

# TOEZICHTSTRATEGIE



<b>Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen</b> City Atrium - Vooruitgangstraat 56,1210 Brussel	Strategy & Legal
<b>Versie</b>	Definitieve versie 2022
<b>Datum</b>	31/03/2022
<b>Opgesteld door:</b>	<b>WG Supervision Strategy</b> Johan Broos Laurent Roberfroid Caroline Bailleux Sébastien Soupart Simon Deleruelle Olivier Dermont Erik Francq Werner Van Campenhout Cécile Goffinet
<b>Goedgekeurd door:</b>	P. Geens, directeur SSICF

# Inhoudsopgave

---

1.	Aanhef – Wettelijk kader .....	5
1.1.	Europese juridische referenties .....	5
1.2.	Belgische juridische referenties .....	5
2.	Context .....	6
2.1.	Wetgevende context.....	6
2.2.	Spoorwegcontext .....	6
2.3.	Kader .....	6
2.4.	Herzieningsprocedure .....	7
3.	Doelstellingen .....	8
4.	Principes .....	9
5.	Modaliteiten.....	10
6.	Strategische prioriteiten en Risk Based Supervision .....	12
7.	Toezichttechnieken .....	14
7.1.	Controles .....	14
7.2.	Inspecties .....	14
7.3.	Audits .....	15
7.4.	Bepalingen betreffende de interviews .....	16
8.	Toezichtplannen – programmering van de activiteiten.....	17
8.1.	Meerjarenplannen .....	17
8.2.	Jaarlijkse toezichtplannen.....	18
8.3.	Niet-geprogrammeerde activiteiten .....	18
9.	Uitvoering.....	19
9.1.	Vaststellingen tijdens activiteiten van het type « controle » .....	19
9.2.	Vaststellingen tijdens activiteiten van het type « inspectie » .....	19
9.3.	Mededeling van de vaststellingen .....	21
9.3.1	Aan de betrokken onderneming.....	21
9.3.2	Aan de sector .....	21
9.3.3	Aan het ERA en andere veiligheidsinstanties .....	21
9.4.	Beëindiging van de toezichtactiviteit.....	21
9.5.	Opvolging van de corrigerende maatregelen en plan van aanpak.....	22

9.6.	Administratieve boetes.....	22
10.	Bijlage – Beschrijving van de Belgische spoorwegcontext in 2020.....	24
10.1.	Het Belgische spoorwegnetwerk .....	24
10.2.	Actoren van de sector .....	24

# **1. Aanhef – Wettelijk kader**

## **1.1. Europese juridische referenties**

- Gedelegeerde Verordening (EU) 2018/761 van de Commissie van 16 februari 2018 tot vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden voor toezicht door nationale veiligheidsinstanties na de afgifte van een uniek veiligheidscertificaat of een veiligheidsvergunning.

## **1.2. Belgische juridische referenties**

- Wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, in het bijzonder artikel 74.1 ;
- Koninklijk besluit van 2 november 2017 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen ;
- Koninklijk besluit van 12 juli 2016 betreffende het vervoer via de weg of per spoor van ontplofbare stoffen ;
- Wet van 26 maart 2014 betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen.

## **2. Context**

### **2.1. Wetgevende context**

Dit document, waarin de "Toezichtstrategie" wordt beschreven die door DVIS als Belgische nationale veiligheidsinstantie is ontwikkeld en wordt uitgevoerd, voldoet aan de vereisten van de Gedelegeerde Verordening (EU) 2018/761 van de Commissie van 16 februari 2018 tot vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden voor toezicht door nationale veiligheidsinstanties na de afgifte van een uniek veiligheidscertificaat of een veiligheidsvergunning.

DVIS heeft zich ook gebaseerd op de adviezen en richtsnoeren van de Gids voor toezicht van het Agentschap.

Naast het toezicht na de afgifte van een veiligheidscertificaat of veiligheidsvergunning, bestrijkt de toezichtstrategie van DVIS alle andere toezichttaken die door de in hoofdstuk 1 vermelde regelgeving aan DVIS zijn toevertrouwd.

### **2.2. Spoorwegcontext**

De Belgische spoorwegcontext wordt beschreven in bijlage 1.

### **2.3. Kader**

Tenzij in dit document anders bepaald, is de toezichtstrategie van toepassing op alle entiteiten, systemen en subsystemen waarop DVIS toezicht houdt, namelijk:

- infrastructuurbeheerders met een veiligheidsvergunning afgegeven door DVIS ;
- spoorwegondernemingen met een uniek veiligheidscertificaat die op het Belgische grondgebied opereren ;
- de opleidingscentra voor treinbestuurders, erkend door DVIS ;
- de medische en/of bedrijfspsychologische centra voor treinbestuurders, erkend door DVIS ;
- de interoperabiliteitsonderdelen ;
- de structurele subsystemen van vaste installaties ;
- de door DVIS erkende uitbaters van museumlijnen.

Ten gevolge van de bevindingen van zijn toezichtactiviteiten kan het nodig zijn dat DVIS in zijn toezichtstrategie ook rekening houdt met andere entiteiten, zoals :

- de met onderhoud belaste entiteiten ;
- de eigenaars en fabrikanten van voertuigen ;
- de houders van een vergunning om een voertuig op de markt te brengen ;
- degenen die betrokken zijn bij het vervoer van gevaarlijke goederen, zoals bedoeld in hoofdstuk 1.4 van het RID.

DVIS kan bovendien samenwerken met andere entiteiten, zoals ERA, andere NSA's, conformiteitsbeoordelingsorganen of andere bevoegde autoriteiten in België.

## **2.4. Herzieningsprocedure**

Dit document is een eerste versie van de geharmoniseerde toezichtstrategie van DVIS. Het is bedoeld als een levend document dat één jaar na invoering zal worden geëvalueerd. De modaliteiten voor de herziening van toekomstige versies zullen derhalve in de volgende versie worden vastgesteld.

Het is verder de bedoeling dat de bijlagen jaarlijks worden bijgewerkt.

### 3. Doelstellingen

Naast het doel om te beantwoorden aan de wettelijke verplichting uit vorig hoofdstuk, is de toezichtstrategie bedoeld als actieplan om de visie van DVIS op het toezicht op de spoorwegsector te verwezenlijken. Deze visie is gebaseerd op drie pijlers :

- samenwerking met de sector om het veiligheidsniveau voortdurend te verbeteren ;
- ervoor te zorgen dat elke actor in de sector de risico's beheerst die inherent zijn aan zijn activiteit ;
- het verkrijgen van een duidelijk beeld van het algemene veiligheidsniveau op het Belgische spoorwegnet.

Daarnaast heeft het opstellen en de uitwerking van de toezichtstrategie van DVIS het ook mogelijk gemaakt om :

- de strategie te heroriënteren om het toezicht toe te spitsen op de activiteiten met de potentieel grootste risico's of op de activiteiten met de minst goed beheerste risico's ;
- een coherente en holistische aanpak van het toezicht van DVIS op het Belgische grondgebied uit te bouwen ;
- de praktijken aangaande toezicht binnen DVIS te harmoniseren en te consolideren.

Tot slot is dit document ook bedoeld als praktische ondersteuning voor de actoren die onder toezicht van DVIS staan, en met name om te verduidelijken hoe het toezicht wordt georganiseerd en wat de rol en de verantwoordelijkheden van elke actor zijn, zodat het toezicht onder de best mogelijke omstandigheden kan worden uitgeoefend.



## 4. Principes

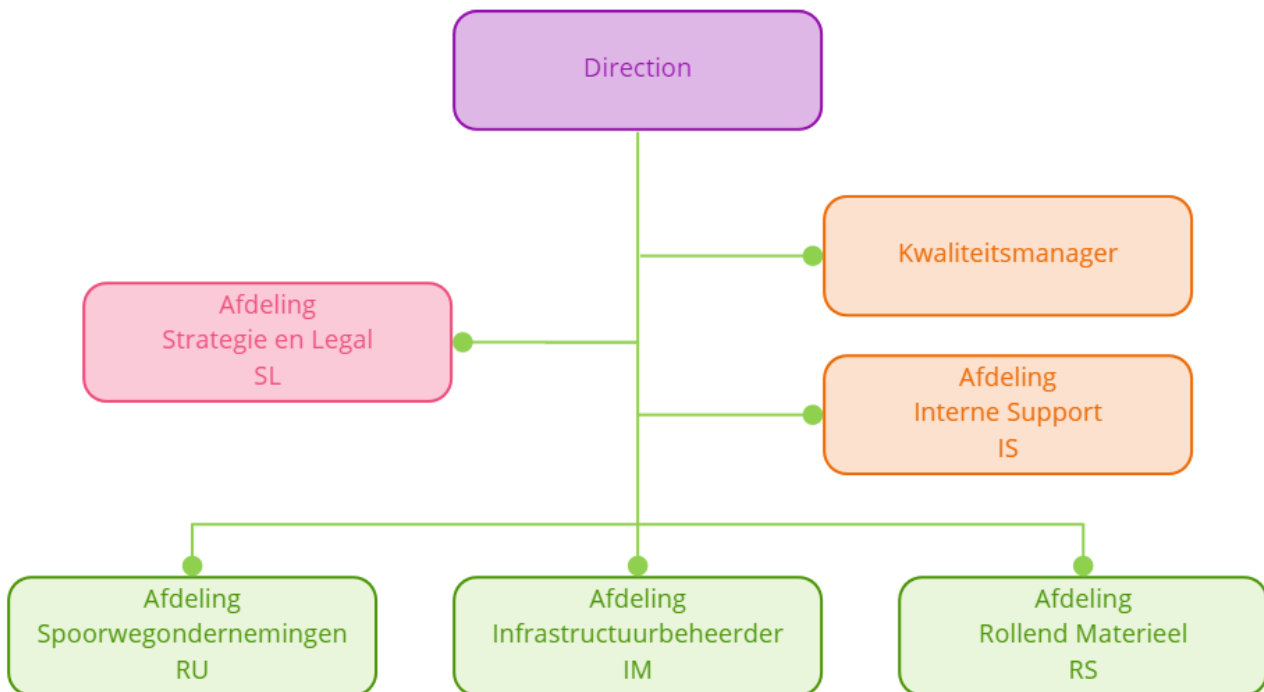
Om de toezichttaken die hem door de wetgever – zowel de Belgische als de Europese – zijn toevertrouwd op een efficiënte en daadkrachtige wijze uit te voeren en om een vastberaden maar billijke behandeling te waarborgen, heeft DVIS de volgende beginselen inzake toezicht aangenomen:

- in algemene zin past DVIS altijd het **evenredigheidsbeginsel** toe, zoals gedefinieerd door de Europese wetgeving. In het specifieke geval van toezicht waakt DVIS erover dat al zijn beslissingen, besluiten en/of maatregelen die naar aanleiding van een toezichtactiviteit worden genomen, altijd gericht zijn op de verbetering of ten minste de instandhouding van het veiligheidsniveau van de spoorwegexploitatie en dat die beslissingen daadwerkelijk evenredig zijn met het risico dat aan die activiteit verbonden is ;
- DVIS verbindt zich ertoe in alle omstandigheden een **samenhangende werkwijze** te volgen, d.w.z. een zodanige aanpak dat DVIS in vergelijkbare omstandigheden een vergelijkbare werkwijze volgt met vergelijkbare doelstellingen. Dit beginsel stelt DVIS eveneens in staat een gelijke, niet-discriminatoire behandeling van de onder toezicht staande entiteiten, ongeacht het personeelslid (of de personeelsleden) van DVIS dat (die) het dossier behandelt (behandelen) en ongeacht de onder toezicht staande entiteit, te verzekeren ;
- DVIS is **verantwoordelijk** voor zijn beslissingen: het motiveert elke beslissing en is steeds in staat ze te verantwoorden ;
- het toezicht van DVIS spitst zich toe op de activiteiten die de grootste potentiële risico's inhouden of waarvan de risico's het minst goed worden beheerst. Deze **op risico's gebaseerde aanpak**, laat toe om tegelijkertijd de strategische prioriteiten van het toezicht vast te leggen en een efficiënt gebruik van de middelen door DVIS te verzekeren ;
- als nationale veiligheidsinstantie moet DVIS zo **transparant** en duidelijk mogelijk zijn ten aanzien van de sector, dit om de onder toezicht staande entiteiten in staat te stellen te begrijpen wat er van hen wordt verwacht en wat zij van DVIS kunnen verwachten .

Deze grondbeginselen vormen een kader op basis waarvan de toezichtstrategie is opgebouwd. Ieder personeelslid van DVIS dat een toezichtactiviteit of -activiteiten uitvoert of eraan deelneemt, moet deze beginselen in acht nemen gedurende het gehele verloop van de betrokken activiteit.

## 5. Modaliteiten

DVIS is georganiseerd in 3 operationele afdelingen - Infrastructure Manager (IM), Railway Undertakings (RU) en Rolling Stock (RS) - en 2 ondersteunende afdelingen - Strategy & Legal (SL) en Internal Support (IS).



Elke operationele afdeling is verantwoordelijk voor het toezicht op het geheel van het specifieke gebied waarvoor zij verantwoordelijk is. Dezelfde teams zijn dus betrokken bij het vergunningsproces – toelating, certificering, erkenning – en het toezichtproces.

Vanaf december 2021 beschikt DVIS over een Beslissingscomité. Dit comité, dat is samengesteld uit de Directie, een vertegenwoordiger van SL alsook uit vertegenwoordigers van elke operationele afdeling, is verantwoordelijk voor het goedkeuren van alle officiële beslissingen die juridische, strategische of belangrijke operationele gevolgen kunnen hebben.

De afdeling SL stelt, in samenwerking met de operationele afdelingen, de strategische richtsnoeren voor DVIS op en verleent juridische ondersteuning aan de operationele afdelingen, hetzij via het Beslissingscomité, hetzij in specifieke gevallen, dit op uitnodiging van de operationele afdelingen.

Ten slotte worden de noden voor aanwerving, opleiding en het op peil houden van de competenties van het personeel, geïdentificeerd binnen de operationele afdelingen. Op basis van deze behoeften is de IS-afdeling verantwoordelijk voor de organisatie, administratieve ondersteuning en coördinatie, met het oog op de samenhang tussen de operationele afdelingen.

Deze elementen zullen binnenkort worden geïntegreerd in het kwaliteitsmanagementsysteem van DVIS.

## 6. Strategische prioriteiten en Risk Based Supervision

In tegenstelling tot een conventionele aanpak die veel menselijke middelen vergt om een voldoende mate van volledigheid te bereiken, heeft DVIS gekozen voor een risicogebaseerde aanpak, met een focus op exploitatierisico's, om zijn toezichtstrategie uit te bouwen. Deze aanpak maakt het mogelijk de strategische prioriteiten voor de organisatie van het toezicht te bepalen en de activiteiten op de belangrijkste risico's toe te spitsen, met het voordeel dat onze middelen, die vaak beperkt zijn, worden geconcentreerd op datgene wat waarschijnlijk het grootste effect op de veiligheid van het spoorvervoer zal hebben, terwijl wij ons tegelijkertijd snel aan een veranderende situatie kunnen aanpassen.

Het principe van deze aanpak betreft de volledige sector en bestaat uit zowel het identificeren als beoordelen van risico's, als het beoordelen van de door de sector vastgelegde maatregelen om deze risico's acceptabel te maken. Aangezien de identificatie van risico's niet beperkt blijft tot de eigen activiteit, bestrijkt het begrip risico namelijk een veel ruimer gebied dan de invloedssfeer van DVIS. Daarom heeft DVIS gekozen voor een "multirisicobenadering", die de volgende drie soorten risico's omvat :

- Risico's verbonden aan elke individuele actor in de sector

Elke onderneming moet de risico's in kaart brengen die inherent zijn aan haar activiteiten en de te nemen maatregelen prioriteren. DVIS kan deze werkzaamheden gebruiken als basis voor het identificeren van de belangrijkste risico's. Zij moet echter de betrouwbaarheid van deze informatie kunnen beoordelen, met name op basis van de mate van maturiteit van de onderneming, die zij moet evalueren door middel van passende controleactiviteiten.

- Sectorbrede risico's

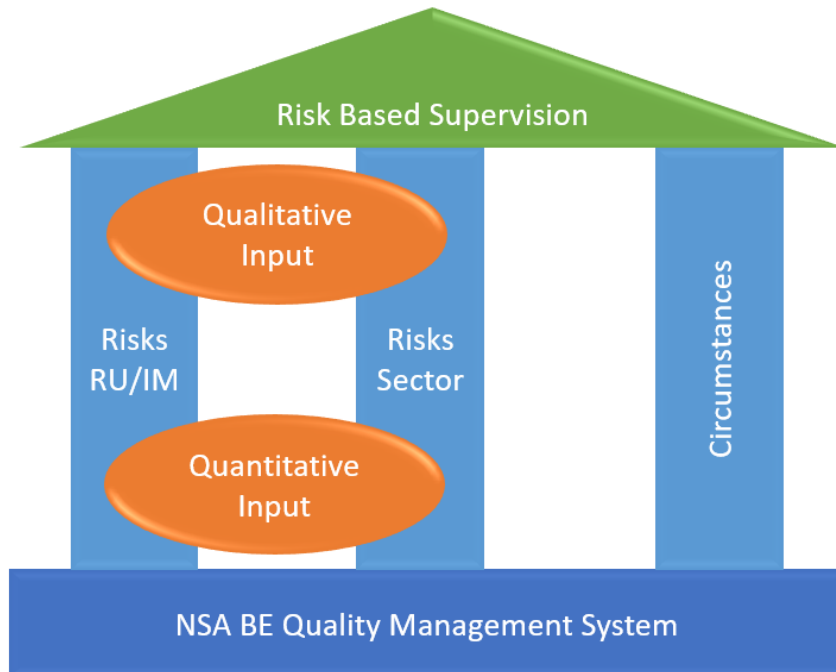
DVIS moet in staat zijn de belangrijkste risico's te identificeren waaraan het gehele netwerk onderhevig is. Dit kan gedaan worden door zich te baseren op de geïdentificeerde risico's op de raakvlakken tussen de verschillende actoren door het verifiëren van de relevantie en, zo mogelijk, de volledigheid ervan. Ook moet zij in staat zijn een reeks nationale indicatoren te bepalen die het nationale veiligheidsniveau weerspiegelen en haar toezichtactiviteiten af te stemmen in functie van de evolutie van deze indicatoren en de factoren die daarop van invloed zijn.

- Door omstandigheden veroorzaakte risico's

DVIS moet ook over indicatoren beschikken waarmee het snel nieuwe risico's kan opsporen, bijvoorbeeld aan de hand van meldingen van incidenten of wijzigingen in de regelgeving.

Ter ondersteuning van deze multirisicobenadering vertrouwt DVIS op processen en procedures om kwaliteitsvol werk te garanderen. Binnen deze context brengt DVIS de risico's in verband met haar toezichtactiviteiten in kaart en neemt zij passende maatregelen om deze risico's te beperken. Daarnaast zet DVIS zich in voor voortdurende verbetering en monitoring van zijn activiteiten. Indien het werk en de deskundigheid niet van hoge kwaliteit zijn, is het mogelijk dat de gekozen aanpak niet relevant is en dat de richting die aan de toezichtactiviteiten wordt gegeven, niet de

verwachte garanties zal bieden. Deze risico-identificatie moet betrekking hebben op alle elementen die van invloed zijn op de kwaliteit van het toezicht (competentiebeheer, soort toezichtactiviteiten, regelgevingskader, IT-instrumenten, documentenbeheer, middelen, enz.).



## 7. Toezichttechnieken

De DVIS voert toezichtactiviteiten uit die in drie categorieën kunnen worden ingedeeld:

- controles ;
- inspecties ;
- audits.

Deze toezichtactiviteiten, hoewel sommige ad hoc kunnen plaatsvinden, mogen niet als afzonderlijke en onafhankelijke acties worden beschouwd, maar veeleer als een geheel van activiteiten die elkaar aanvullen en op elkaar inwerken als onderdeel van het beleid inzake toezicht. Deze toezichtactiviteiten zijn ofwel gepland, ofwel niet gepland. Wanneer ze gepland zijn, worden de soorten en de onderwerpen van deze activiteiten in het jaarplan opgenomen.

Het doel van dit hoofdstuk is een korte beschrijving te geven van de verschillende toezichtactiviteiten die door de DVIS worden uitgevoerd, door voor elke categorie het doel van de betrokken activiteit te definiëren en er enkele typische kenmerken van op te sommen. Deze kenmerken zijn evenwel slechts indicatief en houden in geen geval een beperking in van de door DVIS verrichte activiteiten. Evenzo beletten deze definities DVIS niet om op geregelde tijdstippen andere relevante initiatieven inzake toezicht te nemen.

### 7.1. Controles

De controle heeft tot doel om na te gaan of een subsysteem of een handeling voldoet aan de eisen van de spoorwegveiligheidsnormen. Dit soort activiteit maakt het mogelijk om door middel van specifieke vaststellingen op basis van waarnemingen en/of checks te waarschuwen voor potentiële structurele tekortkomingen binnen de gecontroleerde entiteit.

De controles kunnen worden gekenmerkt door de volgende elementen :

- ze worden gewoonlijk rechtstreeks ter plaatse verricht ;
- ze bestaan uit gerichte activiteiten, die niet langer dan één dag duren ;
- er is geen vergadering (openings- of slotvergadering) die de activiteit omkadert ;
- ze vinden plaats zonder aankondiging ;
- DVIS communiceert systematisch een verslag na elke controleactiviteit. Dit verslag heeft louter betrekking op de naleving van het reglementair kader.

### 7.2. Inspecties

De inspectie heeft tot doel de naleving en/of de doeltreffendheid van de geformaliseerde bepalingen binnen de geïnspecteerde organisatie te waarborgen, rekening houdend met het gekozen thema en het toepasselijk reglementair kader. Ze laat toe een duidelijk beeld te krijgen van structurele en/of specifieke tekortkomingen die een directe of indirecte invloed op de veiligheid kunnen hebben.

Er zijn twee soorten inspecties: de operationele inspectie en de thematische inspectie.

De **operationele inspectie** heeft de volgende kenmerken:

- de activiteiten worden uitgevoerd op het terrein en/of in de kantoren van de geïnspecteerde organisatie. Sommige activiteiten kunnen ook op afstand worden uitgevoerd ;
- ze duurt gewoonlijk één of meer dagen ;
- ze wordt niet systematisch aangekondigd ;
- het verslag van een operationele inspectie wordt steeds meegedeeld.

De **thematische inspectie** heeft de volgende typische kenmerken:

- de activiteiten vinden hoofdzakelijk plaats in de kantoren van de geïnspecteerde organisatie. De uitvoering van bepaalde activiteiten in het kader van de inspectie , kan zowel op afstand als op het terrein plaatsvinden ;
- ze duurt verschillende dagen en wordt gewoonlijk omkaderd door openings- en slotvergaderingen ;
- ze wordt formeel aangekondigd ;
- het verslag van een thematische inspectie wordt steeds meegedeeld.

### **7.3. Audits**

De audit, of de maturiteitssysteemaudit, heeft als doel de maturiteit van het beheersysteem van de organisatie in zijn geheel te beoordelen door de werking van de beheerpraktijken, inclusief de onderlinge interacties, te onderzoeken.

De instrumenten die DVIS heeft ontwikkeld om dit soort toezichtactiviteiten uit te voeren, garanderen een objectieve en geharmoniseerde aanpak.

Bovendien draagt de audit bij tot de versterking van de beheerpraktijken door middel van aanbevelingen aan de geauditeerde organisatie. Aan de hand van deze aanbevelingen kan de geauditeerde organisatie concrete maatregelen bepalen en implementeren om haar praktijken te verbeteren en zo haar maturiteitsniveau te verhogen. De opvolging van de maatregelen die de geauditeerde partij naar aanleiding van de systeemaudit heeft genomen, wordt verzekerd door bilaterale vergaderingen.

De maturiteitssysteemaudit wordt ten minste één keer uitgevoerd tijdens de geldigheidsduur van het veiligheidscertificaat van de SO, de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder of de erkenning van de betrokken organisatie.

Dit type activiteit heeft de volgende kenmerken :

- de audit doet, omwille van haar aanpak, beroep op omvangrijke middelen wat betreft tijd en personeel ;
- ze is voorzien in de planning en wordt officieel aangekondigd ;
- de audit begint steeds met een openingsvergadering en eindigt met een slotvergadering ;

- de auditactiviteiten worden verricht in de kantoren van de organisatie, hoewel het mogelijk is dat ze wordt aangevuld door waarnemingen op het terrein ;
- de audit heeft betrekking op alle niveaus van de organisatie, van het operationele tot het hoogste managementniveau ;
- ze laat toe op objectieve en onderbouwde manier maturiteitsscores toe te kennen ;
- er is steeds een auditverslag waarin aanbevelingen geformuleerd staan ;
- de opvolging van de audit wordt verzekerd door de bilaterale vergaderingen.

#### **7.4. Bepalingen betreffende de interviews**

Overeenkomstig de artikelen 75, 77 en 213 van de Spoorcodex kunnen de functionarissen van DVIS alle maatregelen treffen die nodig zijn voor de vervulling van hun taak, de nodige inspecties en onderzoeken verrichten, alle vaststellingen doen, inlichtingen inwinnen en verklaringen afnemen,.... Het is aan hen om te beoordelen welke modaliteiten hen in staat zullen stellen deze taken uit te voeren. In dit verband kan DVIS, tijdens een interview, beslissen welke functies aanwezigheid vereisen en, omgekeerd, welke functies geen aanwezigheid vereisen voor het doen van vaststellingen, het verzamelen van informatie of het afnemen van verklaringen, en zich bijgevolg verzetten tegen een ongewenste aanwezigheid. Daartoe zal DVIS de betrokken onderneming vooraf meedelen welke functies bij een interview aanwezig moeten zijn.

Niet-naleving van de maatregelen die DVIS heeft genomen om zijn onderzoeken te verrichten, vormt een inbreuk op bovengenoemde bepalingen van de Spoorcodex en kan derhalve, naar gelang de omstandigheden, worden bestraft met de in titel 7, hoofdstukken 2 en 3, van diezelfde wet bedoelde sancties.



## 8. Toezichtplannen – programmering van de activiteiten

De toezichtactiviteiten van DVIS zijn gebaseerd op :

- alle meerjarenplannen ;
- het jaarlijkse toezichtplan.

Daarnaast kunnen er ook niet-geplande toezichtactiviteiten worden uitgevoerd.

### 8.1. Meerjarenplannen

Elke houder van een erkenning<sup>1</sup> is onderworpen aan een meerjarig toezichtplan waarvan de duur van de cyclus overeenkomt met de geldigheidsduur van de erkenning. Deze geldigheidsduur wordt bepaald door de wetgeving die van toepassing is op de betrokken soort van erkenning. Dit meerjarenplan omvat, voor elke titularis van een erkenning, alle terugkerende activiteiten volgens het thema waarop toezicht gehouden wordt en/of volgens het soort activiteit. In de meerjarenplanning is per jaar van de cyclus opgenomen welke toezichtactiviteiten minimaal in de jaarplanning voorzien moeten worden. De cyclus begint opnieuw wanneer de erkenning wordt vernieuwd.

De doelstellingen van deze activiteiten zijn :

- het beoordelen van de maturiteit en effectiviteit van het beheersysteem van de betrokkene en/of ;
- het doorlopend monitoren van gevaarlijke situaties op het terrein en/of ;
- nagaan in hoeverre de onderneming blijft voldoen aan bepaalde wettelijke verplichtingen en/of operationele regels.

De analyse van de resultaten van deze toezichtactiviteiten is een van de informatiebronnen die het mogelijk maakt het risiconiveau van de onderneming te beoordelen en op die manier

---

<sup>1</sup> Als erkenningen worden beschouwd :

- veiligheidsvergunningen ;
- unieke veiligheidscertificaten ;
- de nationale delen van de unieke veiligheidscertificaten ;
- erkenningen van opleidingscentra en van medische en psychologische centra voor treinbestuurders.

Vergunningen tot indienststelling van vaste installaties, vergunningen om een voertuig in de handel te brengen of de goedkeuring van een voertuigtype en de nationale delen van de vergunning voor het in de handel brengen van een voertuig of van de goedkeuring van een voertuigtype worden momenteel niet stelselmatig maar louter terloops (of ongepland) gecontroleerd en zijn derhalve niet opgenomen in de toezichtplannen van DVIS.

Museumspoorlijnitbaters zijn onderhevig aan toezichtactiviteiten die alleen in het jaarplan zijn opgenomen.

informatie te verschaffen voor de planning van specifieke toezichtactiviteiten overeenkomstig de toezichtstrategie.

Na elke cyclus kan het meerjarenplan geëvalueerd en aangepast worden indien nodig.

## **8.2. Jaarlijkse toezichtplannen**

Op basis van de strategische prioriteiten van DVIS inzake toezicht en de meerjarenplannen, stelt DVIS een specifiek jaarplan op voor elke entiteit die onder haar toezicht staat. Het omvat alle geplande toezichtactiviteiten die gedurende het desbetreffende jaar bij de onder toezicht staande entiteit zullen worden uitgevoerd. De jaarplanning omvat minimaal de toezichtactiviteiten die in het betrokken jaar van de cyclus in de meerjarenplanning zijn gepland.

De keuze van de onderwerpen voor de thematische inspecties wordt gemaakt op basis van de strategische prioriteiten inzake toezicht en, in het bijzonder, van het concept van “risico-gebaseerd toezicht” (zie hoofdstuk 7). Ter herinnering, dit concept berust op de beoordeling van het risiconiveau door de experts van DVIS en op de volgende externe gegevens :

- specifieke risico's eigen aan elke actor ;
- sectorale risico's ;
- risico's die verband houden met de omstandigheden.

## **8.3. Niet-geprogrammeerde activiteiten**

Naast de activiteiten die in de jaar- of meerjarenplannen zijn opgenomen, behoudt DVIS zich het recht voor aanvullende toezichtactiviteiten te organiseren wanneer nieuwe risico's zijn geïdentificeerd waarop DVIS toezicht wenst uit te oefenen of wanneer de omstandigheden van zodanige aard zijn dat DVIS dit noodzakelijk acht (bijvoorbeeld na een ongeval).

In het bijzonder wordt het toezicht op interoperabiliteitsonderdelen beschouwd als een niet-geplande activiteit. Inderdaad, uitgaande van de vaststelling dat de certificaten van de interoperabiliteitsonderdelen tijdens het vergunningsproces (voor de indienststelling) van subsystemen worden geverifieerd, zowel door het ERA als door DVIS, voorziet laatstgenoemde niet in een systematisch toezicht op de interoperabiliteitsonderdelen. Niettemin worden sommige van hen onderworpen aan operationele controles. Indien deze controles terugkerende problemen aan het licht brengen, kan DVIS beslissen een specifieke inspectie van de betrokken onderdelen uit te voeren. Evenzo kan DVIS, indien bij de analyse van ongevalsrapporten en safety alerts problemen aan het licht komen, aanvullende toezichtactiviteiten uitvoeren op de betrokken specifieke interoperabiliteitsonderdelen.

Op basis van dezelfde logica kan DVIS ook beslissen van start te gaan met niet-geplande toezichtactiviteiten op basis van bijzonderheden of gebruiksvoorwaarden in de vergunning voor het in de handel brengen. Bij een gefaseerde indienststelling van vaste installaties (met eventueel tussentijdse toelatingen) kan de DVIS reeds toezicht uitvoeren tijdens deze werken en dus vóór de definitieve toelating.

## 9. Uitvoering

Iedere operationele afdeling is verantwoordelijk voor de exploitatie en de verslaggeving van de vaststellingen tijdens zijn toezichtactiviteiten.

Nochtans communiceren de operationele afdelingen met elkaar om relevante informatie uit te wisselen, in het bijzonder wat betreft vaststellingen die verband houden met de interface tussen de verschillende "subsystemen".

In functie van het soort toezichtactiviteit maakt DVIS gebruik van een classificatieschaal om elke vaststelling die tijdens de activiteit wordt gedaan, te categoriseren.

### 9.1. Vaststellingen tijdens activiteiten van het type « controle »

Aangezien de controle tot doel heeft na te gaan of een subsysteem of een dienst de vereisten van de spoorveiligheidsnormen naleeft, maakt DVIS bij dit type van activiteit slechts gebruik van één soort vaststelling: de niet-conformiteit.

Een niet-conformiteit is dus per definitie de vaststelling van een situatie waarin de gecontroleerde entiteit niet voldoet aan de bepalingen die zijn opgelegd door het referentiekader die op haar van toepassing is. Deze vaststelling vereist de toepassing van correctieve maatregelen door de gecontroleerde entiteit, zodat de situatie die de inbreuk veroorzaakt, ophoudt te bestaan en herhaling wordt voorkomen.

Afhankelijk van de ernst van de niet-conformiteit op de spoorveiligheid , kan DVIS genoodzaakt zijn bewarende maatregelen te nemen waarvan de toepassing verdwijnt van zodra de gecontroleerde entiteit de nodige correctiemaatregelen heeft getroffen.

### 9.2. Vaststellingen tijdens activiteiten van het type « inspectie »

Tijdens een toezichtactiviteit van het type "inspectie" kan de inspecteur van DVIS zowel positieve als negatieve vaststellingen doen met betrekking tot de situaties waarvan hij getuige is. Om de vaststelling zo goed mogelijk te kunnen nuanceren en aan de situatie aan te passen, beschikt DVIS over een aantal kwalificaties van vaststellingen, waarvan de ernst varieert in functie van de impact van het waargenomen risico op de spoorveiligheid. De reactie die van de onder toezicht staande entiteit vereist wordt, zal ook afhangen van de kwalificatie.

<i>Punt onder controle</i>	Een vaststelling waarbij de beoordeelde elementen conform zijn en waarvan de functionering geschikt lijkt om de verwachte resultaten te bereiken. Het punt onder controle vereist geen actie van de onder toezicht staande entiteit.
<i>Kwetsbaar punt</i>	Een vaststelling waarbij de beoordeelde elementen conform zijn en waarvan de functionering geschikt lijkt, maar die niettemin enkele zwakke punten vertoont. Hoewel de tijdens een activiteit meegedeelde

	<p>kwetsbaarheden geen afwijkingen als zodanig vormen, wordt de betrokken entiteit ervan in kennis gesteld zodat, indien zij zulks nodig acht, passende preventieve maatregelen kunnen worden genomen. Deze maatregelen kunnen aan DVIS worden meegedeeld, maar zullen niet verder door DVIS worden opgevolgd.</p>
<i>Waarneming</i>	<p>Een dysfunctie waarvan de gevolgen voor de spoorwegveiligheid waarschijnlijk zijn, doch zonder een rechtstreeks gevaar te vormen. De waarneming moet het voorwerp uitmaken van een actieplan met termijnen die door de onder toezicht staande entiteit zijn gevalideerd. Dit plan moet voor evaluatie aan DVIS worden meegedeeld.</p>
<i>Voorbehoud</i>	<p>Een dysfunctie waarvan de gevolgen voor de spoorveiligheid op middellange of lange termijn erkend zijn. Het voorbehoud moet het voorwerp uitmaken van een actieplan met termijnen die door de onder toezicht staande entiteit zijn gevalideerd. Dit plan moet voor evaluatie aan DVIS worden meegedeeld.</p>
<i>Ernstige dysfunctie</i>	<p>Een dysfunctie die op korte of middellange termijn een erkend en potentieel aanzienlijk risico voor de spoorveiligheid vormt. Het is nodig dat de onder toezicht staande entiteit zich volledig bewust is van het reële risico en passende correctiemaatregelen neemt. De ernstige dysfunctie moet het voorwerp uitmaken van een door de onder toezicht staande entiteit gevalideerd actieplan met vermelding van de uiterste data, die zijn vastgesteld met inachtneming van het gelopen risico. Dit plan zal door DVIS beoordeeld worden. Evenwel, kan DVIS, indien nodig, de datum opleggen :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- hetzij, waartegen de vereiste correctiemaatregelen moeten genomen zijn ;</li> <li>- hetzij, waartegen gedetailleerde correctiemaatregelen moeten worden beschreven, samen met een tijdschema (streefdata) voor de implementatie ervan.</li> </ul> <p>De onder toezicht staande entiteit mag in geen geval de termijn(en) overschrijden die door DVIS is (zijn) opgelegd.</p> <p>Verder kan DVIS bewarende maatregelen opleggen. Deze kunnen mondeling worden opgelegd, maar worden altijd schriftelijk bevestigd. DVIS verzekert de opvolging van de correctiemaatregelen.</p>
<i>Blokkeerpunt</i>	<p>Een dysfunctie die een erkend en dreigend risico voor de spoorveiligheid inhoudt en die onmiddellijke correctiemaatregelen van de onder toezicht staande entiteit vereist. Blokkeerpunten worden onmiddellijk meegedeeld aan de onder toezicht staande entiteit, die onverwijld</p>

	correctiemaatregelen moet bepalen en uitvoeren. Indien geen of onvoldoende correctiemaatregelen worden genomen, legt DVIS bewarende maatregelen op. Wanneer de correctiemaatregelen als afdoende worden beschouwd, kan het blokkeerpunt worden afgesloten en kan het opnieuw worden geclassificeerd als een ernstige dysfunctie. De kennisgeving van DVIS en het antwoord van de onder toezicht staande entiteit worden in het inspectieverslag opgenomen.
--	--

### **9.3. Mededeling van de vaststellingen**

#### **9.3.1 Aan de betrokken onderneming**

De vaststellingen die DVIS tijdens een toezichtactiviteit doet, worden meegedeeld in de vorm van een toezichtverslag. Ze worden per post of digitaal aan de betrokken onder toezicht staande entiteiten gecommuniceerd.

Toezichtverslagen die een ernstige dysfunctie bevatten, worden onderworpen aan een aanvullende interne goedkeuring door het Beslissingscomité van DVIS.

#### **9.3.2 Aan de sector**

DVIS voorziet om op geregelde tijdstippen te communiceren naar de sector over de tendensen inzake inbreuken. Deze communicatie kan verschillende vormen aannemen, zoals een presentatie op het door DVIS georganiseerde Veiligheidsoverleg – zoals reeds gebeurd voor de resultaten van de controles “anomalieëncatalogus”, een door DVIS gepubliceerd periodiek verslag of een nieuwsbrief.

#### **9.3.3 Aan het ERA en andere veiligheidsinstanties**

In voorkomend geval deelt DVIS informatie over de doeltreffendheid van het veiligheidsbeheersysteem van een spoorwegonderneming :

- met het ERA, bij de aanvraag (of de vernieuwing) van een uniek veiligheidscertificaat, indien het ERA de veiligheids Certificeringsinstantie is ;
- met de betrokken veiligheidsinstantie(s).

Het management van DVIS bepaalt welke soorten dysfuncties of inbreuken moeten worden meegedeeld op basis van de ernst van de feiten en de gevolgen die zij kunnen hebben voor de spoorveiligheid van de gemeenschap.

### **9.4. Beëindiging van de toezichtactiviteit**

In het geval van controles tijdens dewelke een inbreuk is vastgesteld, wordt de toezichtactiviteit afgesloten wanneer al de volgende voorwaarden vervuld zijn :

- het verslag van de toezichtactiviteit is toegezonden aan de onder toezicht staande entiteit;
- de onder toezicht staande entiteit heeft, indien vereist, haar antwoord aan DVIS meegedeeld ;
- het antwoord van de entiteit is door DVIS als afdoend beoordeeld.

In het geval van thematische of operationele inspecties, wordt de toezichtactiviteit afgesloten wanneer al de volgende voorwaarden vervuld zijn :

- het verslag van de toezichtactiviteit is toegezonden aan de onder toezicht staande entiteit ;
- de onder toezicht staande entiteit heeft, indien vereist, haar actieplan (correctiemaatregelen) aan DVIS meegedeeld ;
- het actieplan is door DVIS als afdoend beoordeeld.

Zolang het actieplan of het antwoord als niet afdoende wordt beschouwd, wordt de activiteit niet afgesloten en wordt de onder toezicht staande entiteit verzocht om het actieplan of het antwoord aan te vullen met de vereiste elementen.

In het geval van audits, wordt de toezichtactiviteit afgesloten wanneer al de volgende voorwaarden vervuld zijn :

- de slotvergadering met de onder toezicht staande entiteit heeft plaatsgevonden ;
- het verslag van de audit is toegezonden aan de onder toezicht staande entiteit ;
- de onder toezicht staande entiteit heeft haar definitieve plan van aanpak aan DVIS meegedeeld.

## **9.5. Opvolging van de corrigerende maatregelen en plan van aanpak**

De opvolging van corrigerende maatregelen, die naar aanleiding van een controle of inspectie worden vastgesteld, bestaat erin van de onder toezicht staande entiteit, afhankelijk van het soort bevindingen en indien van toepassing, bevestiging te verkrijgen dat de corrigerende maatregelen zijn uitgevoerd. Het opvolgen van corrigerende maatregelen door DVIS bestaat dus niet uit een systematische verificatie van de daadwerkelijke uitvoering van de corrigerende maatregelen (hetgeen het voorwerp kan zijn van een afzonderlijke toezichtactiviteit, een zogenaamde "opvolgingsinspectie").

De opvolging van het plan van aanpak vindt daarentegen tweemaal per jaar plaats tijdens bilaterale vergaderingen met de geauditeerde entiteit.

## **9.6. Administratieve boetes**

Overeenkomstig artikel 76 van de Spoorcodex kan DVIS administratieve boetes opleggen voor inbreuken zoals bedoeld in titel 7, hoofdstuk 2, van de Spoorcodex. Op het gebied van toezicht kunnen deze inbreuken bijvoorbeeld bestaan uit :

- het niet binnen de gestelde termijn reageren op een verslag dat in het kader van het toezicht is opgesteld ;

- het niet nemen van corrigerende maatregelen binnen de voorgeschreven termijn ;
- het niet verrichten of nalaten van een handeling die naar zijn aard tot een ongeval of een ernstig ongeval kan leiden ;
- ...

## 10. Bijlage – Beschrijving van de Belgische spoorwegcontext in 2020

### 10.1. Het Belgische spoorwegnetwerk<sup>2</sup>

Belgische spoorwegnetwerk	
Omvang van het netwerk	6542 km spoor
	3618 km lijn
Percentage van het netwerk dat is uitgerust met :	
ATP	31%
TBL1+	74%
ATP inclusief TBL1+	80%
Aantal spoorwegoverwegen	1662
Totaal aantal treinkilometers	93,856 x10 <sup>6</sup> Trein-km totaal 80,816 x10 <sup>6</sup> Trein-km voor het reizigersvervoer 11,843 x10 <sup>6</sup> Trein-km voor het goederenvervoer
Omvang van het reizigersvervoer	11.171 x10 <sup>6</sup> Reiziger-km
Omvang van het goederenvervoer	11.831 x10 <sup>6</sup> Ton-km

### 10.2. Actoren van de sector<sup>3</sup>

Overzicht van spoorwegondernemingen				
Naam	Type	Certificaten in België		Uniek certificaat <sup>4</sup>
CFL Cargo	Goederen			CSU
Crossrail	Goederen	A	B	
DB Cargo BE	Goederen	A	B	
Europorte	Goederen			CSU
Eurostar France	Reizigers		B	
Fret SNCF	Goederen		B	
HSL Polska	Goederen		B	
Lineas	Goederen	A	B	
Railtraxx	Goederen	A	B	
RTB Cargo Belgium	Goederen			CSU
RTB Cargo NL	Goederen		B	
SNCB - NMBS	Reizigers	A	B	

<sup>2</sup> Cijfers verstrekt door de Belgische infrastructuurbeheerder Infrabel via het CSI - waarden voor het jaar 2020

<sup>3</sup> Gedateerd op 18/11/2021

<sup>4</sup> Met exploitatiegebied België



THI-Factory	Reizigers	A	B
-------------	-----------	---	---

Overzicht van infrastructuurbeheerder	
Naam	Infrabel

Overzicht van medische instellingen		
Naam	Medische	Psychologische
IDEWE	X	X
Certirail	X	X

Overzicht van opleidingsinstellingen voor treinbestuurders				
Naam	Basis opl.	Opl. Infra	Opl. Materieel	Taal opl.
NMBS	X	X	X	X
Lineas Academy	X	X	X	X
Train@Rail				X
Crossrail Benelux NV	X	X	X	X
Eurostar France		X <sup>5</sup>		

---

<sup>5</sup> Opleidingscentrum beperkt tot intern personeel