS , subsets UNISIG en geharmoniseerde normen;
- Nationale regels;
- Andere Europese regelgeving.

Integratietesten grond-boord

In het geval er testen nodig zijn op ware grootte met gebruik van een boordsysteem CCS dan moet deze laatste beschikken over minstens een tussentijds certificaat (NoBo/DeBo) voor het gedeelte 'ontwerp'.

Goedkeuring spoorwegagentschap subsysteem ETCS

Het inleidende dossier zal eveneens het resultaat van de procedure bij het Europese agentschap (ERA) vermelden die een ETCS -project moet ondergaan op niveau van de aanbestedingsdocumenten.

C. Advies van de veiligheidsinstantie

De veiligheidsinstantie geeft advies over het concept en het referentieel binnen de 4 maanden na het ontvangen van het inleidend dossier.

Wanneer dit advies uitblijft mag de aanvrager de toelatingsprocedure voortzetten (Hoofdstuk III) evenwel betekent dit niet dat er een vermoeden van positief advies geldt.

Wanneer er een negatief advies wordt gegeven, moet er een nieuw inleidend dossier worden ingediend met de nodige aanpassingen.

Hoofdstuk III – Indienen van de aanvraag toelating

A. Indiening van de aanvraag

Een toelatingsdossier omvat volgende documenten:

- De keuringsverklaring of de EG-keuringsverklaring van het subsysteem (zie modellen in de bijlage van [Verordening \(EU\) /2019/250 van 12 /02/2019](#));
- De nodige certificaten en attesten die de keuringsverklaring van het subsysteem vergezellen, evenals de certificaten en attesten van de constituenten;
- In voorkomend geval, de beperkingen in gebruik indien niet aan alle technische voorschriften is voldaan;
- In voorkomend geval, de alternatieve voorschriften die werden gebruikt om aan de essentiële eisen te voldoen;
- Het technisch dossier opgesteld door de aangemelde instantie;
- In voorkomend geval, het technisch dossier opgesteld door de aangewezen instantie betreffende nationale voorschriften;
- Het veiligheidsverslag van een beoordelingsinstantie (overeenkomstig dossiers verordening CSM) waarin de veilige integratie van het subsysteem met de andere subsystemen wordt beoordeeld in relatie tot de technische van nummers 5 en 6. Zie voor dit specifieke aspect ook de verduidelijkingsnota over veilige integratie van de ERA: [ERA1209-063 Verduidelijkingsnota over veilige integratie](#)⁶
- In voorkomend geval, een bijkomend technisch dossier van een aangewezen instantie, die de compatibiliteit met netwerk-gerelateerde interfaces, beoordeelt volgens de nationale voorschriften;
- Het veiligheidsverslag van een beoordelingsinstantie (overeenkomstig verordening CSM) waarin de veilige integratie van het subsysteem in het netwerk wordt beoordeeld in relatie tot het technische dossier van nummer 8;
- Eventueel bijlagen aangaande andere pertinente wettelijke voorschriften die werden toegepast;
- In voorkomend geval, het bijhorende aangepaste deel van het infrastructuurregister.

B. Bijzonderheden voor het subsysteem CCS

Integratietesten grond-boord

In het geval er testen nodig zijn op ware grootte met gebruik van een boordsysteem CCS dan moet deze laatste beschikken over minstens een tussentijds certificaat (NoBo/DeBo) voor het gedeelte 'ontwerp'. Het aanvraagdossier zal een kopie van dit certificaat bevatten.

⁶ https://www.era.europa.eu/sites/default/files/applicants/docs/era_1209063_clarification_note_on_safe_integration_en.pdf

Goedkeuring spoorwegagentschap subsysteem ETCS

In voorkomend geval zal de aanvraag de beslissing van het Spooragentschap bevatten qua specifieke eisen interoperabiliteit voor het ETCS project.

Veilige integratie in het operationele systeem

Om de veilige integratie van het subsysteem in het operationele systeem aan te tonen zal de aanvraag een plan bevatten overeenkomstig de bepalingen van het AR Infra.

Dit plan omvat :

- Een concordantietabel tussen de functies CCS van het subsysteem en de operationele procedures van de infrastructuurbeheerder (IB);
- Een oplijsting van de functies CCS van het project waarvoor er (nog) geen volledige overeenstemming is met de bestaande operationele regels van de IB en de bijhorende wijzigingen die de IB zou moeten doorvoeren;
- Een analyse van de impact van deze wijzigingen op het operationele systeem volgens de criteria van belangrijkheid van de wijziging volgens Verordening CSM.

C. Volledigheid dossier

Binnen de maand na het ontvangen van de aanvraag zal de veiligheidsinstantie de aanvrager inlichten over de volledigheid van het dossier en desgevallend bijkomende informatie vragen die binnen een redelijke vast te stellen termijn moet aangeleverd worden.

Hoofdstuk IV – Aflevering van de toelating tot indienststelling

De toelating tot indienststelling die de veiligheidsinstantie aflevert, bevat minstens volgende elementen:

- Het nummer van de toelating;
- De referentie van de aanvraag tot toelating met de bijhorende keuringsverklaring;
- De referenties van certificaten en/of attesten van de aangemelde en aangewezen instanties;
- De referentie en de omschrijving van het subsysteem en/of het voertuig;
- De eventuele gebruiksbependingen van het subsysteem;
- De eventuele bijzondere voorwaarden voor het Belgisch netwerk;
- De referentie van de vorige toelatingen indien het bijkomende toelating betreft.



Hoofdstuk V – Procedure voorafgaande aan vernieuwing of verbetering van subsystemen

A. Aanvraag tot beslissingsprocedure DVIS voor werken aan subsystemen in het kader van vernieuwing en verbetering of voor significante wijzigingen bij instandhoudingswerken

De veiligheidsinstantie beslist over de noodzaak om een nieuwe toelatingsprocedure op te starten op basis van een conceptdossier overeenkomstig het artikel 179/1 §8 en bijlage 31 van de Spoorcodex.

Een conceptdossier is nodig telkens de geplande werken een wijziging inhouden op volgende niveaus:

- Wijziging die invloed kan hebben op een parameter van de TSI die gekoppeld is aan de essentiële eisen veiligheid en technische compatibiliteit (=interface met rollend materieel of interface tussen stationsbeheer en infrastructuurbeheer);
- De wijziging riskeert niet meer gedekt te zijn door het CE-certificaat, voor zover deze bestaat;
- De wijziging omvat een voorziene afwijking op een TSI of ten opzichte van het nationale implementatieplan van het subsysteem.

De aanvrager zal het conceptdossier overmaken aan de veiligheidsinstantie. Het conceptdossier beschrijft het subsysteem en de voorgestelde wijzigingen en zal ook volgende bevatten:

- Alle toelatingen en keuringsdocumenten van het subsysteem in gebruik;
- In het geval van technische wijziging een technisch verslag over de “nieuwigheid⁷” en de “additionaliteit⁸” van de wijziging overeenkomstig de definities van artikel 4 van de verordening CSM;
- Indien de aanvrager geen infrastructuurbeheerder of stationsbeheerder is: Het akkoord van deze laatsten over het vorige punt.

De DVIS zal binnen een periode van één maand melden indien het dossier nog dient te worden vervolledigd met bijkomende elementen. Zoniet wordt het dossier als volledig beschouwd.

De veiligheidsinstantie oordeelt op basis van het conceptdossier van de aanvrager of een nieuwe toelating tot indienststelling noodzakelijk is.

⁷ Dit omvat zowel wat innovatief is in de spoorwegsector als wat alleen nieuw is voor de organisatie die de verandering implementeert.

⁸ De beoordeling van het belang van de wijziging, rekening houdend met alle veiligheidsgerelateerde wijzigingen die recentelijk in het te beoordelen systeem zijn aangebracht en die niet als significant werden beschouwd.

Zij houdt hierbij rekening met de implementatiebepalingen van de toepasbare TSI, het nationale plan, de belangrijkheid van de werken en de invloed op het globale veiligheidsniveau van het subsysteem.

B. Bijzonderheden voor het conceptdossier van het subsysteem ETCS

De DVIS kan genoopt zijn haar beslissing te overleggen met het spooragentschap binnen de wettelijke periode van 4 maanden.

C. Bijzonderheden voor subsystemen-INF binnen de infrastructuur beheerd door een stationsbeheerder

De aanvrager zal in het conceptdossier de certificatiestrategie voor het subsysteem beschrijven rekening houden met:

- De mogelijkheden van TSI PMR hoofdstuk 6 aangaande vermoeden van conformiteit op niveau van het ontwerp van onderdelen van de infrastructuur die algemeen gebruikt worden;
- De certificatiestrategie van de stationsbeheerder;
- Het RINF van de infrastructuurbeheerder op niveau van de structuur en de bijwerking van het RINF aangaande het operationele punt waartoe de stationsinfrastructuur behoort.

D. Procedure zonder CE-certificering aangevraagd door een IB voor subsystemen INF en ENE die worden vernieuwd of instandgehouden zonder wijzigingen van de essentiële parameters van het RINF

Voor de spoorvakken waarvoor geen CE-certificaat bestaat kan de infrastructuurbeheerder een procedure gebruiken die toelaat het RINF te vervolledigen op basis van een verklaring conformiteit BI (bestaande infrastructuur) overeenkomstig de aanbeveling 2014/881/EU. Deze verklaringen kunnen een latere CE-certificatie op niveau van een lijn vergemakkelijken. Dit veronderstelt procedures op niveau van de veiligheidsvergunning die een algemene certificatiestrategie bepalen.

De IB houdt interne documenten bij die aantonen dat de werken onder deze bepaling vallen.

Hoofdstuk VI – Beroepsprocedures

A. Verzoek tot herziening

Indien de DVIS de ingebruikneming niet toestaat of voorwaarden oplegt waarmee de aanvrager niet akkoord gaat (=negatief besluit), dan kan de aanvrager binnen de maand na ontvangst van het besluit een herziening van het besluit aan de DVIS vragen.

Deze aanvraag moet een lijst bevatten met elementen die volgens de aanvrager niet of onvoldoende in aanmerkingen werden genomen in de evaluatie van het dossier door de DVIS, evenwel kan nieuwe informatie, die pas wordt aangedragen na het negatieve besluit van DVIS, niet aanvaard worden als geldig element van bewijs.

Indien nodig geacht door de DVIS, kan de aanvrager worden uitgenodigd om de elementen toe te lichten. De aanvrager kan ook zelf vragen te worden gehoord indien hij dit voornemen reeds kenbaar maakt op het moment van het verzoek tot herziening.

De DVIS zal in al deze gevallen haar nieuw besluit overmaken binnen de twee maanden na ontvangst van het verzoek tot herziening.

B. Gerechtelijk beroep

Indien de DVIS zijn negatieve beslissing bevestigt, kan de aanvrager beroep indienen bij het Marktenhof (Poelaertplein, 1 – 1000 Brussel). Het beroep kan in het Frans of het Nederlands worden ingediend, afhankelijk van de taal waarin de bestreden beslissing is opgesteld.

Op straffe van onontvankelijkheid, die door het Marktenhof van rechtswege kan worden uitgesproken, dient het beroep binnen één maand na kennisgeving van de beslissing door middel van een dagvaarding te worden ingediend.

Het beroep op zichzelf schorst de beslissing niet op maar het Marktenhof kan, ambtshalve of volgend op een behoorlijk gemotiveerd verzoek van een of andere partij in de inleidende dagvaarding, de schorsing van de bestreden beslissing bevelen.

De procedure wordt geregeld door de artikels 221/3 en 221/4 van de Spoorcodex en door het Gerechtelijk Wetboek.

Hoofdstuk VII – Verschillende bepalingen

A. Indiening van de aanvraag en correspondentie

Alle aanvragen worden ingediend bij de veiligheidsinstantie op het adres dat deze laatste op zijn website bekendmaakt. Het dossier moet bestaan uit een papieren versie en een elektronische versie. De veiligheidsinstantie kan, indien nodig, vragen de nodige software te leveren voor het lezen van de elektronische versie.

Alle briefwisseling van de aanbestedende entiteit vermeldt het uniek oprichtingsnummer van de ondernemingsbank, postadres, telefoonnummer, e-mailadres en het eventuele internet adres, alsook alle andere toepasselijke informatie.

B. Talen

De aanvraag moet ingediend worden in één van de officiële landstalen overeenkomstig de wetten van 18 juli 1966 betreffende het gebruik van talen in administratieve aangelegenheden. De bijgevoegde stukken van het dossier dienen in principe in dezelfde taal als de aanvraag opgemaakt.

C. Vergoedingen

De vergoedingen die aan de DVIS moeten worden betaald voor het onderzoek van een dossier zijn in artikel 80 van de spoorwegwet gespecificeerd.