



**Dienst veiligheid en interoperabiliteit
van de spoorwegen**

Handleiding voor de aanvrager van een uniek veiligheidscertificaat waarvan het exploitatiegebied België bevat

Procedureregels en beoordeling van het naleven van de nationale regels in het kader van de aanvragen voor een uniek veiligheidscertificaat

DVIS

Belgische nationale veiligheidsinstantie (NVI)

Vooruitgangsstraat 56

1210 Brussel

Tél : +32 2 277 39 11

www.mobilit.belgium.be



Verklaring inzake niet-aansprakelijkheid

Deze gids is opgemaakt in opdracht van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (in termen die uitdrukkelijk de aansprakelijkheid van Arthur D. Little beperken). Onze conclusies zijn het resultaat van de uitoefening van ons beste professionele oordeel, gedeeltelijk gebaseerd op hulpmiddelen en informatie verstrekt door de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen en andere. Het gebruik van deze gids door een derde partij, voor welk doel dan ook, zal de derde niet ontheffen van het uitoefenen van de nodige zorgvuldigheid bij het verifiëren van de inhoud van de gids.

Elk gebruik door een derde van dit document, of enige afhankelijkheid ervan, of enige beslissing die op basis daarvan genomen moet worden, is de verantwoordelijkheid van deze derde partij. Arthur D. Little aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid m.b.t. het zorgvuldigheidsbeginsel van welke aard dan ook jegens die derde partij, noch enige aansprakelijkheid voor eventuele schade die een derde lijdt als gevolg van beslissingen die al dan niet zijn genomen, of acties die al dan niet zijn ondernomen op basis van dit document.



Voorwoord en doelstellingen van de gids

De introductie van het vierde spoorwegpakket heeft grote veranderingen teweeggebracht in de regeling voor de certificatie van de spoorwegonderneming (SO). Het artikel 10 van de Richtlijn 2016/798 ^[1] voert het Uniek Veiligheidscertificaat (UVC) in. De SO moeten in het bezit zijn van een UVC teneinde toegang tot de spoorweginfrastructuur te bekomen in één of meerdere lidstaten, in functie van hun exploitatiegebied.

Het UVC wordt afgegeven door de Veiligheids certificering instantie (VCI). Deze VCI kan zijn:

- Het ERA, indien het exploitatiegebied van een SO meerdere lidstaten bevat of indien het exploitatiegebied beperkt is tot één enkel land en de aanvrager de keuze maakt voor het ERA als VCI; of
- De nationale veiligheidsinstantie (NVI) wanneer het exploitatiegebied van een SO beperkt is tot één enkele lidstaat en de aanvrager de keuze maakt voor de NVI als VCI.

Het UVC wordt afgegeven aan de SO die:

- Een Veiligheidsbeheersysteem (VBS) tot stand heeft gebracht met naleving van de Technische Specificaties (TSI), de Gemeenschappelijke Veiligheidsmethoden (GVM) en de Gemeenschappelijke Veiligheidsdoelen (GVD). Dit wordt beoordeeld door de VCI.
- Voldoet aan de eisen van de Nationale Regels (NR) van de Lidstaten die deel uitmaken van het aangevraagde exploitatiegebied. Indien het exploitatiegebied van een SO België bevat, beoordeelt de DVIS of de SO voldoet aan de Nationale Regels van België.

De aanvraag voor een UVC wordt ingediend via het éénloketsysteem van het ERA en wordt begeleid door een dossier met daarin de documenten die bewijzen dat de SO een VBS tot stand heeft gebracht met naleving van alle vereisten.

De verordening (EU) 2018/763 ^[2] stelt de praktische modaliteiten op voor de aflevering van het UVC aan de SO. Het punt 8 van artikel 3 van deze verordening stelt: *“Een gratis handleiding met een beschrijving van en de nodige toelichting bij de voor het beoogde exploitatiegebied geldende nationale regels en de toepasselijke nationale procedureregels wordt door de nationale veiligheidsinstanties gepubliceerd en bijgehouden.”*

In dit kader publiceert en actualiseert de DVIS de huidige “Handleiding voor de aanvrager van een uniek veiligheidscertificaat waarvan het exploitatiegebied België bevat”. Het doel van deze handleiding is om de SO die een UVC aanvraagt voor een exploitatiegebied waarvan België deel uitmaakt, in staat te stellen hun aanvraag zo goed mogelijk voor te bereiden.

Om de aanvrager van nuttige informatie te voorzien, is de gids opgebouwd rond de volgende drie secties:

1. Beoordeling van de aanvragen van een UVC behandeld door de DVIS als VCI

Het doel van deze sectie is om de procedureregels en het proces voor het verwerken van een aanvraag van een UVC te beschrijven wanneer de DVIS de VCI is. Het behandelt met name de kwestie van de structuur en inhoud van het aanvraagdossier, de verschillende fasen van het veiligheidsbeoordelingsproces, het beheer van de knelpunten die tijdens de beoordeling zijn geïdentificeerd en de besluitvorming over de afgifte van het UVC.

2. Beoordeling van het nationale deel van een aanvraag van een UVC

Deze sectie heeft twee doelstellingen: de aanvrager een overzicht geven van het Belgische wetgevende en regelgevende kader en de procedure beschrijven die moet worden gevolgd om de naleving ervan aan te tonen in het kader van een aanvraag van een UVC.



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

Zo beschrijft het de principes van de beoordeling van het nationale onderdeel van de aanvragen van een UVC, identificeert het de delen van het VBS die zullen worden beïnvloed door de Belgische nationale regels en beschrijft het hoe de SO de bewijselementen moet configureren die de conformiteit aantonen.

3. Administratieve aspecten i.v.m. het indienen van een aanvraag

Deze sectie beschrijft alle administratieve aspecten die verband houden met het aanvragen van een UVC. Het behandelt de kwestie van de taalregeling, rechten en vergoedingen, grensoverschrijdende overeenkomsten, verzekeringseisen en de nationale beroepsprocedure.

Drie situaties zijn mogelijk voor een aanvrager:

- **Het aangevraagde exploitatiegebied is beperkt tot België en de aanvrager kiest de DVIS als VCI.** In dit geval zal de DVIS de volledige beoordeling uitvoeren. Het beoordeelt de conformiteit van het dossier van de aanvrager om te bepalen of er overeenstemming is met de Europese vereisten en de Belgische nationale regels. **De aanvrager dient de ERA-leidraad *Een gids voor de aanvragers*^[13] en de secties 1, 2 en 3 van voorliggende handleiding te volgen.**
- **Het aangevraagde exploitatiegebied is beperkt tot België en de aanvrager kiest de ERA als VCI.** In dit geval zal het ERA het dossier van de aanvrager beoordelen om te bepalen of het voldoet aan de eisen van de Europese regelgeving en zal de DVIS de naleving van de Belgische nationale regels beoordelen. **De aanvrager dient de ERA-leidraad *Een gids voor de aanvragers*^[13] en de secties 2 en 3.1 tot en met 3.4 van voorliggende handleiding te volgen.**
- **Het aangevraagde exploitatiegebied bevat naast België andere Lidstaten.** In dit geval zal het ERA het dossier van de aanvrager beoordelen om te bepalen of het voldoet aan de eisen van de Europese regelgeving, zal de DVIS de naleving van de Belgische nationale regels beoordelen en zullen de NSA's van de andere Lidstaten die deel uitmaken van het aangevraagde exploitatiegebied de naleving van hun nationale regels beoordelen. **de ERA-leidraad *Een gids voor de aanvragers*^[13], de secties 2 en 3.1 tot en met 3.4 van voorliggende handleiding en de handleidingen opgesteld door de NSA's van de andere Lidstaten die deel uitmaken van het aangevraagde exploitatiegebied te volgen.**

Deze gids richt zich op het thema van procedureregels voor het beheren van de aanvragen van een UVC, evenals op het aantonen van het naleven en het beoordelen van de nationale regels.

De gids behandelt de bredere aspecten niet m.b.t. het naleven van de Europese vereisten (GVM, TSI, GVD) en met name de beoordeling van de conformiteit van het VBS ten opzichte van de vereisten van Verordening (EU) 2018/762^[3] (Gemeenschappelijke Veiligheidsmethoden m.b.t. de vereisten van het Veiligheidsbeheersysteem). Het moet daarom tezamen gelezen worden met de ERA-leidraad *Een gids voor de aanvragers*^[13].

De praktische modaliteiten voor het gebruik van het éénloketsysteem worden gedetailleerd beschreven in de ERA-gids *User Guide for Applicants, One Stop Shop*^[14].



Inhoudsopgave

Voorwoord en doelstellingen van de gids	3
Acroniemen en definities	8
1. Beoordeling van de aanvragen van een UVC behandeld door de DVIS als VCI	10
1.1 Principe	10
1.2 Het indienen van een aanvraag	10
1.3 Structuur en inhoud van het aanvraagdossier	11
1.4 Het proces van indiening en beoordeling van een aanvraag	11
1.4.1 Vooroverleg	14
1.4.2 Ontvangst van het aanvraagdossier	15
1.4.3 Initiële screening	16
1.4.4 Gedetailleerde beoordeling	18
1.4.5 Afsluiting van de gedetailleerde beoordeling en besluitvorming	19
1.4.6 Geval van een beslissing die niet tevredenstellend is voor een SO.....	21
2. Beoordeling van het nationale deel van een aanvraag van een UVC	22
2.1 Overzicht van het wetgevend en reglementair kader	22
2.1.1 Het wetgevende kader en de nationale regels.....	22
2.1.2 Het KB Veiligheidspersoneel.....	24
2.1.3 Het KB Principes.....	25
2.1.4 Het KB Lichtseinen	26
2.1.5 Het KB Buiten Rijpaden	26
2.1.6 Het KB Onderzoeksregels	26
2.1.7 Het specifieke geval zoals bedoeld in punt 4.2.2.1.3.2. van de TSI OPE.....	26
2.1.8 De door de infrastructuurbeheerder gepubliceerde documenten in toepassing van punt 4.2.3.7. van de TSI OPE	26
2.1.9 De vereisten die geen nationale regels zijn.....	27
2.1.10 De door de infrastructuurbeheerder gepubliceerde nationale elementen.....	27
2.2 Beoordeling van de naleving voor het nationale deel veiligheidsregels in het kader van aanvragen van een UVC	29
2.2.1 Principe van de beoordeling van het nationale deel betreffende België	29
2.2.2 De delen van het VBS toegepast in de Belgische context.....	29
2.2.3 Bewijs en de beoordeling m.b.t. de naleving van de vereisten van de nationale regels en van de vereisten die verband houden met een nationale regel	31
2.2.4 Besluitvorming en afsluiting van de beoordeling.....	32
3. Administratieve aspecten in verband met het indienen van een aanvraag	34
3.1 Taalregeling	34
3.2 Rechten en vergoedingen	34
3.3 Grensoverschrijdende overeenkomsten	34
3.4 Verzekeringseisen	34
3.5 Nationale beroepsprocedure	35



Referenties	36
Regelgevende referenties.....	36
Niet-regelgevende referenties.....	36
Bijlage 1: Tabel van overeenstemming met de vereisten die zijn gedefinieerd in de nationale regels.....	37
KB van 9 augustus 2020 tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel en op het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten	40
Koninklijk Besluit van 30 september 2020 tot bepaling van de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur	73
KB Principes – Bijlage 1 – Technische specificaties voor het gebruik van het netwerk	78
KB Principes – Bijlage 2 – Operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid	92
KB Principes – Bijlage 3 – Organisatorische bepalingen.....	119
Koninklijk Besluit van 30 september 2020 tot vaststelling van de lichtseinen waarover voertuigen aan de kop van een trein moeten beschikken.....	128
Het koninklijk besluit van 23 mei tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel zonder het gebruik van rijpaden en op het veiligheidspersoneel dat handelingen uitvoert met betrekking tot de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting, gewijzigd door het koninklijk besluit van 9 maart 2021	130
Koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen.....	149
Het specifieke geval zoals bedoeld in punt 4.2.2.1.3.2. van TSI OPE.	154
De door de infrastructuurbeheerder gepubliceerde documenten in toepassing van punt 4.2.3.7. van de TSI OPE	156
Bijlage 2: Tabel van overeenstemming met vereisten waarvoor aanvullende informatie vereist is aangezien ze verband houden met nationale regels	159
Bijlage 3: Verificatie van het in rekening nemen van bepaalde nationale elementen die door de infrastructuurbeheerder worden gepubliceerd.	170



Lijst van de figuren

Figuur 1: Overzicht van het veiligheidsbeoordelingsproces

13



Acroniemen en definities

De volgende acroniemen worden in deze handleiding gebruikt.

Acroniem	Betekenis
ERA	European Railway Agency
NVI	Nationale Veiligheidsinstantie. In België is dit de DVIS
KB	Koninklijk Besluit
KB Infrastructuur	Koninklijk Besluit van XX betreffende de vereisten van toepassing op de infrastructuur
KB Rollend materieel	Koninklijk Besluit van 6 december 2020 betreffende de vereisten van toepassing op het rollend materieel met gebruik van treinpaden
KB Veiligheids-personeel	Koninklijk Besluit van 9 augustus 2020 betreffende de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel en het personeel van entiteiten belast met het onderhoud
KB Principes	Koninklijk Besluit van 30 september 2020 betreffende de principes van toepassing op de exploitatie-veiligheid van de spoorweginfrastructuur
KB Lichtseinen	Koninklijk besluit van 30 september 2020 tot vaststelling van de lichtseinen waarover voertuigen aan de kop van een trein moeten beschikken
KB Buiten Rijpaden	Koninklijk besluit van 9 maart 2021 tot wijziging het koninklijk besluit van 23 mei tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel zonder het gebruik van rijpaden en op het veiligheidspersoneel dat handelingen uitvoert met betrekking tot de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting
KB Onderzoeksregels	Koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen
KB Eensluitend advies	Koninklijk besluit van 30 september 2020 betreffende de procedure voor eensluitend advies van de Veiligheidsinstantie en betreffende de bekendmaking van de elementen bedoeld in artikel 68, §6, van de Spoorcodex
UVC	Uniek veiligheidscertificaat
MOBE	Met het Onderhoud Belaste Entiteit
SO	Spoorwegonderneming
GVM	Gemeenschappelijke Veiligheidsmethoden
VCI	Veiligheids certificeringsinstantie
GVD	Gemeenschappelijke Veiligheidsdoelen
RDEI	Reglementering en Documentatie voor de Exploitatie van de Infrastructuur
VVESI	VeiligheidsVoorschriften betreffende de Exploitatie van de Spoorwegstructuur
NR	Nationale Regels
RINF	Infrastructuurregister
VBS	Veiligheidsbeheersysteem
DVIS	Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen. In België is dit de NVI.
TSI	Technische Specificaties inzake Interoperabiliteit
TSI OPE	Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake Interoperabiliteit van het subsysteem "Exploitatie en Verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie"
IG	Infrastructuurgebruiker; de term infrastructuurgebruiker is een term die gebruikt wordt in het kader van de Belgische wetgeving en voorschriften. Hij wordt bepaald door de Wet betreffende de Spoorcodex. De term IG omvat alle SO.



De volgende termen worden in deze handleiding gebruikt.

Vooroverleg	Een procedurele fase voor de indiening van een aanvraag, waarin aanvragers de veiligheidscertificeringsinstantie en de voor het beoogde exploitatiegebied bevoegde nationale veiligheidsinstanties om aanvullende informatie kunnen vragen over de volgende stappen van het veiligheidsbeoordelingsproces (artikel 2, 3§ van Verordening (EU) 2018/763 ^[2])
Aanvrager	De spoorwegonderneming die een aanvraag indient voor een uniek veiligheids-certificaat
Exploitatiegebied	Eén of meerdere netwerken binnen één of meer lidstaten waar een spoorweg-onderneming voornemens is haar diensten te verrichten.
Eénloketsysteem	Een informatie en communicatiesysteem opgericht en beheerd door het ERA. Het heeft de functies zoals bepaald in artikel 12 van de Verordening (EU) 2016/796. Het loket is o.a. het aanspreekpunt waar de aanvrager zijn aanvraag-dossier tot het uniek veiligheidscertificaat indient en waar de uitwisseling van informatie kan plaatsvinden met de veiligheidscertificeringsinstantie evenals de beoordelingsprocedure van aanvragen tot UVC
Veiligheids-certificerings-instantie	De instantie die verantwoordelijk is voor de afgifte van een uniek veiligheidscertificaat, te weten ofwel het ERA, ofwel een NVI (artikel 2, 1§ van Verordening 2018/763 ^[2])
Nationale regels	Alle in een lidstaat vastgestelde bindende voorschriften, ongeacht de instantie die ze heeft uitgevaardigd, die vereisten inzake veiligheid op het spoor of technische vereisten bevatten, andere dan de door uniale of internationale regels vastgestelde, die binnen de betrokken lidstaat van toepassing zijn op spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders of derden (artikel 2, 30§ van Verordening (EU) 2016/797).
Procedureregulering	Praktische modaliteiten voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten rekening houdend met nationale bijzonderheden.



I. Beoordeling van de aanvragen van een UVC behandeld door de DVIS als VCI

Dit hoofdstuk beschrijft de proces- en procedureregels die van toepassing zijn op aanvragen van een UVC en waarvoor de VCI de DVIS is. In dit verband biedt dit hoofdstuk aanvullende informatie naast de informatie in de ERA-leidraad *Een gids voor de aanvragers* ^[13] en in overeenstemming met de voorschriften van bijlage II van Verordening (EU) 2018/763^[2] waarin het veiligheidsbeoordelingsproces wordt beschreven.

Herinnering:

De DVIS zal de VCI zijn indien:

- Het exploitatiegebied zich beperkt tot België
- En de SO gekozen heeft om de aanvraag in te dienen bij de DVIS

De DVIS zal niet de VCI zijn indien:

- Het exploitatiegebied zich niet beperkt tot België
- Of indien het exploitatiegebied van de aanvrager zich beperkt tot België maar de SO niet gekozen heeft om de aanvraag in te dienen bij de DVIS

I.1 Principe

De keuze van de veiligheidscertificeringsinstantie is definitief: het is geldig tot het beoordelingsproces is voltooid of gestopt. De aanvrager kan dit niet wijzigen nadat zijn aanvraag van een UVC is ingediend.

I.2 Het indienen van een aanvraag

De praktische modaliteiten in verband met het indienen zijn gedetailleerd in sectie 3 – *Aanvragen van een uniek veiligheidscertificaat* in de ERA-leidraad *Een gids voor de aanvragers* ^[13]. Wij verwijzen de lezer daarom naar dit document voor meer details over dit onderwerp.

Termijn voor het indienen van een aanvraag

Zoals aangegeven in de ERA-leidraad *Een gids voor de aanvragers* ^[13] is het aangeraden dat de aanvraag van een UVC wordt ingediend ten minste zes maanden vóór de datum waarop de SO haar certificaat wenst te verkrijgen, of het nu gaat om een nieuwe aanvraag van een UVC, om een bijwerking of een vernieuwing.

Bijzondere punten verbonden met een verlenging van het UVC

Wanneer een UVC uiterlijk om de vijf jaar afloopt, wordt aanbevolen dat de SO de DVIS ten minste acht maanden voor de vervaldatum op de hoogte stelt als zij deze wenst te verlengen. De SO is verantwoordelijk voor de continuïteit van haar certificatie en het is aan haar om ervoor te zorgen dat de maatregelen binnen voldoende geanticipeerde tijden worden genomen.

Gebruik van het éénloketsysteem

Zelfs als de DVIS is gekozen als VCI, zal de aanvrager zijn aanvraag moeten indienen gebruikmakend van het éénloketsysteem beheerd door het ERA. Dit éénloketsysteem stelt de aanvrager in staat het dossier dat zijn aanvraag ondersteunt ter beschikking te stellen van de autoriteiten evenals andere documenten die eventueel nodig zijn voor de beoordeling van de aanvraag. Bovendien geeft het éénloketsysteem de status van de aanvraag in alle fasen van het veiligheidsbeoordelingsproces, het resultaat van de beoordeling en de beslissing om al dan niet een UVC toe te kennen weer.



De aanvrager kan alleen de DVIS als VCI kiezen binnen het éénloketsysteem wanneer het exploitatiegebied beperkt is tot België.

Bijzondere punten verbonden met een bijwerking van UVC

Een SO kan op elk moment gedurende de geldigheidsperiode een bijwerking van UVC aanvragen bij de DVIS. Deze aanvraag tot wijziging moet plaats vinden bijvoorbeeld bij een substantiële verandering van het type, de omvang of een uitbreiding van het exploitatiegebied van de spoorwegactiviteiten. De DVIS kan de SO bijkomende inzichten geven om te bepalen of de voorgestelde wijziging al dan niet een substantiële wijziging van het UVC vormt.

De volgende wijzigingen kunnen beschouwd worden als substantieel (niet-exhaustieve lijst):

- De wijziging van soorten diensten (goederentransport met of zonder gevaarlijke goederen, vervoer van reizigers al dan niet aan hoge snelheid)
- De uitbreiding van het exploitatiegebied (introductie op het gebied van een nieuwe lijn van het spoorweganet, uitbreiding van het exploitatiegebied tot een nieuw taalgebied)
- Een verandering in de organisatie van de exploitatie, of, meer algemeen, de organisatie van de SO, die een grote impact heeft op de besluitvorming, het veiligheidsbeheer of de toewijzing van middelen voor operationele activiteiten

1.3 Structuur en inhoud van het aanvraagdossier

De vereisten wat betreft de structuur en de inhoud van de aanvraag tot UVC worden gedetailleerd beschreven in sectie 5 – *Structuur en inhoud van het aanvraagdossier* van de ERA-leidraad *Een gids voor de aanvragers* ^[13]. De DVIS heeft identieke vereisten m.b.t. tot structuur en inhoud voor de aanvraagdossiers.

Het aanvraagdossier moet worden ingediend door middel van het éénloketsysteem. De aanvrager moet de overeenstemming tussen de vereisten van de Europese en nationale reglementering en de elementen van het dossier aantonen met behulp van kruistabellen:

- De vereisten zoals bepaald in bijlage I van Verordening (EU) 2018/762^[3] (meer informatie over deze vereisten is terug te vinden in de ERA-leidraad *Een gids voor de aanvragers* ^[13])
- De vereisten van toepassing van de technische specificatie van interoperabiliteit m.b.t. het subsysteem “Exploitatie en verkeersleiding (TSI OPE)
- De vereisten gedefinieerd in de toepasselijke nationale regels (zie sectie 2 – *Beoordeling van het nationale deel van een aanvraag van een UVC* en *bijlage 1: Tabel van overeenstemming met de vereisten die zijn gedefinieerd in de nationale regels*)
- De vereisten die geen nationale regels zijn maar waarvoor van de aanvrager aanvullende informatie wordt verwacht omdat ze verband houden met een nationale regel (zie sectie 2 – *Beoordeling van het nationale deel van een aanvraag van een UVC* en *bijlage 2: Tabel van overeenstemming met vereisten waarvoor aanvullende informatie vereist is aangezien ze verband houden met een nationale regel*)

1.4 Het proces van indiening en beoordeling van een aanvraag

Het proces van de beoordeling is opgebouwd rond de volgende stappen:

- Vooroverleg (facultatief)
- Ontvangst van de aanvraag
- Initiële screening
- Gedetailleerde beoordeling



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

- Besluitvorming
- De afsluiting van de beoordeling

Figuur 1 van het aanhangsel van Verordening (EU) 2018/763^[2] geeft een flowchart met een overzicht van het beoordelingsproces van de indiening en een beoordeling van de aanvraag van een UVC. Als aanvulling geeft *Figuur 1* een vereenvoudigd overzicht van het veiligheidsbeoordelingsproces.

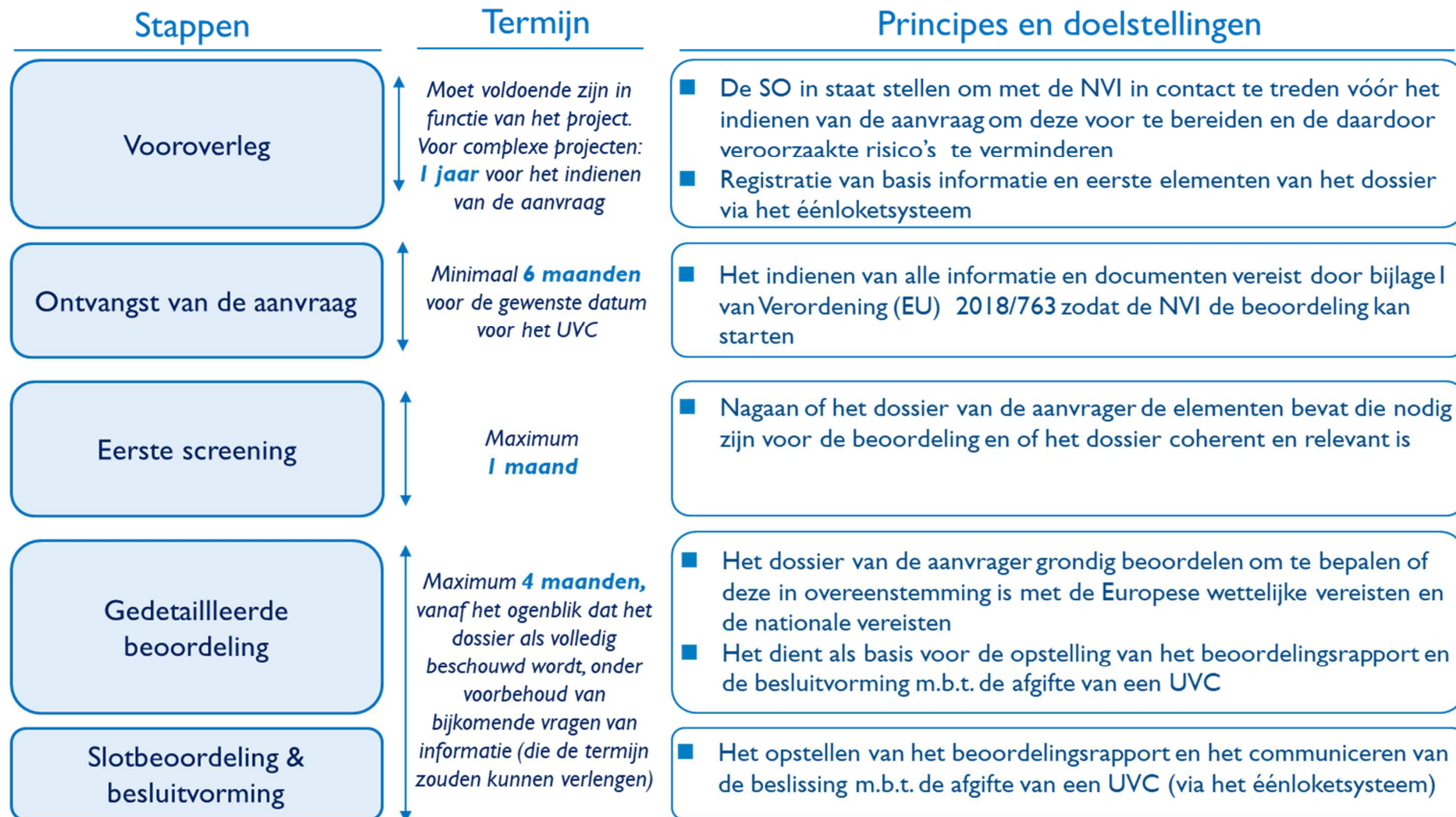
Er dient opgemerkt te worden dat niets de SO ervan weerhoudt om met de DVIS contact op te nemen voor de fase van het vooroverleg om haar dossier te bespreken en te beoordelen of het raadzaam is een vooroverleg te starten.

Het veiligheidsbeoordelingsproces is iteratief. Dit betekent dat de DVIS zich het recht voorbehoudt om de aanvrager te vragen om aanvullende informatie te verstrekken of om bepaalde elementen van de aanvraag tijdens de beoordeling te herzien.

Elk van deze stappen wordt gedetailleerd beschreven in sectie 6 – *Veiligheidsbeoordeling* in de ERA-leidraad *Een gids voor de aanvragers*^[3]. Deze sectie biedt de lezer vanuit het oogpunt van de DVIS eenvoudig aanvullende informatie over elk van deze stappen.



Figuur 1: Overzicht van het veiligheidsbeoordelingsproces





I.4.1 Vooroverleg

Het vooroverleg is een facultatieve maar officiële stap (deze is gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/763 ^[2]). De stap van een vooroverleg is niet verplicht voor de aanvrager, maar wordt aangeraden, omdat het de potentiële risico's in de beoordelingsfase vermindert en het beoordelingsproces zelf vergemakkelijkt. Het vooroverleg gaat vooraf aan de officiële indiening en stelt de aanvrager in staat om aanvullende informatie te vragen over de volgende stappen in het beoordelingsproces.

Termijn voor het vooroverleg

Geen enkele termijn voor het vooroverleg is voorzien. Het is echter raadzaam ruim van tevoren een beroep te doen op de DVIS, om voldoende tijd voor vooroverleg te voorzien voor het indienen van de officiële aanvraag en om de aanvrager te laten beschikken over voldoende tijd om de eventuele wijzigingen door te voeren. De termijn van de vooroverlegfase moet evenredig zijn met de omvang en complexiteit van de aanvraag. Zoals aangegeven in de ERA-leidraad *Een gids voor de aanvragers* ^[13] is het voor complexe projecten raadzaam om het overleg een jaar of langer voor de indiening van de aanvraag te starten.

Methode om een vooroverleg aan te vragen

De aanvrager verzoekt de DVIS om vooroverleg. De aanvrager vraagt de DVIS om een vooroverleg via het éénloketsysteem en dient hierbij officieel de informatie in zoals vereist in de punten 1 tot 6 van *Bijlage I – Inhoud van de aanvraag van een uniek veiligheidscertificaat* van Verordening (EU) 2018/763 ^[2], te weten:

1. Soort aanvraag (nieuw, vernieuwing, actualisering, EIN van het vorige certificaat in geval van vernieuwing of actualisering)
2. Soort van geplande exploitatie (reizigersvervoer m.i.v. hogesnelheidstreinen, reizigersvervoer m.u.v. hogesnelheidstreinen; goederenvervoer m.i.v. vervoer van gevaarlijke goederen; goederenvervoer m.u.v. vervoer van gevaarlijke goederen; uitsluitend rangeerbewegingen; andere (specificeren))
3. Spoorvervoerdiensten (verwachte aanvangsdatum van de diensten/ activiteiten; de voor het beoogde exploitatiegebied bevoegde lidstaten; definitie van het beoogde exploitatiegebied (voor de betrokken netwerken, station(s) in buurlanden, enz.). Er wordt hier aan herinnerd dat in het geval van aanvragen behandeld door de DVIS het exploitatiegebied beperkt moet zijn tot België.
4. Keuze van de veiligheidscertificeringsinstantie.
5. Informatie over de aanvrager (wettelijke benaming, volledig postadres, telefoonnummer, E-mailadres, enz.)
6. Informatie betreffende de contactpersoon (voornaam en familienaam, titel of functie, volledig postadres, telefoonnummer, E-mailadres, gesproken taal of talen)

De aanvrager moet minimaal een document indienen met een overzicht van zijn VBS. Om voordeel te halen uit het vooroverleg moet de aanvrager bovendien een dossier indienen met de elementen van het VBS en de documenten die zijn ingediend voor het deel van de beoordeling van het veiligheidsbeheersysteem (documenten vernoemd in paragraaf 7, 8 en 9 van de bijlage I van Verordening (EU) 2018/763^[2]).

De aanvrager kan tijdens het vooroverleg documenten toevoegen via het éénloketsysteem om een eerste standpunt van de DVIS te verkrijgen. De SO kan tijdens het vooroverleg de samenstellende elementen van het dossier kiezen die ze al dan niet wil indienen - het is niet verplicht alle elementen van het dossier in te dienen en de indiening van bepaalde documenten kan worden uitgesteld tot de officiële aanvraag. Het is echter duidelijk dat hoe vollediger het vooroverlegdossier is, hoe meer het de kans op mislukking van de officiële aanvraag verkleint.



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

Evenzo is het nuttig voldoende tijd te laten aan de DVIS om zich vertrouwd te maken met de ingediende documenten teneinde een bredere discussie te hebben die het risico op mislukking van de aanvraag van de SO minimaliseert.

Modaliteiten voor de organisatie van bijeenkomsten en discussies gedurende het vooroverleg

Het vooroverleg biedt de SO de gelegenheid om haar aanvraag met de DVIS te bespreken en om een aanvraagdossier voor een UVC in te dienen dat het beste voldoet aan de vereisten van de DVIS. In dit verband stelt de aanvrager bij het initiëren van het vooroverleg een vergaderkalender voor met daarin de lijst van vergaderingen die de SO zou willen houden, de belangrijkste mijlpalen (data) en de onderwerpen die de SO tijdens deze bijeenkomsten wil laten aan bod komen.

De DVIS bespreekt met de aanvrager de relevantie van de vergaderkalender en de haalbaarheid van de daarbij horende termijnen. Indien nodig zal de DVIS zich, om dit vergaderschema te verfijnen en de discussies te begeleiden, met name baseren op de resultaten en trends van de supervisieactiviteiten.

Op basis hiervan zal de DVIS de datum van de vergaderingen vaststellen en met de aanvrager overeenstemming bereiken over de modaliteiten van de organisatie (bijvoorbeeld de locatie van vergaderingen of het gebruik van andere communicatiemiddelen, de uitnodiging van experts).

De aanvrager is verantwoordelijk voor het opstellen van de vergadernotulen en de verspreiding ervan onder alle deelnemers voor beoordeling en goedkeuring. Deze rapporten kunnen ook door de aanvrager binnen het éénloketsysteem worden gearhiveerd om hun traceerbaarheid te behouden en toekomstige veiligheidsbeoordelingen te vergemakkelijken.

Beheer van de knelpunten die geïdentificeerd werden tijdens het vooroverleg

Om de transparantie, duidelijkheid en traceerbaarheid van de uitwisselingen te garanderen, worden de knelpunten die tijdens het vooroverleg zijn geconstateerd, geregistreerd en opgevolgd volgens dezelfde beginselen als degene die voor de gedetailleerde beoordeling worden gebruikt. Dit impliceert met name het gebruik van het knelpuntenregister en het classificatiesysteem van de knelpunten die in paragraaf [1.4.4 Gedetailleerde beoordeling](#) worden weergegeven.

Principe van het vooroverleg

Er moet worden opgemerkt dat de uitspraken van de DVIS gedaan tijdens het vooroverleg geenszins doorslaggevend zijn m.b.t. de veiligheidsbeoordeling. In dit stadium zal de DVIS de elementen van het dossier die hem zijn voorgelegd, niet zo systematisch en gedetailleerd analyseren. Het geeft de aanvrager dus feedback die duidelijk kan verschillen van de volgende conclusies (gegeven na de initiële screening of de gedetailleerde evaluatie).

De fase van vooroverleg kan zo lang als nodig duren om de aanvrager in staat te stellen om een aanvraagdossier op te stellen dat hij voldoende robuust acht om de officiële aanvraag in te dienen. Het vooroverleg moet worden afgesloten vóór de officiële aanvraag van een UVC wordt ingediend.

1.4.2 Ontvangst van het aanvraagdossier

Bij voorkeur ten minste zes maanden voor de gewenste datum voor het verkrijgen van een UVC, formaliseert de SO haar officiële aanvraag via het éénloketsysteem.

Om de aanvraag officieel in te dienen, moet de SO alle informatie en documentatie verstrekken zoals opgesomd in *bijlage 1 – Inhoud van de aanvraag van een uniek veiligheidscertificaat* van Verordening (EU) 2018/763 ^[2]. Indien de SO initieel de DVIS heeft gecontacteerd in het kader van een vooroverleg, is het aan de SO om de aanvraag



te voltooien, of de documenten te vervangen die zijn gewijzigd, door alle documenten in hun definitieve versie in te dienen, met inbegrip van documenten die mogelijk niet zijn ingediend tijdens het vooroverleg.

De SO moet dus een dossier indienen met bewijsmateriaal om aan te tonen dat:

- De SO heeft haar VBS opgesteld en voldoet aan de vereisten zoals gedefinieerd in de TSI, de GVM, de GVD en de andere relevante reglementaire bepalingen (punt 7 van bijlage I van de Verordening (EU) 2018/763 ^[2])
- De SO voldoet aan de vereisten van de Belgische nationale regels (punt 8 van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/763 ^[2]). (zie sectie 2 - *Beoordeling van het nationale deel van een aanvraag van een UVC* en *bijlage 1* van deze gids)
- De SO voldoet aan de vereisten die geen Belgische nationale regels zijn maar waarvoor van de aanvrager aanvullende informatie wordt verwacht aangezien ze verband houden met een nationale regel (zie sectie 2 - *Beoordeling van het nationale deel van een aanvraag van een UVC* en *bijlage 2* van deze gids)
- In voorkomend geval heeft de SO corrigerende actieplannen opgesteld om knelpunten weg te werken die zijn aangetoond door de toezichthouder of die voortvloeien uit de eerdere veiligheidsbeoordeling (uitgevoerd als onderdeel van de afgifte van het vorige certificaat) - (punt 9 van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/763 ^[2])

Het éénloketsysteem genereert een automatische ontvangstbevestiging wanneer de aanvrager de indiening van zijn dossier bevestigt. De DVIS ontvangt de aanvraag op de eerste werkdag na de datum van de ontvangstbevestiging. Het beoordelingsproces begint vanaf deze datum en het is ten opzichte van deze datum dat de belangrijkste stappen en termijnen worden gecontroleerd.

Specifieke bepalingen in verband met vernieuwen of bijwerken van een UVC

Aanvragen voor het vernieuwen of bijwerken van een UVC moeten nieuwe en/ of gewijzigde elementen markeren en duidelijk identificeren in vergelijking met de vorige aanvraag, d.w.z. ze moeten duidelijk gemarkeerd zijn in het dossier.

Het ligt echter voor de hand dat de aanvrager het geheel van zijn dossiers systematisch doorgeeft en zich niet beperkt tot de nieuwe en/ of gewijzigde documenten. Het verzendt de nieuwste versie van de documentatie voor zijn VBS en de documentatie die de naleving van de nationale regels aantoont.

1.4.3 Initiële screening

Het doel van de initiële screening is om te bepalen of de door de aanvrager verstrekte bewijsstukken toereikend, relevant en coherent zijn voordat met de gedetailleerde evaluatie wordt begonnen. Het gaat er hier om de administratieve volledigheid van de aanvraag te verifiëren in vergelijking met bijlage I van Verordening (EU) 2018/763 ^[2], maar ook om de relevantie, coherentie en begrijpelijkheid van het dossier te beoordelen. De initiële screening duurt maximum één maand (artikel 6 paragraaf 2 van de Verordening (EU) 2018/763 ^[2]).

De DVIS zal tijdens deze fase van de procedure de volgende punten onderzoeken:

- De aanvraag bevat de informatie en bewijselementen zoals vereist door de regelgeving, in het bijzonder de documenten vereist door *bijlage 1 – Inhoud van de aanvraag van een uniek veiligheidscertificaat* van Verordening (EU) 2018/763 ^[2]. Het nationale deel van de aanvraag bevat informatie en bewijselementen met betrekking tot de vereisten van de nationale regels (zie sectie 2 – *Beoordeling van het nationale deel van een aanvraag van een UVC* en *bijlage 1* van deze gids)
- De aanvraag bevat informatie en bewijselementen met betrekking tot de vereisten die verband houden met een nationale regel (zie sectie 2 – *Beoordeling van het nationale deel van een aanvraag van een UVC* en *bijlage 2* van deze gids)



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

- De aanvraag bevat voldoende en gestructureerde elementen om een doeltreffende en correct opgetekende beoordeling mogelijk te maken. Dit omvat het onderzoeken of het dossier van de aanvrager de nodige interne verwijzingen bevat tussen de verschillende elementen van het VBS (bijvoorbeeld: tussen de VBS-handleiding en alle procedures die het VBS vormen)
- Het aanvraagdossier is relevant, coherent en begrijpelijk vanuit het oogpunt van de taal (kwaliteit van het schrijven en mogelijke vertalingen) en de structuur ervan

Om de transparantie, duidelijkheid en traceerbaarheid van de uitwisselingen te garanderen, worden de knelpunten die tijdens de initiële screening zijn geconstateerd, geregistreerd en opgevolgd volgens dezelfde beginselen als degene die voor de gedetailleerde beoordeling worden gebruikt. Dit impliceert met name het gebruik van het knelpuntenregister en het classificatiesysteem van de knelpunten die in paragraaf [1.4.4 Gedetailleerde beoordeling](#) worden weergegeven.

Tijdens de initiële screening zal de DVIS een initieel screeningsrapport opstellen dat ten minste de volgende elementen omvat:

- Bevestiging van de (niet)-aanwezigheid van de bewijsstukken die vereist zijn volgens de wetgeving (bijlage I van Verordening 2018/763^[2]) of verwerkt dienen te worden, inclusief:
 - Beschrijving van het veiligheidsbeheersysteem
 - Andere documenten waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de vereisten van artikel 10, lid 3, onder a), van de richtlijn 2016/798 ^[1]
 - Demonstratie van hoe het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de eisen die zijn vastgelegd in de relevante nationale regels
 - Informatie die het veiligheidsbeheersysteem vergelijkt met bijlage I van Verordening (EU) 2018/762^[3]
 - Informatie waarbij het veiligheidsbeheersysteem wordt vergeleken met de eisen van de TSI OPE
 - Informatie waarbij het veiligheidsbeheersysteem wordt vergeleken met de vereisten die zijn vastgelegd in de relevante nationale regels en de vereisten die verband houden met een nationale regel
 - Huidige status van de corrigerende actieplannen die zijn opgesteld om belangrijke gevallen van niet-naleving op te lossen die tijdens supervisieactiviteiten zijn vastgesteld indien van toepassing
 - Huidige status van corrigerende actieplannen die zijn opgesteld om resterende knelpunten uit de vorige beoordeling op te lossen indien van toepassing
- Bevestiging van de (niet)-aanwezigheid van duidelijk geïdentificeerd bewijs voor het type, de omvang en het exploitatiegebied
- Bevestiging van de (niet)-aanwezigheid van structuur en interne kruisverwijzingen in het aanvraagdossier
- Bevestiging van de (on)duidelijkheid en (on)begrijpelijkheid van het aanvraagdossier
- Bevestiging van de (niet)-aanwezigheid van voldoende bewijs om de gedetailleerde beoordeling uit te voeren
- Eventueel openstaande knelpunten

De DVIS neemt de uiteindelijke beslissing over de volledigheid, relevantie en coherentie van het aanvraagdossier en informeert de aanvrager via het éénloketsysteem over haar beslissing. Als tijdens de initiële screening tekortkomingen worden ontdekt, kan de fase van de initiële screening, afhankelijk van de omvang van de tekortkomingen in het dossier en dus de tijd die nodig is voor de correctie ervan, worden verlengd of verworpen.



Als het aanvraagdossier wordt beschouwd als volledig, relevant en coherent, kan de aanvraag de gedetailleerde beoordelingsfase ingaan.

1.4.4 Gedetailleerde beoordeling

Het doel van de gedetailleerde beoordeling is om te bepalen of aan de vereisten die van toepassing zijn op het VBS en de toepasselijke aangemelde nationale regels is voldaan. Het is de fase die dient als basis voor de beslissing over het al dan niet verstrekken van het UVC en wordt uitgevoerd over een periode van maximaal vier maanden (met inbegrip van de communicatie van de beslissing over de kwestie van het UVC, artikel 6, lid 3, van Verordening (EU) 2018/763 ^[2]).

Beheer en oplossing van knelpunten

Zowel tijdens de initiële screening als tijdens de gedetailleerde beoordeling zal de DVIS alle knelpunten registreren in het knelpuntenregister die zijn geïdentificeerd in het éénloketsysteem.

De punten die tijdens de beoordeling van het dossier naar voren komen, worden gecategoriseerd in overeenstemming met het artikel 12 van Verordening (EU) 2018/763^[2] :

- « Type 1 »: knelpunten waarvoor een antwoord van de aanvrager nodig is om het aanvraagdossier te kunnen begrijpen
- « Type 2 »: knelpunten die kunnen leiden tot een wijziging van het aanvraagdossier of beperkte maatregelen van de aanvrager. De keuze van de te nemen maatregelen wordt overgelaten aan het oordeel van de aanvrager en vormt geen belemmering voor de afgifte van het unieke veiligheidscertificaat
- « Type 3 »: knelpunten die specifieke maatregelen van de aanvrager vergen en waarvan de uitvoering mag worden uitgesteld tot na de afgifte van het unieke veiligheidscertificaat. De aanvrager formuleert een voorstel om het knelpunt op te lossen en bereikt daarover overeenstemming met de partij die het knelpunt heeft geconstateerd
- « Type 4 »: knelpunten waarvoor het aanvraagdossier moet worden gewijzigd of waarvoor de aanvrager specifieke maatregelen moet nemen; er wordt geen uniek veiligheidscertificaat afgegeven voordat het knelpunt is opgelost of in het certificaat beperkingen of voorwaarden ten aanzien van het gebruik zijn opgenomen met betrekking tot het knelpunt; de aanvrager formuleert voorstellen om het knelpunt op te lossen en bereikt daarover overeenstemming met de partij die het knelpunt heeft vastgesteld

Het lijkt er dus op dat knelpunten van type 1 tot 3 niet-blokkerend zijn voor de afgifte van het UVC, terwijl knelpunten van type 4 dat wel zijn. Als de DVIS echter van mening is dat de som van de openstaande knelpunten van type 3 kan worden gelijkgesteld met een knelpunt van type 4, zal deze som van de openstaande knelpunten ook een blokkerend karakter hebben voor de afgifte van een UVC. Bovendien kunnen knelpunten van type 1 leiden tot verlenging van de beoordeling als wordt aangenomen dat deze de voortzetting van de gehele of een deel van de evaluatie verhinderen.

Als de DVIS van mening is dat aanvraag onvoldoende is, vraagt hij via het knelpuntenregister om aanvullende informatie, met vermelding van een termijn voor het verwachte antwoord. De door de DVIS gekozen termijn is redelijk en evenredig met de moeilijkheidsgraad die verbonden is aan het verstrekken van de vereiste informatie. Niettemin is het voor de aanvrager mogelijk deze periode te bespreken indien deze voor hem niet voldoende is.

Op basis van de antwoorden van de aanvrager via het éénloketsysteem beslist de DVIS of het knelpunt dat aanleiding geeft tot een opmerking openstaand blijft of dat het is opgelost. De DVIS kan het type van het knelpunt



opnieuw classificeren, hoger of lager, afhankelijk van de antwoorden die door de spoorwegonderneming worden gegeven.

Om ervoor te zorgen dat de knelpunten die tijdens de gedetailleerde beoordeling naar voren zijn gebracht binnen de toegestane tijd kunnen worden afgesloten, wordt aanbevolen dat de aanvrager reactief is bij het oplossen van de knelpunten die de DVIS heeft geopend. Er kunnen inderdaad meerdere uitwisselingen nodig zijn voordat alle gestelde vragen afsloten worden.

Discussies tussen de DVIS en de aanvrager moeten schriftelijk worden gedocumenteerd via het knelpuntenregister. Uit ervaring is echter ook gebleken dat vergaderingen of telefoongesprekken soms een aantal van de tijdens de beoordeling geconstateerde knelpunten effectief kunnen oplossen, - omdat ze een beter begrip geven van de essentie van het verzoek of de reactie van een van beide partijen. De DVIS kan, net als de SO, de organisatie van dergelijke vergaderingen of teleconferenties initiëren.

De knelpunten kunnen echter pas formeel worden afgesloten na het geven van een schriftelijk antwoord van de SO, dat is vastgelegd in het knelpuntenregister. De antwoorden kunnen verwijzen naar de notulen van de vergaderingen die hebben plaatsgevonden en deze moeten worden overgebracht naar het éénloketsysteem.

Audits, inspecties of bezoeken

Het projectteam van de DVIS kan ook besluiten om, als onderdeel van zijn gedetailleerde beoordeling, audits en inspecties bij of bezoeken aan spoorwegondernemingen uit te voeren. Deze controles worden bepaald op basis van de kwaliteit van het dossier dat wordt geëvalueerd, openstaande knelpunten die tijdens de beoordeling naar voren zijn gebracht, de moeilijkheden van de aanvrager om te reageren op de verzoeken van de DVIS of in geval van twijfel over de personele en technische middelen van het bedrijf met betrekking tot de inhoud van het dossier.

De DVIS stelt de duur en de doelstellingen van de audits, inspecties of bezoeken vast en informeert de aanvrager. Tijdens de controle zal de DVIS de feitelijke elementen verzamelen die het mogelijk maken om haar gedetailleerde beoordeling te vervolledigen.

Voor meer informatie over controles tijdens de gedetailleerde beoordeling wordt verwezen naar paragraaf 5.6 - Audits, inspecties en bezoeken van de ERA-leidraad *Een gids voor de aanvragers* ^[13].

1.4.5 Afsluiting van de gedetailleerde beoordeling en besluitvorming

Besluitvorming

De gedetailleerde beoordeling wordt afgesloten indien:

- **Geval 1:** Alle type-4 knelpunten zijn afgesloten – in dit geval kan het UVC worden afgegeven:
 - De DVIS heeft haar proces voor de beoordeling van het dossier van de aanvrager afgerond, met inbegrip van alle audits, inspecties en controles
 - En alle knelpunten die via het knelregister naar voren zijn gekomen, zijn opgelost of niet-blokkerend
- **Geval 2:** De termijn van 4 maanden is voorbij maar een of meer blokkerende knelpunten (type 4) zijn niet afgesloten, of er blijven openstaande knelpunten van type 3 over, waarvan de som kan worden gelijkgesteld met een knelpunt van type 4, of er blijven knelpunten van type 1 over die, afzonderlijk of gezamenlijk genomen, de voortzetting van de gehele of een deel van de beoordeling verhinderen

In **geval 1** hierboven beschreven, zal de gedetailleerde beoordeling de afgifte van een UVC mogelijk maken.



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

Als er echter aan het einde van de evaluatie openstaande knelpunten van type 3 zijn waarvan de som niet kan worden gelijkgesteld aan een knelpunt van type 4, vormen deze knelpunten "resterende knelpunten voor supervisie". Dit betekent dat de aanvrager het openstaande knelpunt kan oplossen nadat het UVC aan hem is afgegeven en dat hij een bewijs zal leveren van de oplossing van de knelpunten tijdens de supervisieactiviteiten (audits, inspecties enz.) van de DVIS.

Afhankelijk van het aantal en het type van de resterende knelpunten voor supervisie, kan de DVIS ook besluiten de geldigheidsduur van het UVC te beperken, dat wil zeggen dat het UVC voor een periode van minder dan vijf jaar wordt afgegeven.

In **geval 2**, kan de DVIS ofwel:

- De termijn verlengen voor de gedetailleerde beoordeling om met de aanvrager voldoende tijd af te spreken om de blokkerende knelpunten op te lossen
- Beslissen om beperkingen of gebruiksvoorwaarden toe te passen op het UVC (uitsluiting van bepaalde soorten diensten, zoals het vervoer van gevaarlijke goederen bijvoorbeeld of hogesnelheidstreinen voor passagiers)
- De aanvraag weigeren

Het gedetailleerde beoordelingsrapport

Tijdens de gedetailleerde beoordeling zal de DVIS een gedetailleerd beoordelingsrapport opstellen dat ten minste de volgende elementen omvat:

- Bevestiging van de (niet)-conformiteit van het dossier met de VBS-beoordelingscriteria, Europese eisen en de nationale regels
- Indien van toepassing, de verificatie van de effectieve implementatie van corrigerende actieplannen om de tekortkomingen en bezwaren op te lossen die zijn aangetoond door de supervisieactiviteiten of die voortvloeien uit de eerdere veiligheidsbeoordeling (uitgevoerd als onderdeel van de afgifte van het vorige veiligheidscertificaat)
- Eventuele resterende bezwaren (openstaande niet-blokkerende knelpunten voor de aflevering van het UVC die niet leiden tot beperkingen of gebruiksvoorwaarden die in het UVC moeten worden opgenomen)
- Eventuele beperkingen of gebruiksvoorwaarden die in het UVC moeten worden opgenomen (gebaseerd op openstaande knelpunten van type 4)
- In het geval van aanvragen om vernieuwing en/ of bijwerking, een herinnering aan de verplichtingen van de aanvrager om de tijdens supervisieactiviteiten van de DVIS geconstateerde op te lossen
- De conclusie van de beoordeling met vermelding van:
 - Het positieve of negatieve karakter van de beslissing om een UVC toe te kennen
 - Rechtvaardiging voor de beslissing
 - In geval van afgifte van een UVC, de geldigheidsduur van dit UVC

De beslissing bestaat uit volgende elementen:

- Het gedetailleerde beoordelingsrapport,
- Een begeleidende brief
- Indien van toepassing, het UVC (op basis van het Europese UVC-formulier).

De beslissing wordt via het éénloketsysteem naar de aanvrager gestuurd. De aanvrager ontvangt een elektronische melding wanneer de beslissing in het éénloketsysteem beschikbaar is.



1.4.6 Geval van een beslissing die niet tevredenstellend is voor een SO

Weigering van afgifte van een UVC of afgifte van een UVC met beperkingen of aanvullende gebruiksvoorwaarden

Als het UVC na de gedetailleerde beoordeling niet kan worden afgegeven of als deze andere beperkingen of gebruiksvoorwaarden bevat dan die welke in de aanvraag zijn gedefinieerd, wordt de aanvrager van deze beslissing in kennis gesteld en wordt formeel geïnformeerd per schrijven die in het éénloketsysteem wordt neergelegd.

Deze beslissing wordt gerechtvaardigd door het gedetailleerde beoordelingsrapport en gaat vergezeld van de procedure voor het aanvragen van een herziening of het aantekenen van een beslissing.

Aanvraag tot herziening

De aanvrager heeft een maand de tijd om de herziening van een beslissing aan te vragen. Dit verzoek moet door de spoorwegonderneming worden ingediend via het éénloketsysteem en moet vergezeld gaan van bewijsstukken die volgens haar niet voldoende zijn overwogen door de DVIS en moeten de afgifte van een UVC en/ of de opheffing van andere beperkingen of gebruiksvoorwaarden dan die welke in de aanvraag zijn gedefinieerd, mogelijk maken. Deze elementen mogen niet nieuw zijn in vergelijking met de elementen die tijdens de initiële aanvraag van een UVC zijn verzonden.

De DVIS heeft twee maanden de tijd om een nieuwe beslissing te nemen om een UVC te weigeren of af te geven. Deze beslissing zal gebaseerd zijn op dezelfde voorwaarden en criteria als waarmee aanvankelijk rekening werd gehouden.

Beroep tegen de beslissing

De aanvrager is verplicht om een herziening aan te vragen voordat hij in beroep kan gaan tegen de beslissing van de DVIS (zie sectie *3.5 Nationale procedure van het beroep*).



2. Beoordeling van het nationale deel van een aanvraag van een UVC

Deze sectie beschrijft de principes voor een beoordeling van de Belgische nationale regels. Deze beoordeling zal worden uitgevoerd door de DVIS wanneer het exploitatiegebied van een SO België omvat, ongeacht of de DVIS de VCI is of niet.

Herinnering:

De DVIS zal niet de VCI zijn indien:

- Het exploitatiegebied van de aanvrager zich niet beperkt tot België
- Of indien het exploitatiegebied van de aanvrager zich beperkt tot België maar de SO niet gekozen heeft om de aanvraag in te dienen bij de DVIS

De DVIS zal de VCI zijn indien:

- Het exploitatiegebied van de aanvrager beperkt zich tot België
- En de SO gekozen heeft om de aanvraag in te dienen bij de DVIS

2.1 Overzicht van het wetgevend en reglementair kader

Het doel van deze sectie is om het Belgische wet- en regelgevingskader en de structuur ervan te presenteren.

2.1.1 Het wetgevende kader en de nationale regels

De technische pijler van het vierde spoorwegpakket is onder meer gebaseerd op richtlijn 2016/798 ^[1] inzake veiligheid op het spoor. Deze richtlijn bevat bepalingen ter verbetering van de veiligheid van het Europese spoorwegsysteem en een betere toegang tot de markt voor spoorwegvervoersdiensten.

Deze richtlijn is omgezet in Belgisch recht door middel van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex gewijzigd door de wet van 20 januari 2021 ^[4]. Artikel 68 van de Spoorcodex definieert de inhoud van het nationale regelgevende kader voor spoorwegveiligheid en geeft de koning de bevoegdheid om de nationale regels (NR) voor 4 hoofdgebieden vast te stellen:

- De principes die van toepassing zijn op de operationele veiligheid van de spoorweginfrastructuur
- De eisen die gelden voor veiligheidspersoneel en voor het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten
- De eisen die gelden voor rollend materieel dat gebruik maakt van treinpaden
- De eisen die gelden voor de spoorinfrastructuur

De nationale regels voor elk van deze gebieden worden bepaald door middel van specifieke koninklijke besluiten (KB), een specifiek geval uit de TSI OPE en de nationale omzetting van punt 4.2.3.7. van de TSI OPE. Dit zijn de KB's, het specifieke geval uit de TSI OPE en de nationale omzetting van punt 4.2.3.7. van de TSI OPE die nationale regels definiëren:

- Koninklijk besluit van ~~XX~~ tot vaststelling van de vereisten die van toepassing zijn op infrastructuur ^[5] (bekend als KB Infrastructuur)
- Koninklijk besluit van 6 december 2020 tot vaststelling van de vereisten die van toepassing zijn op het rollend materieel met gebruik van treinpaden ^[6] (bekend als KB Rollend Materieel)



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

- Koninklijk besluit van 30 september 2020 tot vaststelling van de principes die van toepassing zijn op de operationele veiligheid van de spoorweginfrastructuur ^[7] (bekend als KB Principes)
- Koninklijk besluit van 9 augustus 2020 tot vaststelling van de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel en op het personeel van de met onderhoud belaste entiteiten ^[8] (bekend als KB Veiligheidspersoneel)
- Koninklijk besluit van 30 september 2020 tot vaststelling van de lichtseinen waarover voertuigen aan de kop van een trein moeten beschikken ^[9] (bekend als KB Lichtseinen)
- Koninklijk besluit van 9 maart 201 tot wijziging het koninklijk besluit van 23 mei tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel zonder het gebruik van rijpaden en op het veiligheidspersoneel dat handelingen uitvoert met betrekking tot de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting ^[10] (bekend als KB Buiten rijpaden)
- Koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen ^[11] (bekend als KB Onderzoeksregels)
- Punten 8.2.2. en 8.2.4.1. van de VVESI 4.1 – Voorschriften voor treinen (het specifieke geval zoals bedoeld in punt 4.2.2.1.3.2. van de TSI OPE)
- De door de infrastructuurbeheerder gepubliceerde documenten in toepassing van punt 4.2.3.7. van de TSI OPE

Het KB Infrastructuur en het KB Rollend Materieel schrijven geen nationale veiligheidsregels voor die gelden voor spoorwegondernemingen in het kader van een aanvraag van een UVC. De overige KB's, het specifieke geval uit de TSI OPE en de door de infrastructuurbeheerder gepubliceerde documenten in toepassing van punt 4.2.3.7. van de TSI OPE stellen daarentegen nationale regels vast waarvan de aanvrager van een UVC moet kunnen aantonen dat ze nageleefd worden.

Bijlage 1 van deze handleiding bevat alle vereisten van de nationale veiligheidsregels en definieert voor elk van de vereisten wat van de aanvrager wordt verwacht in termen van documentatie.

Bijlage 2 van deze handleiding bevat alle vereisten die geen nationale veiligheidsregels zijn maar waarvoor van de aanvrager van een UVC aanvullende informatie wordt verwacht omdat ze verband houden met een nationale regel.

Bijlage 3 van deze handleiding bevat de nationale elementen die door de infrastructuurbeheerder worden gepubliceerd.

Artikel 68 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de Spoorcodex, gewijzigd door de wet van 21 januari 2021, stipuleert immers:

“§ 6. De Koning bepaalt de nadere regels voor bekendmaking van het geheel van de elementen bedoeld in de paragrafen 3, 4 en 5, alsook voor de bekendmaking van de elementen bedoeld in de punten 4.2.1.2.2.1., 4.2.2.5.1B. en 4.8.1 van de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU, onverminderd haar artikel 6.”

Het Koninklijk besluit van 30 september 2020 betreffende de procedure voor eensluidend advies van de Veiligheidsinstantie en betreffende de bekendmaking van de elementen bedoeld in artikel 68, §6, van de Spoorcodex ^[12] (bekend als KB Eensluidend Advies) bepaalt dat de infrastructuurbeheerder het geheel van de bovenvermelde nationale elementen publiceert.

De beoordeling van deze regeling is niet voorzien als onderdeel van de beoordeling van het nationale deel van het aanvraagdossier. Desalniettemin is het belangrijk dat de aanvrager ervoor zorgt dat de nationale elementen



die door de infrastructuurbeheerder worden gepubliceerd in overeenstemming met de toepasselijke wettelijke bepalingen, naar behoren in aanmerking worden genomen en worden geïmplementeerd.

De aanvrager van het unieke veiligheidscertificaat dient geen documenten in het éénloketsysteem in te voeren met betrekking tot *bijlage 3*.

Indien het ERA de veiligheidscertificeringsinstantie is, zal de DVIS overleggen met het ERA om na te gaan of de nationale elementen die door de infrastructuurbeheerder worden gepubliceerd naar behoren in aanmerking werden genomen en geïntegreerd in het veiligheidsbeheersysteem van de aanvrager.

Indien de DVIS de veiligheidscertificeringsinstantie is, zal de DVIS nagaan of de nationale elementen die door de infrastructuurbeheerder worden gepubliceerd naar behoren in aanmerking werden genomen en geïntegreerd in het veiligheidsbeheersysteem van de aanvrager.

2.1.2 Het KB Veiligheidspersoneel

Het KB Veiligheidspersoneel ^[8] definieert de nationale regels die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel. Veiligheidspersoneel is personeel van een spoorwegonderneming dat, zelfs indien sporadisch, één of meer kritieke veiligheidstaken uitvoert. De vereisten van het KB Veiligheidspersoneel zijn voornamelijk gericht op veiligheidspersoneel dat kritieke veiligheidstaken uitvoert die geen verband houden met het besturen van treinen of het begeleiden van reizigerstreinen. Sommige artikelen stellen echter ook aanvullende vereisten aan die van de Europese regelgeving voor deze kritieke veiligheidstaken.

Het KB definieert, in bijlage 2, een lijst van taken die moeten worden beschouwd als veiligheidskritieke taak door de SO indien deze, of als een onderaannemer, de betreffende veiligheidskritieke taak uitvoert. Bijlage 2 van het koninklijk besluit behandelt 3 grote "families" van veiligheidskritieke taken:

A – Veiligheidskritieke taken verbonden aan de treinvoorbereiding. Deze familie van veiligheidskritieke taken vormt een aanvulling op en versterkt de eisen van de TSI OPE op dit gebied (*Aanhangsel G – Minimumeisen inzake de beroepskwalificaties van het personeel dat de treinen klaar maakt voor vertrek*)

B – Veiligheidskritieke taken verbonden aan het vertrek en aan de toelating tot beweging van de treinen. Deze veiligheidskritieke taken vallen voornamelijk onder de bevoegdheid van de IB.

C – Andere veiligheidskritieke taken. Deze "familie" van veiligheidskritieke taken bevat veiligheidskritieke taken die geen deel uitmaken noch de van "familie" A, noch van de "familie" B. Deze veiligheidskritieke taken kunnen relevant zijn voor de IB of de IG's, ze omvatten bv taken zoals "leiding van spoorweginfrastructuurwerken [...]", "de taak van schildwacht uitvoeren", "toezicht houden en bedienen van de perrons" enz.

Naast deze minimale lijst met veiligheidskritieke taken die moeten worden opgenomen indien ze relevant zijn, vereist Artikel 8 van het KB ook dat de spoorwegondernemingen op basis van hun risicoanalyses andere veiligheidskritieke taken identificeren die relevant zijn voor hun activiteiten.

Het KB Veiligheidspersoneel definieert verder de regels en vereisten die van toepassing zijn op veiligheidspersoneel en heeft met name betrekking op de volgende gebieden:

- **Professionele geschiktheid (artikel 11)**. Het KB definieert niet in detail de vereisten in termen van professionele bekwaamheden voor veiligheidskritieke taken. Voor de in bijlage 2 vermelde veiligheidskritieke taken wordt echter een niet-bindende lijst met relevante kennis verstrekt. Bovendien verwijst het KB naar de algemene eisen van het punt 4.6 van de TSI OPE, die vereist dat het personeel "de nodige vakbekwaamheid bezit om alle vereiste veiligheidskritieke taken te verrichten"
- **Medische en psychologische geschiktheid (artikel 12)**. Het KB verwijst naar de eisen van punt 4.7 van de TSI OPE met betrekking tot de medische en psychologische geschiktheid. Voor bepaalde veiligheidskritieke taken kan de SO hiervan afwijken op basis van haar analyses



- **Afgifte van documenten dat de machtiging certificeert (artikel 13).** De SO moet aan het lid van het veiligheidspersoneel een document overhandigen dat de machtiging certificeert. Dit is de officiële handeling waarmee de SO verklaart dat een persoon bevoegd is om veiligheidskritieke taken uit te voeren.
- **Veiligheidspersoneel dat een veiligheidsrisico inhoudt.** Het KB specificeert de rol en macht van de IB bij het controleren van het alcoholgehalte van het veiligheidspersoneel en hun schorsing (door de preventieve maatregel bedoeld in artikel 70, § 3, van de Spoorcodex), in het geval dat het personeelslid een risico vormt voor de spoorwegveiligheid. Het KB definieert ook de verplichtingen van leden van het veiligheidspersoneel of de SO in het geval dat een lid van het veiligheidspersoneel een risico zou vormen.

Als aanvulling van de uitleg in *bijlage 1* van deze handleiding, werd een *Hulp-gids voor de implementatie van het nieuw Koninklijk Besluit Veiligheidspersoneel* ^[15] gepubliceerd in kader van een sectorale werkgroep. Het wordt aanbevolen aan de aanvrager om deze gids te raadplegen bij het opstellen van een aanvraag van een UVC.

2.1.3 Het KB Principes

Het KB Principes ^[7] stelt het regelgevingskader vast voor de werking van de infrastructuur, en dus het beheer van de interface tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen. Het KB definieert de rollen en verantwoordelijkheden van de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen en definieert drie hoofdcategoryën van maatregelen om de operationele veiligheid te garanderen.

- **Technische specificaties voor het gebruik van het netwerk** (Bijlage 1 van het KB Principes). De technische specificaties van gebruik van het netwerk stellen de regels vast die worden bepaald door de kenmerken van het netwerk die moeten worden nageleefd door de infrastructuurgebruikers. Zij zijn met name een gevolg van het ontwerp van signalatiesystemen voor infrastructuur, spoor- en elektrische tractievoorzieningen. De technische specificaties zijn voorgeschreven door de infrastructuurbeheerder en de domeinen die onder deze technische specificaties vallen, worden gedefinieerd in bijlage 1 van het KB Principes.
- **Operationele procedures** betreffende de exploitatieveiligheid (Bijlage 2 van KB Principes). De operationele procedures vloeien voort uit het ontwerpproces van de structurele subsystemen die de IB in gebruik geeft en worden daarom door de IB voorgeschreven. Bijlage 2 omschrijft de onderwerpen die onder de operationele procedures vallen.
- **De organisatorische bepalingen** (Bijlage 3 van KB Principes). De organisatorische bepalingen stellen de voorwaarden vast die de betrokken partijen moeten respecteren. Bijlage 3 van het KB definieert de minimale onderwerpen die het onderwerp moeten zijn van organisatorische regelingen tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen. De organisatorische regelingen worden gezamenlijk gedefinieerd door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen.

De IB schrijft daarom de technische specificaties voor het gebruik van het netwerk en de operationele procedures voor, terwijl de organisatorische regelingen gezamenlijk door de IB en de SO worden bepaald. De IB definieert al deze voorschriften via de Reglementering en Documentatie voor de Exploitatie van de Infrastructuur (RDEI) deel 3 en deel 4.

De vereisten van RDEI deel 3 en deel 4 hebben geen status van nationale regel, maar van de aanvrager wordt ook verwacht dat hij aantoont dat hij aan deze regels voldoet, aangezien dit hem in staat stelt aan te tonen dat hij voldoet aan het KB Principes ^[7], dat een nationale veiligheidsregel is. De bijlagen 1, 2 en 3 van het KB Principes ^[7] zijn daarom opgenomen in *bijlage 1* van deze handleiding aangezien ze het onderwerp zijn van de delen 3 en 4 van het RDEI.



2.1.4 Het KB Lichtseinen

Voor bepaalde typen voertuigen bestaat er een uitzondering op de vereisten van punt 4.2.2.1.2. van de TSI OPE dat stelt dat elk voertuig aan de kop van een trein uitgerust dient te zijn met 3 verlichte frontlichten. Deze uitzondering is opgenomen in het KB Lichtseinen ^[9] en de nationale regel die eruit voortvloeit is opgenomen in *bijlage I* van deze handleiding.

2.1.5 Het KB Buiten Rijpaden

Titel 2 van het KB Buiten Rijpaden ^[10] beschrijft de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel dat veiligheidskritieke taken van besturing van een krachtvoertuig verricht in het kader van de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting. De nationale regels die uit dit KB voortvloeien zijn opgenomen in *bijlage I* van deze handleiding.

2.1.6 Het KB Onderzoeksregels

Het KB Onderzoeksregels ^[11] bevat enkele nationale regels met betrekking tot het onderzoeken van exploitatie-ongevallen en -incidenten uitgevoerd door het onderzoeksorgaan. De nationale regels die uit dit KB voortvloeien zijn opgenomen in *bijlage I* van deze handleiding.

2.1.7 Het specifieke geval zoals bedoeld in punt 4.2.2.1.3.2. van de TSI OPE

België mag voor goederentreinen haar aangemelde nationale voorschriften blijven toepassen dat deze uitgerust moeten zijn met twee permanent oplichtende rode lichten als voorwaarde om op routes van hun spoorweganet te rijden als dit wordt gerechtvaardigd door exploitatiepraktijken die reeds van toepassing zijn en/of nationale voorschriften die vóór eind januari 2019 aangemeld zijn.

De aanvrager van een UVC dient aan te tonen dat hij voldoet aan de punten 8.2.2 en 8.2.4.1 van de VVESI 4.1 – Voorschriften voor treinen indien het vervoer van goederen tot zijn activiteiten behoort. Ze zijn opgenomen in *bijlage I* van deze handleiding.

2.1.8 De door de infrastructuurbeheerder gepubliceerde documenten in toepassing van punt 4.2.3.7. van de TSI OPE

Het punt 4.2.3.7. van de TSI OPE stelt:

“In overleg met:

- Alle spoorwegondernemingen die zijn infrastructuur gebruiken of, waar van toepassing, de vertegenwoordigers van deze spoorwegondernemingen, en
- Eveneens waar van toepassing, aangrenzende infrastructuurbeheerders
- Lokale overheden, plaatselijke of nationale vertegenwoordigers van nood-hulpdiensten (met inbegrip van brandweer en hulpdiensten)

bepaalt en publiceert de infrastructuurbeheerder passende maatregelen om noodsituaties te beheren en het normaal bedrijf op een lijn te herstellen en stelt hij deze beschikbaar.



Deze maatregelen hebben met name betrekking op:

- Botsingen
- Treinbrandingen
- Evacuatie van treinen
- Ongevallen in tunnels
- Incidenten met gevaarlijke goederen
- Ontsporingen

De spoorwegonderneming verstrekt de infrastructuurbeheerder de nodige gegevens in verband met dit soort omstandigheden en met name de berging of het hersporen van hun treinen.

Tevens dient de spoorwegonderneming over procedures te beschikken om de reizigers in kennis te stellen van de nood- en veiligheidsprocedures op de trein.”

Om aan deze eis van de TSI OPE te voldoen, heeft de IB een noodplan opgesteld dat alle door de TSI OPE vastgestelde ongevalsituaties bevat.

Dit noodplan is het onderwerp van bundel 511 – Noodplan van Infrabel – Coördinatie tussen de IB en de IG's die deel uitmaakt van deel 5 van de RDEI.

De vereiste dat de aanvrager over een intern noodplan dient te beschikken dat compatibel is met het interne noodplan van de infrastructuurbeheerder is opgenomen in *bijlage 1* van deze handleiding.

2.1.9 De vereisten die geen nationale regels zijn

Bijlage 2 van deze gids bevat alle vereisten die geen nationale veiligheidsregels zijn maar waarvoor van de aanvrager van een UVC aanvullende informatie wordt verwacht omdat ze verband houden met een nationale regel.

2.1.10 De door de infrastructuurbeheerder gepubliceerde nationale elementen

Zoals aangegeven in sectie 2.1.1 Het wetgevende kader en de nationale regels publiceert de infrastructuurbeheerder de nationale elementen bedoeld in de paragrafen 3, 4 en 5 van artikel 68 van de Spoorcodex, alsook voor de bekendmaking van de nationale elementen bedoeld in de punten 4.2.1.2.2.1., 4.2.2.5.1B. en 4.8.1 van de TSI OPE.

Het gaat om de RDEI-delen 1, 3, 4 en 5 en het infrastructuurregister.

De RDEI-delen 3 en 4 werden reeds behandeld aangezien ze voortvloeien uit het KB Principes ^[7].

Het RDEI-deel 5 werd ook reeds behandeld aangezien ze door de infrastructuurbeheerder worden gepubliceerd in toepassing van punt 4.2.3.7. van de TSI OPE.

Bijgevolg blijft er nog het RDEI-deel 1 en het infrastructuurregister over. Meer informatie over deze door de infrastructuurbeheerder gepubliceerde nationale elementen is terug te vinden in *bijlage 3*.

De beoordeling van deze regeling is niet voorzien als onderdeel van de beoordeling van het nationale deel van het aanvraagdossier. Desalniettemin is het belangrijk dat de aanvrager ervoor zorgt dat de nationale elementen die door de infrastructuurbeheerder worden gepubliceerd in overeenstemming met de toepasselijke wettelijke bepalingen, naar behoren in aanmerking worden genomen en worden geïmplementeerd.



**Dienst veiligheid en interoperabiliteit
van de spoorwegen**

De aanvrager van het unieke veiligheidscertificaat dient geen documenten in het éénloketsysteem in te voeren met betrekking tot *bijlage 3*.



2.2 Beoordeling van de naleving voor het nationale deel veiligheidsregels in het kader van aanvragen van een UVC

2.2.1 Principe van de beoordeling van het nationale deel betreffende België

Als Belgische NVI is de DVIS verantwoordelijk voor de beoordeling van de nationale deel betreffende België van een UVC-aanvraag, indien het exploitatiegebied van de aanvrager een deel van het Belgische spoorwegnet omvat. Punt 8 van bijlage I van Verordening (EU) 2018/763^[2] specificeert de documenten die bij de aanvraag van een UVC moeten worden gevoegd voor de beoordeling van het nationale deel. Dit omvat twee soorten documenten:

- Een « beschrijving of een ander bewijs van de manier waarop het veiligheidsbeheer beantwoordt aan de relevante nationale regels [...] »
- De « verwijzingen binnen het veiligheidsbeheersysteem [...] en de vereisten van de relevante nationale voorschriften [...] »

Geval waarbij de DVIS niet de VCI is

Zelfs in het geval dat de DVIS niet de VCI is, zal de DVIS het VBS van de aanvrager analyseren om te bepalen of hiermee rekening wordt gehouden en het mogelijk wordt gemaakt om aan de vereisten van de Belgische nationale regels te voldoen. In dit geval zal het ERA niettemin zorgen voor de "algemene" beoordeling van het VBS met betrekking tot Europese vereisten, en meer in het bijzonder met betrekking tot de vereisten van Richtlijn (EU) 2016/798^[1] en van Verordening (EU) 2018/762^[3].

De DVIS overlegt gedurende de hele beoordeling met het ERA en met de andere bij de beoordeling betrokken NVI's. In dit verband deelt de DVIS met het ERA zijn standpunten en de voorlopige resultaten van zijn beoordeling. Als er punten gemeen zijn bij de beoordeling van de DVIS en het ERA, zullen de DVIS en het ERA hun respectieve verwachtingen m.b.t. de beoordeling van de punten in kwestie harmoniseren. Als VCI moet echter overeenkomstig artikel 3, § 1 van Verordening (EU) 2018/763^[2] worden opgemerkt dat het ERA verantwoordelijk is voor het definiëren van de voorwaarden van coördinatie tussen de verschillende betrokken partijen.

2.2.2 De delen van het VBS toegepast in de Belgische context

Het VBS van de aanvrager van een uniek veiligheidscertificaat dient in staat te zijn om te functioneren in de Belgische context. De nationale veiligheidsregels komende uit het KB Veiligheidspersoneel^[8], het KB Principes^[7] en de vereisten van de delen van de RDEI die daaruit voortvloeien, het KB Lichtseinen^[9], het KB Buiten Rijpaden^[10], het KB Onderzoeksregels^[11], de punten 8.2.2 en 8.2.4.1 van de VVESI 4.1 – Voorschriften voor treinen en de door de IB gepubliceerde documenten in toepassing van punt 4.2.3.7. van de TSI OPE zullen een invloed hebben op de volgende belangrijke VBS-thema's:

- Het thema « **Context van de organisatie** » van het VBS (sectie I van bijlage I van Verordening (EU) 2018/762^[3]). De aanvrager dient aan te tonen hoe hij de op hem van toepassing zijnde nationale veiligheidsregels heeft geïdentificeerd en hij de naleving hiervan handhaaft (de VBS-processen die de naleving ondersteunen).
- Het thema « **Informatie en communicatie** » van het VBS (sectie 4.4 van bijlage I van Verordening (EU) 2018/762^[3]). KB Veiligheidspersoneel^[8], het KB Principes^[7] en de vereisten van de delen van de RDEI die daaruit voortvloeien, het KB Lichtseinen^[9], het KB Buiten Rijpaden^[10], het KB Onderzoeksregels^[11], de punten 8.2.2 en 8.2.4.1 van de VVESI 4.1 – Voorschriften voor treinen en de door de IB gepubliceerde documenten in toepassing van punt 4.2.3.7. van de TSI OPE dienen opgevolgd te worden. Daarboven dienen de vereisten van de delen 3 en 4 van de RDEI alsook de vereisten van het KB Lichtseinen^[9] en de door de IB gepubliceerde documenten in toepassing van punt 4.2.3.7. van



de TSI OPE geïntegreerd te worden in de interne veiligheidsregels. De risico's gerelateerd aan de nationale veiligheidsregels dienen gecommuniceerd te worden aan het personeel en de betrokken externe partijen.

- Het thema « **Acties voor de aanpak van risico's** » van het VBS (sectie 3.1 van bijlage I van Verordening (EU) 2018/762^[3]). Bij de risicobeoordeling dient men rekening te houden met het KB Veiligheidspersoneel ^[8], het KB Principes^[7] en de vereisten van de delen van de RDEI die daaruit voortvloeien, het KB Lichtseinen ^[9], het KB Buiten Rijpaden ^[10], het KB Onderzoeksregels ^[11], de punten 8.2.2 en 8.2.4.1 van de VVESI 4.1 – Voorschriften voor treinen en de door de IB gepubliceerde documenten in toepassing van punt 4.2.3.7. van de TSI OPE.
- Het thema « **Gedocumenteerde informatie** » van het VBS (sectie 4.5 van bijlage I van Verordening (EU) 2018/762^[3]). De relevante delen van de interne veiligheidsregels voor een personeelscategorie dienen in het handboek voor die personeelscategorie verwerkt te worden.
- Het thema « **Veiligheidsdoelen en planning** » van het VBS (sectie 3.2 van bijlage I van Verordening (EU) 2018/762^[3]). De veiligheidsdoelen en de bijhorende plannen om ze te verwezenlijken dienen rekening te houden met wettelijke en andere voorschriften waaronder het KB Veiligheidspersoneel ^[8], het KB Principes^[7] en de vereisten van de delen van de RDEI die daaruit voortvloeien, het KB Lichtseinen ^[9], het KB Buiten Rijpaden ^[10], het KB Onderzoeksregels ^[11], de punten 8.2.2 en 8.2.4.1 van de VVESI 4.1 – Voorschriften voor treinen en de door de IB gepubliceerde documenten in toepassing van punt 4.2.3.7. van de TSI OPE.
- Het thema « **Taken, verantwoordelijkheden, aansprakelijkheden en bevoegdheden binnen de organisatie** » van het VBS (sectie 2.3 van bijlage I van Verordening (EU) 2018/762^[3]). Dit thema wordt beïnvloed door het KB veiligheidspersoneel ^[8] en het KB Buiten Rijpaden ^[10], die een aanvulling vormen op de vereisten van de Europese regelgeving betreffende personeel dat veiligheidskritieke taken uitvoert.
- Het thema « **Competentie** » van het VBS (sectie 4.2 van bijlage I van Verordening (EU) 2018/762^[3]). Dit thema wordt beïnvloed door het KB veiligheidspersoneel ^[8] en het KB Buiten Rijpaden ^[10], die een aanvulling vormen op de vereisten van de Europese regelgeving betreffende personeel dat veiligheidskritieke taken uitvoert.
- Het thema « **Operationele planning en beheersing** » van het VBS (sectie 5.1 van bijlage I van Verordening (EU) 2018/762^[3]). De aanvrager dient ervoor te zorgen dat zijn operationele regelingen in overeenstemming zijn met de veiligheidsgerelateerde eisen van het KB Veiligheidspersoneel ^[8], het KB Principes^[7] en de vereisten van de delen van de RDEI die daaruit voortvloeien, het KB Lichtseinen ^[9], het KB Buiten Rijpaden ^[10] en de punten 8.2.2 en 8.2.4.1 van de VVESI 4.1 – Voorschriften voor treinen.
- Het thema « **Contractanten, partners en leveranciers** » van het VBS (sectie 5.3 van bijlage I van Verordening (EU) 2018/762^[3]). De contracten met de contractanten, partners en leveranciers dienen te stipuleren dat ze de nationale veiligheidsregels komende uit het KB Veiligheidspersoneel ^[8], het KB Principes^[7] en de vereisten van de delen van de RDEI die daaruit voortvloeien, het KB Lichtseinen ^[9], het KB Buiten Rijpaden ^[10] en de punten 8.2.2 en 8.2.4.1 van de VVESI 4.1 – Voorschriften voor treinen en de door de IB gepubliceerde documenten in toepassing van punt 4.2.3.7. van de TSI OPE dienen na te leven.
- Het thema « **Beheer van noodsituaties** » van het VBS (sectie 5.5 van bijlage I van Verordening (EU) 2018/762^[3]). Dit thema wordt beïnvloed door uit het KB Veiligheidspersoneel ^[8], het KB Principes^[7] en de vereisten van de delen van de RDEI die daaruit voortvloeien en de door de IB gepubliceerde documenten in toepassing van punt 4.2.3.7. van de TSI OPE.
- Het thema « **Prestatiebeoordeling** » van het VBS (sectie 6 van bijlage I van Verordening (EU) 2018/762^[3]). De naleving van het KB veiligheidspersoneel ^[8], het KB Principes^[7] en de vereisten van de delen van de RDEI die daaruit voortvloeien, het KB Lichtseinen ^[9], het KB Buiten Rijpaden ^[10], het KB Onderzoeksregels ^[11], de punten 8.2.2 en 8.2.4.1 van de VVESI 4.1 – Voorschriften voor treinen en de door de IB gepubliceerde documenten in toepassing van punt 4.2.3.7. van de TSI OPE dient gecontroleerd te worden indien dit volgens het risicobeheer noodzakelijk is.



- Het thema « **Leren van ongevallen en incidenten** » van het VBS (sectie 7.1 van bijlage I van Verordening (EU) 2018/762^[3]). Dit thema wordt beïnvloed door het KB Onderzoeksregels ^[1].

Indien het ERA de veiligheidscertificeringsinstantie is, zal de DVIS overleggen met het ERA om na te gaan of de relevante elementen van het VBS m.b.t. deze thema's rekening houden met de nationale regels.

Indien de DVIS de veiligheidscertificeringsinstantie is, zal de DVIS nagaan of de relevante elementen van het VBS m.b.t. deze thema's rekening houden met de nationale regels.

2.2.3 Bewijs en de beoordeling m.b.t. de naleving van de vereisten van de nationale regels en van de vereisten die verband houden met een nationale regel

Principe van het bewijs van de naleving van de vereisten van de nationale regels en van de vereisten die verband houden met een nationale regel door de aanvrager

Om de naleving van de nationale regels aan te tonen, moet de aanvrager bewijzen dat de documentatie van zijn VBS in overeenstemming is met de vereisten van de nationale regels en de vereisten die verband houden met een nationale regel en interne bepalingen heeft gedefinieerd om hun naleving mogelijk te maken.

Om deze bewijsvoering goed uit te voeren, moet de aanvrager met behulp van de kruistabellen opgenomen in *bijlage 1* en *bijlage 2* van deze handleiding de bewijstukken koppelen aan de vereisten van de nationale regels en aan de vereisten die verband houden met een nationale regel. *Bijlage 1* bevat een tabel die de vereisten van de nationale regels beschrijft en uitlegt en die de documentatie detailleert die van de aanvrager wordt verwacht. *Bijlage 2* bevat een tabel die de vereisten die verband houden met een nationale regel beschrijft en uitlegt en die de documentatie detailleert die van de aanvrager wordt verwacht. De aanvrager moet met andere woorden deze bijlagen invullen en uploaden in het éénloketsysteem.

De aanvrager levert bewijstukken voor elk van de vereisten van de nationale regels en de vereisten die verband houden met een nationale regel. Via de kruistabellen opgenomen in *bijlage 1* en *bijlage 2* van deze handleiding de aanvrager daarom de traceerbaarheid tussen elk van de bovenvermelde vereisten en de documentatie van zijn VBS aantonen (ondersteunende documenten die aantonen dat rekening wordt gehouden met de bovenvermelde vereisten).

Indien de aanvrager van mening is dat een vereiste van de nationale regels of een vereiste die verband houdt met een nationale regel niet of slechts ten dele op zijn situatie van toepassing is, licht hij dit in de kruistabellen opgenomen in *bijlage 1* en *bijlage 2* van deze handleiding toe, met vermelding van de redenen waarom hij van mening is dat de vereiste in kwestie niet relevant is in het kader van zijn activiteiten. In voorkomend geval is het raadzaam dat de aanvrager in de kruistabellen opgenomen in *bijlage 1* en *bijlage 2* van deze handleiding verwijst naar bewijselementen waaruit blijkt dat de vereiste(n) van de nationale regels inderdaad niet van toepassing zijn.

Beoordeling van het naleven van de vereisten van de nationale regels en van de vereisten die verband houden met een nationale regel

Tijdens zijn beoordeling evalueert de DVIS de relevantie en volledigheid van het bewijs waarnaar de aanvrager verwijst in de kruistabellen opgenomen in *bijlage 1* en *bijlage 2* van deze handleiding om te bepalen of het voldoet aan de vereisten van de nationale regels en aan de vereisten die verband houden met een nationale regel.

Naast deze verificaties houdt de DVIS, met name in het kader van vernieuwing van dossiers, rekening met de in het verleden behaalde resultaten (veiligheidsgebeurtenissen, inspecties, audits) van de spoorwegonderneming om de steekproef te verfijnen.



De DVIS vermeldt de geïdentificeerde knelpunten of verzoeken om aanvullende informatie tijdens de beoordeling in het knelpuntenregister in het éénloketsysteem (zie sectie 6.5 van de ERA-leidraad *Een gids voor de aanvragers* ^[13] en paragraaf **1.4.4 Gedetailleerde beoordeling** van deze gids indien de DVIS de VCI is). Net als bij de beoordeling van het Europese deel van de aanvraag, zal de aanvrager de antwoorden en aanvullende informatie verstrekken die nodig zijn om de knelpunten op te lossen die zijn geïdentificeerd via het knelpuntenregister in het éénloketsysteem. De knelpunten worden op dezelfde manier gecategoriseerd als in het kader van de beoordeling van overeenstemming met Europese regelgeving (type 1, 2, 3, 4).

Geval waarbij de DVIS niet de VCI is

De DVIS coördineert haar beoordeling met die van het ERA, dat de "algemene" beoordeling van het VBS en de beoordeling van de overeenstemming met de Europese regelgeving zal uitvoeren.

Naast het delen van de resultaten van de beoordeling van de naleving van Belgische nationale regels en de vereisten die verband houden met een Belgische nationale regel zal de DVIS ook zijn standpunten en opmerkingen met het ERA delen als hij van mening is dat deze van aard zijn dat ze aanvullende informatie leveren voor de beoordeling van de conformiteit van het VBS van de spoorwegonderneming met de eisen van de Europese regelgeving.

Audit, inspecties en bezoeken et visites

Zoals aangegeven in sectie **1.4.4 Gedetailleerde beoordeling**, zal de behoefte aan audits, inspecties en bezoeken worden beoordeeld op basis van de analyse van de documentatie door de DVIS tijdens zijn beoordeling indien de DVIS de VCI is.

Geval waarbij de DVIS niet de VCI is

De DVIS overlegt met het ERA en mogelijk andere NVI, of men van mening is dat audits, inspecties en bezoeken noodzakelijk zijn als onderdeel van de beoordeling van de aanvraag. De DVIS, het ERA en andere NVI overleggen ook in het kader van de communicatie met de aanvrager voorafgaand aan audits, inspecties en mogelijke bezoeken, om deze laatste te informeren over hun reikwijdte en de voorwaarden te definiëren gerelateerde praktijken.

2.2.4 Besluitvorming en afsluiting van de beoordeling

Sectie **1.4.5 Afsluiting van de gedetailleerde beoordeling** beschrijft de besluitvormingsprocedures die van toepassing zijn in het geval dat DVIS de VCI is.

Wanneer de DVIS de VCI is, is hij verantwoordelijk voor de beslissing en houdt hij bij zijn beslissing rekening met zowel de aspecten die verband houden met de beoordeling van de overeenstemming met de Europese als de nationale regelgeving. Zoals aangegeven in sectie **2.2.3 Bewijs en de beoordeling m.b.t. de naleving van de vereisten van de nationale regels** worden de knelpunten die bij de beoordeling van de overeenstemming van nationale regels zijn geconstateerd op dezelfde manier gecategoriseerd (type 1, 2, 3, 4) als die m.b.t. de conformiteitsbeoordeling met betrekking tot de Europese regelgeving en zullen daarom een impact hebben op de besluitvorming die afhangt van hun type (zie paragraaf **1.4.4 Gedetailleerde beoordeling**).

Geval waarbij de DVIS niet de VCI is

Wanneer het ERA als VCI optreedt, is het verantwoordelijk voor het besluit om het UVC af te geven en zal het ERA het besluit via het éénloketsysteem aan de aanvrager meedelen.

Overeenkomstig de bepalingen van artikel 11 §3 van Verordening (EU) 2018/763^[2], zal de DVIS actief deelnemen aan de motivering van het besluit om het UVC af te geven. Alvorens te beslissen over de kwestie van een UVC, moeten het ERA, de DVIS en de andere NVI die bij het exploitatiegebied betrokken zijn:

- De resultaten bespreken van hun respectieve beoordelingen



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

- Afspraken maken over de eventuele resterende knelpunten die tijdens het daaropvolgende toezicht in aanmerking worden genomen
- Akkoord gaan met eventuele beperkingen of gebruiksvoorwaarden die in het UVC moeten worden opgenomen

Als de aanvrager een actieplan moet opstellen m.b.t. resterende knelpunten, zal de DVIS samenwerken met de andere betrokken NVI om te bepalen welke NVI de uitvoering van het actieplan zal opvolgen.



3. Administratieve aspecten in verband met het indienen van een aanvraag

3.1 Taalregeling

Ongeacht dat de DVIS de VCI is of het ERA het is en de DVIS het nationale deel evalueert, moeten de spoorwegondernemingen hun aanvraag voor een UVC, of het deel daarvan, dat voorligt ter beoordeling door de DVIS, indienen overeenkomstig de beginselen van de wetten van 18 juli 1966 betreffende het gebruik van talen in administratieve aangelegenheden.

In alle gevallen moeten alle stukken in het dossier worden meegedeeld in dezelfde taal als die van de aanvraag.

3.2 Rechten en vergoedingen

Ongeacht dat de DVIS de VCI is of het ERA het is en de DVIS het nationale deel evalueert, is er een-retributie verschuldigd als vergoeding voor de gepresteerde diensten die worden verricht voor de afgifte, bijwerking of vernieuwing van een UVC in overeenstemming met de artikelen 79 en volgende van de Spoorcodex.

De kosten bedragen 125 euro per begonnen uur. Dit bedrag wordt elk jaar geïndexeerd en het geïndexeerde bedrag zal op de website van de DVIS worden gepubliceerd.

Wanneer de DVIS de VCI is, zal hij de aanvrager factureren zodra het beoordelingsproces is voltooid en er een beslissing is genomen.

Indien de aanvrager zijn aanvraag intrekt voordat de DVIS een beslissing heeft genomen, blijft hij de reeds gepresteerde uren verschuldigd.

De betaling dient uiterlijk 30 dagen na de datum van verzending van de factuur te geschieden en volgens de voorschriften in deze factuur.

De aanvrager kan aan de DVIS een niet-bindende raming van het bedrag van de vergoeding vragen of informatie over de datum van de verzending van de facturen. Op elk moment tijdens de verwerking van zijn dossier kan hij tevens de DVIS vragen om na te gaan of het risico bestaat dat de kosten het geraamde bedrag met meer dan 15% zullen overschrijden.

In geval van niet-betaling van de vergoeding binnen de voorgeschreven termijn kan de DVIS de geldigheid van het UVC opschorten.

3.3 Grensoverschrijdende overeenkomsten

Er zijn geen grensoverschrijdende overeenkomsten afgesloten met NVI's van andere Lidstaten.

3.4 Verzekeringseisen

De verzekeringseisen houden verband met het verkrijgen van een vergunning voor spoorwegondernemingen. Er is geen aanvullende vereiste om een UVC te verkrijgen.



3.5 Nationale beroepsprocedure

Aanvraag tot herziening

Wanneer de DVIS de VCI is en indien hij een negatieve beslissing neemt over de afgifte van een UVC, kan de aanvrager binnen een maand na ontvangst van deze beslissing een herziening van deze beslissing aanvragen.

De aanvrager dient het verzoek tot herziening in via het éénloketsysteem, samen met een lijst van alle kwesties die volgens hem tijdens het veiligheidsbeoordelingsproces niet correct in beschouwing zijn genomen.

Eventuele aanvullende informatie die wordt ingediend na de beslissing om een uniek veiligheidscertificaat af te geven of te weigeren, is niet ontvankelijk als bewijs.

Indien de DVIS dit nodig acht, kan hij de aanvrager uitnodigen om aandachtig te luisteren naar hem over die kwesties. De aanvrager kan ook verzoeken om te worden gehoord. In dat geval ziet hij erop toe dat dit verzoek gelijktijdig wordt ingediend met het verzoek tot herziening.

In alle gevallen neemt de DVIS zijn beslissing binnen twee maanden na ontvangst van de aanvraag tot herziening.

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.



Referenties

Regelgevende referenties

- [1] Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor
- [2] Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 VAN DE COMMISSIE van 9 april 2018 tot vaststelling van praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie
- [3] Gedelegeerde verordening (EU) 2018/762 VAN DE COMMISSIE van 8 maart 2018 tot vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden inzake de eisen voor veiligheidsbeheersystemen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EU) nr. 1158/2010 en (EU) nr. 1169/2010
- [4] Wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, gewijzigd door de wet van 21 januari 2021
- [5] Koninklijk Besluit van ~~XX~~ tot vaststelling van de vereisten die van toepassing zijn op infrastructuur
- [6] Koninklijk Besluit van 6 december 2020 tot vaststelling van de vereisten die van toepassing zijn op het rollend materieel met gebruik van treinpaden
- [7] Koninklijk Besluit van 30 september 2020 tot vaststelling van de principes die van toepassing zijn op de operationele veiligheid van de spoorweginfrastructuur
- [8] Koninklijk Besluit van 9 augustus 2020 tot vaststelling van de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel en het personeel van met het onderhoud belaste entiteiten
- [9] Koninklijk besluit van 30 september 2020 tot vaststelling van de lichtseinen waarover voertuigen aan de kop van een trein moeten beschikken
- [10] Koninklijk besluit van 9 maart 2021 tot wijziging het koninklijk besluit van 23 mei tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel zonder het gebruik van rijpaden en op het veiligheidspersoneel dat handelingen uitvoert met betrekking tot de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting
- [11] Koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen
- [12] Koninklijk besluit van 30 september 2020 betreffende de procedure voor eensluidend advies van de Veiligheidsinstantie en betreffende de bekendmaking van de elementen bedoeld in artikel 68, §6, van de Spoorcodex

Niet-regelgevende referenties

- [13] Spoorwegbureau van de Europese Unie, ERA-leidraad, Leidraad voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten – Een gids voor de aanvragers, v1.2, 04/05/2020
- [14] Spoorwegbureau van de Europese Unie, User Guide for Applicants, One Stop Shop, v1.20 31/08/2020
- [15] Hulp gids voor de implementatie van het nieuw Koninklijk Besluit « Veiligheidspersoneel » Sector Werkgroep I, v1, 19/06/2020



Bijlage I: Tabel van overeenstemming met de vereisten die zijn gedefinieerd in de nationale regels

Principe van deze bijlage

Deze bijlage bevat de tabel van overeenstemming met de vereisten die zijn gedefinieerd in de Belgische nationale regels en heeft tot doel de aanvrager in staat te stellen aan te tonen dat hij voldoet aan de Belgische nationale regels.

Zo worden de nationale regels en de verwachtingen van de NVI hieromtrent beschreven en toegelicht aan de hand van de tabel in deze bijlage. Het is via deze tabel dat de aanvrager de bewijselementen die het nationale deel van zijn aanvraagdossier vormen, moet configureren om aan te tonen dat zijn VBS de naleving van de vereisten van de Belgische nationale regels mogelijk maakt.

Hiervoor wordt de modeltabel op de volgende pagina gebruikt.



In te vullen door de nationale veiligheidsinstantie		In te vullen door de aanvrager van een UVC	
Referentie (Referentie naar de relevante nationale vermelde veiligheidsregel)	Vereisten (Titel van de vereiste die is gedefinieerd in de relevante nationale vermelde veiligheidsregel)	Bewijsdocumenten (Referentie van het document / versie / datum / hoofdstuk / sectie enz.)	Beschrijving (korte beschrijving van het document)
KB Principes art. x, §x	<p>Beschrijving: De regel wordt hier beschreven. Het kan de regel zelf zijn of een vereenvoudigde versie ervan (om het gemakkelijker te begrijpen). De regel wordt zoveel mogelijk beschreven zonder verwijzing naar andere artikelen van de wet en / of regelgeving</p> <p>Uitleg: Hier wordt de nationale veiligheidsregel uitgelegd. Er wordt aanvullende informatie verstrekt om de basis en het principe van de regel, de betekenis ervan en wat deze voor de spoorwegonderneming betekent, beter te begrijpen.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachtingen in termen van bewijsmateriaal worden hier uitgelegd. Het gaat over het uitdrukken van de minimale verwachtingen van de DVIS met betrekking tot het dossier van de aanvrager.</p>	De aanvrager vermeldt hier de verwijzingen naar de documenten (en secties van deze documenten) waaruit zijn dossier bestaat waaruit blijkt dat de spoorwegonderneming voldoet aan de eisen van de nationale veiligheidsregel.	De SO moet hier in het kort beschrijven hoe de referenties in het dossier voldoen aan de eisen van de Belgische regelgeving.



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

De volgende kleurcode helpt bij het identificeren van verwijzingen naar nationale regels en voorschriften.

KB Veiligheids-personeel	Koninklijke Besluit van 9 augustus 2020 tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel en op het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten
KB Principes	Koninklijk Besluit van 30 september 2020 tot bepaling van de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur
KB Lichtseinen	Koninklijk besluit van 30 september 2020 tot vaststelling van de lichtseinen waarover voertuigen aan de kop van een trein moeten beschikken
KB Buiten Rijpaden	Koninklijk besluit van 9 maart 2021 tot wijziging het koninklijk besluit van 23 mei tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel zonder het gebruik van rijpaden en op het veiligheidspersoneel dat handelingen uitvoert met betrekking tot de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting
KB Onderzoeks-regels	Koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen
Specifiek geval uit de TSI OPE	Punten 8.2.2. en 8.2.4.1. van de VVESI 4.1 – Voorschriften voor treinen (het specifieke geval zoals bedoeld in punt 4.2.2.1.3.2. van de TSI OPE)
Maatregelen genomen in toepassing van punt 4.2.3.7. van TSI OPE	De door de infrastructuurbeheerder gepubliceerde documenten in toepassing van punt 4.2.3.7. van de TSI OPE



Tabel van overeenstemming met de vereisten die zijn gedefinieerd in de nationale regels

		In te vullen door de aanvrager van een UVC	
Referentie (Referentie naar de relevante nationale vermelde veiligheidsregel)	Vereisten (Titel van de vereisten in de relevante aangemelde nationale veiligheidsregels)	Bewijsdocumenten (Referentie van het document / versie / datum / hoofdstuk / sectie enz.)	Beschrijving (Korte beschrijving van het document)
KB van 9 augustus 2020 tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel en op het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten			
KB Veiligheidspersoneel art. 3, §1	<p>Beschrijving: Het veiligheidspersoneel van de IG's mag op geen enkel moment tijdens zijn dienst, onder invloed zijn van stoffen die de waakzaamheid, de concentratie of het gedrag beïnvloeden, zoals alcohol, drugs of psychotrope geneesmiddelen.</p> <p>Uitleg: Het is een regel om de risico's te elimineren die voortvloeien uit activiteiten die worden uitgevoerd door veiligheidspersoneel van de IG onder invloed van stoffen die de alertheid, concentratie of gedrag beïnvloeden, zoals alcohol, drugs of psychotrope geneesmiddelen. Veiligheidspersoneel moet op de hoogte zijn van en zich houden aan deze regel.</p> <p>Verwachte documentatie: De documentatie van de SO moet de volgende punten beschrijven:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Het beleid van de SO inzake de consumptie van stoffen die de alertheid, concentratie of gedrag beïnvloeden, in het bijzonder met betrekking tot alcohol, drugs of psychotrope geneesmiddelen.■ De manier waarop dit beleid wordt gecommuniceerd aan het veiligheidspersoneel.		



**Dienst veiligheid en interoperabiliteit
van de spoorwegen**

	<ul style="list-style-type: none">■ Preventie-, sensibiliserings-, controle-, sanctie- en rehabilitatiemaatregelen op dit gebied voor het veiligheidspersoneel.		
KB Veiligheids- personeel art. 3, §2	<p>Beschrijving: Het veiligheidspersoneel van de IG's mag niet onder invloed zijn van alcohol, wat blijkt uit de aanwezigheid in het bloed van een alcoholgehalte gelijk aan of groter dan 0,20 gram op 1 000 of uit de aanwezigheid van een alcoholconcentratie gelijk aan of groter dan 0,09 milligram per liter in de uitgeademde lucht.</p> <p>Uitleg: Deze regel specificeert de wettelijke drempel met betrekking tot de tolerantie voor het alcoholgehalte van het veiligheidspersoneel. Het veiligheidspersoneel van een IG moet op de hoogte zijn van deze regel en er zich aan houden.</p> <p>Verwachte documentatie: De documentatie van de SO moet de volgende punten beschrijven:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Het beleid van de SO inzake de consumptie van stoffen die de alertheid, concentratie of gedrag beïnvloeden, in het bijzonder met betrekking tot alcohol, drugs of psychotrope geneesmiddelen.■ De manier waarop dit beleid wordt gecommuniceerd aan het veiligheidspersoneel.■ Preventie-, sensibiliserings-, controle-, sanctie- en rehabilitatiemaatregelen op dit gebied voor het veiligheidspersoneel. <p>De documentatie moet met name het alcoholpeil binnen het bedrijf voor het veiligheidspersoneel beschrijven. Dit alcoholgehalte moet lager zijn of hoogstens gelijk aan het maximale alcoholgehalte dat wordt getolereerd door de relevante regelgeving.</p>		



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

<p>KB Veiligheids- personeel art. 3, §3</p>	<p>Beschrijving: Teneinde een gevaarlijke situatie te voorkomen of te stoppen, vraagt de IB een lid van het veiligheidspersoneel van de IG's een alcoholtest te ondergaan volgens de procedure die hij bepaalt.</p> <p>Bij een positief resultaat of bij weigering van een alcoholtest, neemt de IB onmiddellijk de nodige maatregelen, met inbegrip van de preventieve maatregel zoals beschreven in artikel 70, § 3, van de Spoorcodex.</p> <p>De IB onderhoudt en ijkt overeenkomstig de voorschriften van de fabrikant de toestellen die in het raam van de controle op het alcoholgehalte gebruikt worden.</p> <p>Uitleg: De IB heeft een regelgevende rol wat betreft het beëindigen van risicovolle situaties en het beheersen van het alcoholgehalte van veiligheidspersoneel. Wanneer de IB dus constateert dat een lid van het veiligheidspersoneel de veiligheid van het treinverkeer in gevaar brengt, is hij verplicht hem te vragen een alcoholtest te ondergaan volgens de door hem vastgestelde procedure.</p> <p>In het geval van een positief resultaat of weigering van een alcoholtest, beslist de IB onmiddellijk om de nodige maatregelen te nemen, inclusief de preventieve maatregel zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex. (in dit geval moet het lid van het veiligheidspersoneel onmiddellijk stoppen met het uitvoeren van veiligheidskritieke taken)</p> <p>Het veiligheidspersoneel moet op de hoogte zijn van deze bepalingen en van het feit dat ze moeten samenwerken met de IB-bedienden wanneer zij gevaarlijke situaties identificeren en alcoholcontroles uitvoeren.</p> <p>Verwachte documentatie: De documentatie van de SO moet de volgende punten beschrijven:</p>		
---	---	--	--



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

	<ul style="list-style-type: none">■ Het beleid van de SO inzake de consumptie van stoffen die de alertheid, concentratie of gedrag beïnvloeden, in het bijzonder met betrekking tot alcohol, drugs of psychotrope geneesmiddelen.■ De manier waarop SO-personeel moet handelen als ze worden onderworpen aan een controle van de IB. Dit omvat met name de noodzaak dat veiligheidspersoneel gunstig reageert en samenwerkt met de IB wanneer deze een alcoholtest wil uitvoeren en het veiligheidspersoneel moet stoppen met het uitvoeren van elke kritieke veiligheidstaak als het resultaat van de alcoholtest positief is (dat wil zeggen boven de wettelijke limiet). Daarnaast moet de documentatie ook een verplichting voor het lid van het veiligheidspersoneel voorschrijven om de SO('s) waarvoor hij werkt te informeren als hij onder de alcoholcontrole valt boven de wettelijke limiet.■ De wijze waarop het beleid en de te volgen procedure bij controle worden meegedeeld aan het veiligheidspersoneel van de SO.■ Preventie-, sensibiliserings-, controle-, sanctie- en rehabilitatiemaatregelen op dit gebied voor het veiligheidspersoneel.		
KB Veiligheids- personeel art. 4, §1	<p>Beschrijving: Zodra een lid van het veiligheidspersoneel vaststelt of ervan op de hoogte wordt gebracht dat hij persoonlijk en individueel een risico inhoudt voor de spoorwegveiligheid, staakt hij de uitoefening van zijn veiligheidskritieke taken en verwittigt hij onmiddellijk de IG('s) die hem tewerkstelt (tewerkstellen).</p> <p>Uitleg: Dit is een algemeen principe dat geldt voor veiligheidspersoneel: zij moeten stoppen met het uitvoeren van veiligheidskritieke taken als er een risico is.</p> <p>Als een lid van het veiligheidspersoneel persoonlijk en individueel een risico vormt voor de spoorwegveiligheid (op basis van zijn eigen oordeel of op basis van informatie van een derde partij), moet hij zijn veiligheidskritieke taken stopzetten en onmiddellijk de spoorwegonderneming(en) informeren die de dienst(en) gebruikt. Veiligheidspersoneel moet op de hoogte zijn van dit principe.</p>		



	<p>Verwachte documentatie: De documentatie van de SO moet de volgende punten beschrijven:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De maatregelen die een lid van het veiligheidspersoneel moet nemen zodra hij merkt of wordt geïnformeerd dat hij persoonlijk en individueel een risico vormt voor de veiligheid op het spoor, waaronder het stopzetten van de uitvoering van veiligheidskritieke taken en de melding en onmiddellijke informatie van de IG('s) waarvoor hij werkt.■ De manier waarop het veiligheidspersoneel wordt geïnformeerd over deze maatregelen.		
<p>KB Veiligheids- personeel art. 4, §2</p>	<p>Beschrijving: Zodra een lid van het veiligheidspersoneel van de IG een feit vaststelt dat een risico kan inhouden voor de spoorwegveiligheid, brengt hij onmiddellijk de IB daarvan op de hoogte.</p> <p>Uitleg: Het is een basisregel betreffende de informatieplicht van de IB door het veiligheidspersoneel in het geval van identificatie van gevaarlijke situaties.</p> <p>Zodra een lid van het veiligheidspersoneel van een SO een feit ontdekt dat een risico kan vormen voor de veiligheid op het spoor, moet hij de IB onmiddellijk op de hoogte brengen, zodat hij passende maatregelen kan nemen.</p> <p>Het veiligheidspersoneel moet op de hoogte zijn van deze regel en weten hoe te handelen om de IB te informeren als ze een gevaarlijke situatie identificeren.</p> <p>Verwachte documentatie: De documentatie van de SO moet de volgende punten beschrijven:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Het feit dat het veiligheidspersoneel verplicht is de IB te informeren in het geval van feitelijke identificatie die een risico voor de spoorwegveiligheid kan vormen.		



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

	<ul style="list-style-type: none">■ De manier waarop het veiligheidspersoneel de IB moet informeren.■ De manier het veiligheidspersoneel op de hoogte werd gebracht van deze verplichting en de maatregelen die moeten worden genomen om de infrastructuurbeheerder te informeren.		
KB Veiligheids- personeel art. 4, §3	<p>Beschrijving: Wanneer de IG vaststelt of ingelicht wordt dat veiligheidspersoneel dat hij/zij tewerkstelt of dat voor zijn/haar rekening werkt, de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, neemt hij/zij onmiddellijk de nodige maatregelen, met inbegrip van de schorsingsmaatregel voor het uitvoeren van veiligheidskritieke taken, om aan dit risico een einde te stellen en om herhaling van dit risico te voorkomen.</p> <p>Uitleg: Het is een regel die bedoeld is om de risico's te beperken die gepaard gaan met het uitvoeren van veiligheidskritieke taken door veiligheidspersoneel dat een risico vormt voor de spoorwegveiligheid.</p> <p>Indien de SO constateert of wordt geïnformeerd dat het veiligheidspersoneel dat hij in dienst heeft of namens hem werkt een risico vormt voor de spoorwegveiligheid, moet hij onmiddellijk de nodige maatregelen nemen, waaronder de schorsingsmaatregel voor het uitvoeren van veiligheidskritieke taken om dit risico te beëindigen. Dit moet helpen het risico te beëindigen en herhaling ervan te voorkomen</p> <p>Verwachte documentatie: Documentatie die de maatregelen beschrijft, inclusief de schorsingsmaatregel om de uitvoering van veiligheidskritieke taken op te schorten die de SO opneemt wanneer haar wordt meegedeeld dat een lid van haar veiligheidspersoneel een risico voor de spoorwegveiligheid vormt.</p>		
KB Veiligheids- personeel art. 5	<p>Beschrijving: Wanneer de IB vaststelt of ervan in kennis wordt gesteld dat een personeelslid van een IG de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, vraagt hij aan deze laatste</p>		



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

	<p>om hem het document voor te leggen dat certificeert dat hij gemachtigd is één of meerdere veiligheidskritieke taken uit te oefenen.</p> <p>Als blijkt dat het personeelslid gecertificeerd is om één of meerdere veiligheidskritieke taken uit te oefenen, neemt de IB de maatregelen die hij nodig acht, met inbegrip van de preventieve maatregel bedoeld in artikel 70, § 3, van de Spoorcodex.</p> <p>Hij doet hetzelfde als hij van oordeel is dat het gedrag van een lid van het veiligheidspersoneel van de IG een medische of psychologische ongeschiktheid doet vermoeden.</p> <p>De IB onderwerpt het veiligheidspersoneel van de IG dat het voorwerp uitmaakt van een preventieve maatregel bedoeld in artikel 70, § 3, van de Spoorcodex aan een alcoholtest.</p> <p>Uitleg: Dit is een regel die de rol en verantwoordelijkheid van de IB versterkt bij het monitoren en stoppen van de uitvoering van veiligheidskritieke taken door veiligheidspersoneel dat een risico vormt voor de spoorwegveiligheid.</p> <p>Als de IB vaststelt of wordt geïnformeerd dat een personeelslid van een spoorwegonderneming de veiligheid van het spoor in gevaar brengt of als hij ervan uitgaat dat een lid van het veiligheidspersoneel psychologisch of medisch ongeschikt is, neemt de IB de maatregelen die hij noodzakelijk acht en kan een preventieve maatregel uitspreken zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex. Deze maatregel betekent de onmiddellijke opschorting van de machtiging voor het uitvoeren van veiligheidskritieke taken.</p> <p>Indien de infrastructuurbeheerder besluit de preventieve maatregel toe te passen, zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex, onderwerpt zij de veiligheidsmedewerker die onderworpen is aan de preventieve maatregel systematisch aan een alcoholtest.</p>		
--	---	--	--



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

	<p>Veiligheidspersoneel moet zich bewust zijn van de rol en de bevoegdheid van de IB op dit gebied en zij moeten de preventieve maatregel, zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex, respecteren als deze door de IB tegen hem of haar wordt opgelegd.</p> <p>Verwachte documentatie: De documentatie van de SO moet de volgende punten beschrijven:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De rol van de IB bij het controleren van het veiligheidspersoneel en het stopzetten van de uitvoering van veiligheidskritieke taken, met inbegrip van het vermogen van deze laatste om preventieve maatregelen zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex tegenover het personeel van de SO.■ De procedure die door veiligheidspersoneel moet worden gevolgd wanneer zij door de IB worden geïnspecteerd. Dit zou met name de verplichting moeten benadrukken om in dit verband met IB-bedienden samen te werken en zich te onderwerpen aan de alcoholcontroles waar deze laatste om hebben verzocht.■ De procedure die door veiligheidspersoneel moet worden gevolgd indien zij het voorwerp zijn van een preventieve maatregel zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex, genomen door de IB, met inbegrip van wat betreft het informeren van de SO waarvoor hij werkt.■ De manier waarop het veiligheidspersoneel geïnformeerd over deze maatregelen.		
KB Veiligheids- personeel art. 6,§1	<p>Beschrijving: Wanneer de IB beslist om over te gaan tot een preventieve maatregel, zoals bedoeld in artikel 70, §3, van de Spoorcodex, overhandigt hij daartoe aan het betreffende lid van het veiligheidspersoneel een document waarin deze preventieve maatregel wordt bevestigd.</p> <p>Het model van dit document is opgenomen in de bijlage I.</p> <p>De IB meldt dit onmiddellijk aan de betrokken IG('s) en uiterlijk de volgende werkdag aan de veiligheidsinstantie overeenkomstig artikel 70, § 4, van de Spoorcodex.</p>		



	<p>Uitleg:</p> <p>Dit is een vereiste die van toepassing is op de IB maar de informatieverplichting van de IB jegens de SO formaliseert als onderdeel van de preventieve maatregel, zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex.</p> <p>Wanneer de IB besluit een preventieve maatregel te nemen zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex, bezorgt hij aan het betrokken lid van het veiligheidspersoneel een document waarin de toepassing van deze preventieve maatregel wordt bevestigd. Het modeldocument dat door IB-bedienden moet worden gebruikt, is opgenomen in bijlage I van het KB.</p> <p>De IB moet de betrokken SO('s) onmiddellijk en uiterlijk de volgende werkdag bij de veiligheidsinstantie informeren. De SO moet daarom intern bepalen welke procedure moet worden gevolgd als zij door de IB wordt geïnformeerd, om ervoor te zorgen dat het veiligheidspersoneel niet deelneemt aan de uitvoering van de veiligheidskritieke taken. Deze informatie moet ook een analyse initiëren om de oorzaken van de toepassing van deze preventieve maatregel, zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex, te identificeren om maatregelen te nemen om te voorkomen dat een soortgelijke situatie zich opnieuw voordoet (zie artikel 7).</p> <p>Verwachte documentatie:</p> <p>De documentatie van de SO moet de volgende punten beschrijven:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De maatregelen die een lid van het veiligheidspersoneel van de SO moet nemen wanneer hij onderworpen is aan een preventieve maatregel, zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex, opgelegd door de IB en wanneer hij binnen dit kader het daarvoor voorziene document ontvangt van de IB. Dit moet de verplichting omvatten om de SO('s) te informeren waarvoor dit lid van het veiligheidspersoneel werkt■ De manier waarop de IB de SO kan informeren in geval van een preventieve maatregel tot schorsing van een lid van het veiligheidspersoneel		
--	---	--	--



	<ul style="list-style-type: none">■ De manier waarop deze informatie binnen de SO wordt verwerkt wanneer deze door de IB of door het lid van het veiligheidspersoneel zelf is meegedeeld en de maatregelen die de SO op basis van deze informatie neemt. Deze maatregelen moeten met name gericht zijn op:<ul style="list-style-type: none">- Ervoor te zorgen dat de lid van het veiligheidspersoneel niet langer is toegewezen om veiligheidskritieke taken uit te voeren- Een einde te maken aan elke soortgelijke gevaarlijke situatie die mogelijk binnen de SO kan bestaan- Het analyseren van de oorzaken van de schorsing van het veiligheidspersoneel en het voorkomen van een soortgelijke situatie.		
KB Veiligheids- personeel art. 6, §2	<p>Beschrijving: De preventieve maatregel slaat op het geheel van de taken waarvoor het lid van het veiligheidspersoneel is gecertificeerd, zelfs indien deze taken bij meerdere IG's worden uitgeoefend.</p> <p>Uitleg: Het is een basisregel die het "algemene" karakter van de preventieve maatregel benadrukt, zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex. Het doel ervan is te voorkomen dat veiligheidspersoneel dat het onderwerp is van een preventieve maatregel andere veiligheidskritieke taken uitvoert dan die waarvoor zij zijn geschorst, of dat zij veiligheidskritieke taken uitvoert namens andere SO's.</p> <p>Als het gedrag van een lid van het veiligheidspersoneel een risico vormt bij het uitvoeren van een bepaalde veiligheidskritieke taak voor een bepaalde SO, wordt aangenomen dat hun gedrag ook een risico vormt bij het uitvoeren van alle andere veiligheidskritieke taken waarvoor het veiligheidspersoneel gecertificeerd is en voor alle SO's die gebruik maken van hun diensten.</p> <p>Verwachte documentatie: De documentatie van de SO moet de volgende punten beschrijven:</p>		



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

	<ul style="list-style-type: none">■ Het feit dat de preventieve maatregel, zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex, alle taken omvat waarvoor het lid van het veiligheidspersoneel is gecertificeerd, evenals alle SO's.■ Maatregelen genomen door de SO om te voorkomen dat veiligheidspersoneel wordt toegewezen aan veiligheidskritieke taken wanneer zij het onderwerp zijn van een preventieve maatregel, zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex.■ De manier waarop veiligheidspersoneel wordt geïnformeerd over hun verplichtingen tot informatie en het beëindigen van veiligheidskritieke taken als er een preventieve maatregel geldt, zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex.		
KB Veiligheids- personeel art. 7, §1	<p>Beschrijving: De IG die verantwoordelijk is voor het lid van het veiligheidspersoneel dat betrokken is bij de situatie die geleid heeft tot een preventieve maatregel, zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex, een schorsingsmaatregel genomen door de IG of een andere risicosituatie, analyseert de feiten teneinde:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Te beslissen om al dan niet een einde te stellen aan de preventieve maatregel, zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex of aan de schorsingsmaatregel genomen door de IG2. De nodige maatregelen te nemen om te voorkomen dat een gelijkaardige situatie zich opnieuw zou voordoen <p>Uitleg: Dit is een regel die tot doel heeft de verplichting van de SO vast te stellen in het geval dat een risicovolle situatie met betrekking tot het veiligheidspersoneel wordt ontdekt en die uiteindelijk heeft geleid tot een preventieve maatregel, zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex (genomen door de IB) of een schorsingsmaatregel (genomen door de IG). Het doel is om de SO te verplichten een analyse van de feiten uit te voeren om de risico's te beperken die verband houden met de heractivering van het lid van het veiligheidspersoneel dat het voorwerp is geweest van een preventieve maatregel, zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex (genomen door de IB) of een</p>		



	<p>schorsingsmaatregel (genomen door de IG) en om te voorkomen dat soortgelijke situaties niet meer voorkomen.</p> <p>In dit geval moet de SO de feiten analyseren om:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Te beslissen, of de preventieve maatregel, zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex of de schorsingsmaatregel genomen door de IG, moet volgehouden worden. Het gaat er hier over te bepalen of het lid van het veiligheidspersoneel opnieuw kan gemachtigd worden voor de uitvoering van veiligheidskritieke taken als deze het onderwerp was van een preventieve maatregel, zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex of de schorsingsmaatregel genomen door de IG.2. Het nemen van de nodige maatregelen om te vermijden dat de situatie die geleid heeft tot een risicosituatie in verband met het veiligheidspersoneel, zich niet meer voordoet. Het gaat er hier namelijk om de onderliggende oorzaken van de situatie te identificeren, teneinde maatregelen te kunnen nemen die deze oorzaken neutraliseert. <p>Verwachte documentatie:</p> <p>Documentatie die beschrijft hoe de SO ervoor zorgt dat de risicosituaties in verband met het veiligheidspersoneel worden geanalyseerd om:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Te beslissen of de preventieve maatregel zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex of de schorsingsmaatregel genomen door de IG al dan niet wordt stopgezet.2. De nodige maatregelen te nemen om herhaling van de situatie te voorkomen die heeft geleid tot een preventieve maatregel, zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex, tot een schorsingsmaatregel genomen door de IG of een andere risicosituatie omtrent veiligheidspersoneel, zich niet meer voordoet. <p>De documentatie moet in het bijzonder de analysemethodologie beschrijven, de medewerkers die verantwoordelijk zijn voor het uitvoeren van de analyse en de verificatie ervan, en ten slotte de vereisten met betrekking tot de documentatie en archivering van de analyses (zie artikel 7 § 2 hieronder).</p>		
--	---	--	--



**Dienst veiligheid en interoperabiliteit
van de spoorwegen**

<p>KB Veiligheids- personeel art. 7, §2</p>	<p>Beschrijving: De IG houdt de elementen van zijn analyse van de feiten en van de rechtvaardiging van zijn beslissing ter beschikking van de veiligheidsinstantie.</p> <p>Uitleg: De SO moet de elementen van haar analyse van de feiten van de risicosituaties in verband met het veiligheidspersoneel documenteren en archiveren, ook wanneer deze aanleiding hebben gegeven tot het nemen van een schorsingsmaatregel van het veiligheidspersoneel.</p> <p>Deze analyse en de motivering van de beslissing van de SO moeten ter beschikking staan zodat de veiligheidsinstantie deze kan raadplegen.</p> <p>Verwachte documentatie: Documentatie waarin wordt beschreven hoe de SO de analyse van de feiten en de motivering van de beslissingen documenteert en archiveert voor de situaties die hebben geleid tot een preventieve maatregel, zoals beschreven in artikel 70, §3 van de Spoorcodex, of de schorsingsmaatregel genomen door de IG zodat deze aan de veiligheidsinstantie indien nodig kunnen worden voorgelegd.</p>		
<p>KB Veiligheids- personeel art. 8</p>	<p>Beschrijving: De IG identificeert en beschrijft in zijn veiligheidsbeheersysteem de veiligheidskritieke taken en ook de voorwaarden die nodig zijn voor de uitoefening ervan.</p> <p>De IG herneemt minimaal de veiligheidskritieke taken die opgenomen zijn in bijlage 2, kolom A, met uitzondering van deze die niet uitgeoefend worden in het kader van zijn activiteit.</p> <p>De IG kan op basis van een risicoanalyse de kennis verbonden aan de uitvoering van de veiligheidskritieke taken opgenomen in bijlage 2, kolom B, aanpassen, beperken of aanvullen.</p>		



	<p>Uitleg:</p> <p>Deze vereiste is niet van toepassing op het SO-personeel dat de veiligheidskritieke taken met betrekking tot het besturen en het begeleiden van een trein uitvoert.</p> <p>Deze regel legt het algemene principe vast dat de SO verantwoordelijk is voor het identificeren en definiëren van de veiligheidskritieke taken die haar activiteiten omvatten.</p> <p>Het artikel schrijft echter ook een minimumlijst van taken voor (binnen bijlage 2) die als kritieke veiligheidstaken moeten worden beschouwd. Hieruit volgt dat:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Als de activiteit van de SO taken omvat die overeenkomen met bijlage 2, kolom A van het KB, moeten deze taken systematisch worden beschouwd als veiligheidskritieke taken. De SO moet daarom een analyse uitvoeren van haar activiteiten om de in bijlage 2 vermelde veiligheidskritieke taken te identificeren die zij uitvoert.■ Bijlage 2 definieert dus drie "brede gebieden" van veiligheidskritieke taken die door de SO moeten worden opgenomen als veiligheidskritieke taken als de SO de desbetreffende taken uitvoert:<ul style="list-style-type: none">- Domein A. Veiligheidskritieke taken m.b.t. treinvoorbereiding .- Domein B. Veiligheidskritieke taken m.b.t. het vertrek en de toelating van treinbewegingen. Deze sectie bevat een lijst van veiligheidskritieke taken die specifiek zijn voor de IB.- Domein C. De andere veiligheidskritieke taken■ Naast deze "minimale" lijst van veiligheidskritieke taken, moet de SO haar risicoanalyses uitvoeren en op basis daarvan de andere veiligheidskritieke taken identificeren die verband houden met haar activiteiten. Dit is om binnen het VBS veiligheidskritieke taken te identificeren en te definiëren die niet in bijlage 2 staan vermeld. <p>Hierbij moet worden opgemerkt dat de definitie van veiligheidskritieke taken die van toepassing is in de context van het KB, en die daarom door de SO moet worden gebruikt voor de identificatie van andere kritieke taken dan die in bijlage 2, in</p>		
--	---	--	--



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

	<p>Aanhangsel J van de TSI OPE staat: "Taak die wordt uitgevoerd door het met de treinbesturing of treindienstleiding belaste personeel, en die de veiligheid van de spoorwegen in gevaar kan brengen."</p> <p>M.b.t. tot de "minimumlijst" van veiligheidskritieke taken in bijlage kolom A, geeft kolom B in bijlage 2 hiervoor een "niet-bindende" lijst van kennis met betrekking tot de uitvoering van veiligheidskritieke taken. Wel kan de SO op basis van haar risicoanalyses de kennis met betrekking tot de uitvoering van deze veiligheidskritieke taken aanpassen, verminderen of aanvullen.</p> <p>Verwachte documentatie:</p> <p>De documentatie van de SO moet de volgende punten bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De beschrijving van de activiteiten van de SO en de beschrijving van de veiligheidskritieke taken (anders dan het besturen van de treinen en het begeleiden van de treinen) die ermee samenhangen, evenals de voorwaarden die nodig zijn voor de uitvoering ervan.■ Een kruistabel waarin de SO de verschillende categorieën personeelsleden koppelt aan de veiligheidskritieke taken die zij heeft geïdentificeerd (en met name de veiligheidskritieke taken die zijn vermeld in bijlage 2, kolom A, met uitzondering van degenen die niet worden uitgevoerd in het kader van haar activiteiten).■ De analyses die het mogelijk hebben gemaakt om te bepalen welke van de veiligheidskritieke taken in bijlage 2, kolom A, door de SO worden uitgevoerd in het kader van haar activiteiten.■ Risicoanalyses die de identificatie mogelijk maakten van andere veiligheidskritieke taken (anders dan die in bijlage 2, kolom A) m.b.t. de activiteit van de SO.■ De kennis- en vaardigheidseisen die verband houden met veiligheidskritieke taken en de analyses die worden gebruikt om deze kennis- en vaardigheidsbehoeften te bepalen.		
--	--	--	--



**Dienst veiligheid en interoperabiliteit
van de spoorwegen**

	<ul style="list-style-type: none">■ Voor de veiligheidskritieke taken in bijlage 2, kolom A, als de SO de kennisvereisten heeft gewijzigd in vergelijking met die in bijlage 2, kolom B, moet de SO de risicoanalyse verstrekken die een dergelijke aanpassing rechtvaardigt.■ Functiebeschrijvingen voor alle personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de VKT('s) en bijhorende competenties zijn opgenomen.		
KB Veiligheids- personeel art. 9	<p>Beschrijving: Het lid van het veiligheidspersoneel dat een veiligheidskritieke taak uitoefent, heeft de volle leeftijd van achttien jaar bereikt.</p> <p>Uitleg: Het is een selectie- en rekruteringscriterium voor veiligheidspersoneel. Deze regel is van toepassing op alle veiligheidskritieke taken (inclusief de veiligheidstaak die verband houdt met het begeleiden van treinen, zoals gespecificeerd in artikel 2, lid 3), met uitzondering van de veiligheidskritieke taak die verband houdt met het besturen van de trein.</p> <p>Verwachte documentatie: De documentatie moet de criteria beschrijven voor de selectie en aanwerving van leden van het veiligheidspersoneel (met uitzondering van degenen die veiligheidskritieke taken m.b.t. het besturen van de trein uitvoeren) en moet als criteria de noodzaak van een minimumleeftijd van 18 jaar oud opnemen voor de aanstelling om veiligheidskritieke taken uit te voeren.</p>		
KB Veiligheids- personeel art. 10, §1	<p>Beschrijving: Dit artikel behandelt de taalkennis die het veiligheidspersoneel nodig heeft om actief en efficiënt te communiceren in omstandigheden van normaal en gestoord bedrijf of in noodsituaties.</p>		



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

	<p>De IB stelt de vorm en de inhoud van de mededelingen alsook de te volgen procedures vast in het kader van de elementen die hij in afwezigheid van TSI's of ter aanvulling van de TSI's, aanneemt.</p> <p>Uitleg: Het KB stelt taalvaardigheidseisen aan veiligheidspersoneel dat veiligheidskritieke taken uitvoert op het raakvlak tussen de IB en de SO (met uitzondering van die met betrekking tot het besturen en het begeleiden van treinen).</p> <p>Artikel 10, §1, §2 en §3 behandelen de taalkennis waaraan veiligheidspersoneel moet voldoen (met uitzondering van personeel dat veiligheidskritieke taken uitvoert met betrekking tot het besturen van een trein en het begeleiden van een trein) actief en effectief kunnen communiceren onder normale omstandigheden bij gestoord bedrijf en in noodsituaties.</p> <p>De IB bepaalt de vorm en inhoud van de communicatie en de procedures die moeten worden gevolgd in het kader van de elementen die hij aanneemt, bij gebrek aan TSI's of in aanvulling op TSI's. De SO moet de inhoud van de communicatie en de te volgen procedures voor communicatie bewaken, bijwerken en beschikbaar stellen aan veiligheidspersoneel. Deze zijn opgesteld door de IB en zijn het onderwerp van de RDEI.</p> <p>Verwachte documentatie: Documentatie die beschrijft hoe de SO de door de IB op te volgen communicatieprocedures voor veiligheidspersoneel bijwerkt en beschikbaar stelt (met uitzondering van het personeel dat veiligheidskritieke taken uitvoert met betrekking tot het besturen en het begeleiden van treinen).</p>		
KB Veiligheids- personeel art. 10, §2	<p>Beschrijving: Het veiligheidspersoneel dat met de IB communiceert over doorslaggevende veiligheidsvragen, beschikt over een voldoende taalkennisniveau van de door de IB voorgeschreven talen.</p>		



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

	<p>De taalkennis van het veiligheidspersoneel stelt de personeelsleden ten minste in staat een minimaal gesprek te voeren en informatie over veiligheid, werkorganisatie en stiptheid van het treinverkeer uit te wisselen volgens de bepalingen opgenomen in de elementen die de IB in afwezigheid van TSI's of ter aanvulling van de TSI's, aanneemt.</p> <p>Deze communicaties steunen op geformaliseerde procedures waarbij beroep wordt gedaan op geschreven berichten en/of formulieren opgelegd door de IB.</p> <p>Uitleg: Dit is een regel om de risico's in verband met veiligheidscommunicatie te verminderen, in het geval dat de voertaal van de IB niet de moedertaal van het veiligheidspersoneel is.</p> <p>Deze vereiste is alleen van toepassing op personeel dat andere veiligheidskritieke taken uitvoert dan het besturen en begeleiden van een trein en die cruciale veiligheidstaken uitvoert op het raakvlak tussen de SO en de IB.</p> <p>De IB bepaalt formele procedures, schriftelijke berichten en formulieren voor operationele communicatie via de RDEI. Veiligheidspersoneel dat mogelijk verplicht is deze communicatiemethoden toe te passen in een taal die niet hun moedertaal is, moet een voldoende bekwaamheidsniveau hebben in de voertaal van de IB.</p> <p>Het KB bepaalt eenvoudig dat het taalniveau van het veiligheidspersoneel voldoende moet zijn. Het is aan de SO om de criteria vast te stellen om te bepalen of de beheersing van de taalvaardigheid toereikend is en om te bepalen op welke manier zij de zekerheid verkrijgt dat hieraan wordt voldaan.</p> <p>Verwachte documentatie: De documentatie van de SO moet de volgende punten beschrijven:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De formele procedures voor het gebruik van schriftelijke berichten en / of formulieren opgelegd door IB via de RDEI. Deze formele procedures moeten worden opgenomen in de bedrijfsdocumentatie met betrekking tot het veiligheidspersoneel dat ze moet implementeren.		
--	---	--	--



**Dienst veiligheid en interoperabiliteit
van de spoorwegen**

	<ul style="list-style-type: none">■ De manier waarop veiligheidspersoneel is opgeleid om IB-berichten en / of formulieren te gebruiken die relevant zijn voor hun veiligheidskritieke taken.■ De manier waarop de SO taalkundige opleiding biedt voor veiligheidspersoneel, zodat zij een voldoende niveau van taalkundige bekwaamheid verwerven om de veiligheidskritieke taken uit te voeren waarvoor zij verantwoordelijk zijn en om de bijbehorende veiligheidscommunicatie te waarborgen, in overeenstemming met de bepalingen van de RDEI. De SO moet dit type opleiding aanbieden wanneer het veiligheidspersoneel dat op het raakvlak met de IB werkt, moet werken in situaties waarin de voertaal van de IB niet overeenkomt met hun moedertaal.		
KB Veiligheids- personeel art. 10, §3	<p>Beschrijving: De IG beschrijft in zijn veiligheidsbeheersysteem de taalvaardigheden die verbonden zijn aan de veiligheidskritieke taken die hij geïdentificeerd heeft in functie van de door de IB opgegeven talen I.</p> <p>De IG evalueert de taalvaardigheden tijdens de certificering bedoeld in artikel 13 en baseert zijn evaluatie op drie taalkennisniveaus:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Voldoende taalkennis in de Franse taal2. Voldoende taalkennis in de Nederlandse taal3. Voldoende taalkennis in de Franse en de Nederlandse taal <p>Uitleg: Dit is een regel om de risico's in verband met communicatie te verminderen, vooral in het geval dat de voertaal van de IB niet de moedertaal van het veiligheidspersoneel is. Deze vereiste is alleen van toepassing op personeel dat andere veiligheidskritieke taken uitvoert dan het besturen en begeleiden van een trein en die cruciale veiligheidstaken uitvoert op het raakvlak tussen de SO en de IB.</p> <p>Het KB schrijft eenvoudig voor dat veiligheidspersoneel een voldoende niveau van taalvaardigheid moet hebben in de operationele taal van de IB, maar schrijft geen niveau</p>		



	<p>van taal als zodanig voor. Het is aan de SO om de taalvaardigheidseisen vast te stellen waaraan het veiligheidspersoneel in elke taal moet voldoen, afhankelijk van de locatie van de werkstations en de operationele taalvereisten (de operationele taal wordt gedefinieerd door de IB).</p> <p>Naast de werkplek (die de operationele taal bepaalt die door de IB wordt bepaald), moet de SO, om het vereiste taalniveau te bepalen, met name rekening houden met de aard van de communicatie die het veiligheidspersoneel met de IB moet uitvoeren, als onderdeel van de uitvoering van veiligheidskritieke taken, zowel in normale omstandigheden, bij gestoord bedrijf en in noodsituaties.</p> <p>Op basis van haar taalvaardigheidseisen voor haar veiligheidspersoneel moet de SO de taalvaardigheid van haar veiligheidspersoneel beoordelen om ervoor te zorgen dat zij een voldoende niveau van de operationele taal/talen beheerst/beheersen waarin hij / zij moet werken, indien de betreffende operationele taal / talen niet overeenkomt met de moedertaal van het veiligheidspersoneel.</p> <p>Verwachte documentatie:</p> <p>De verwachte documentatie moet de volgende aspecten beschrijven:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Het niveau van taalvaardigheid dat vereist is voor veiligheidspersoneel, in het Frans en het Nederlands, afhankelijk van hun plaats van opdracht, de veiligheidskritieke taken die zij uitvoeren en het bestaan van een raakvlak tussen de IB en de SO.■ De manier waarop de SO taalkundige opleiding biedt voor veiligheidspersoneel, zodat zij een voldoende niveau van taalkundige bekwaamheid verwerven om de veiligheidskritieke taken uit te voeren waarvoor zij verantwoordelijk zijn en om de bijbehorende veiligheidscommunicatie te waarborgen, in overeenstemming met de bepalingen van de RDEI. De SO moet dit type opleiding aanbieden wanneer het veiligheidspersoneel dat aan op het raakvlak met de IB werkt, moet werken in situaties waarin de voertaal van de IB niet overeenkomt met hun moedertaal.		
--	--	--	--



	<ul style="list-style-type: none">■ De manier waarop de SO de zekerheid verkrijgt dat haar veiligheidspersoneel voldoende taalniveau (s) heeft verworven, met name door middel van beoordelingen. Uit de documentatie moet met name blijken dat de SO haar beoordeling baseert op drie niveaus van taalvaardigheid:<ol style="list-style-type: none">1. Voldoende taalkennis in de Franse taal2. Voldoende taalkennis in de Nederlandse taal3. Voldoende taalkennis in de Franse en de Nederlandse taal.Er moet opgemerkt worden dat de beoordeling van taalvaardigheid alleen vereist is voor zover de voertaal van de IB niet overeenkomt met de moedertaal van het veiligheidspersoneel.		
KB Veiligheids- personeel art. 11, §1	<p>Beschrijving: Het lid van het veiligheidspersoneel dat een veiligheidskritieke taak uitoefent bedoeld in de bijlage 2, A, kolom A voldoet voor die taak aan de minimumvereisten inzake pertinente beroepskwalificaties bedoeld in punt 4.6. en aanhangsel G van de TSI OPE.</p> <p>Het lid van het veiligheidspersoneel dat een veiligheidskritieke taak uitoefent bedoeld in de bijlage 2, B en C, kolom A voldoet aan de minimumvereisten inzake pertinente beroepskwalificaties bedoeld in punt 4.6. van de TSI OPE.</p> <p>Het lid van het veiligheidspersoneel dat een andere dan de in bijlage 2 bedoelde veiligheidskritieke taak, geïdentificeerd door de IG overeenkomstig artikel 8, uitoefent, voldoet aan de minimumvereisten inzake pertinente beroepskwalificaties bedoeld in punt 4.6. van de TSI OPE.</p> <p>Uitleg: Deze vereiste van het KB is niet van toepassing op personeel dat veiligheidskritieke taken uitvoert m.b.t. het besturen van een trein of het begeleiden van een trein.</p> <p>Dit is een regel met betrekking tot de vereisten voor vakbekwaamheid. Het KB verwijst naar de bepalingen van de TSI OPE op dit gebied.</p>		



	<p>De aard van de verwijzingen naar de bepalingen van de TSI OPE varieert afhankelijk van de veiligheidskritieke taken die door veiligheidspersoneel worden uitgevoerd:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Veiligheidskritieke taak als bedoeld in bijlage 2, A, kolom A. Deze veiligheidskritieke taken houden verband met de voorbereiding van treinen. Veiligheidspersoneel dat dit soort taken uitvoert, moet voldoen aan de algemene vakbekwaamheidseisen van punt 4.6 van de TSI OPE over dit onderwerp, maar ook aan de eisen van bijlage G van de TSI OPE. Deze bijlage bevat specifieke aanvullende eisen voor veiligheidspersoneel dat veiligheidskritieke taken uitvoert m.b.t. tot treinvoorbereiding.■ VKT zoals bedoeld in annex 2, B en C, kolom A. deze VKT zijn deze gelinkt aan het vertrek en toelating tot beweging van treinen alsook de “andere VKT” uit het KB. Het veiligheidspersoneel dat dit type taken uitvoert moet voldoen aan de algemene vereisten qua professionele bekwaamheid van punt 4.6 van de TSI OPE.■ Andere veiligheidskritieke taken dan een taak genoemd in bijlage 2, geïdentificeerd door de IG op basis van haar risicoanalyses. Net als het veiligheidspersoneel als bedoeld in bijlage 2, B en C, kolom A, moet veiligheidspersoneel dat andere veiligheidskritieke taken uitvoert dan die vermeld in bijlage 2, voldoen aan de vakbekwaamheidseisen van punt 4.6 van de TSI OPE. <p>Punt 4.6 van de TSI OPE specificeert met name de volgende vereisten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Veiligheidspersoneel moet "de juiste professionele vaardigheden hebben verworven om alle veiligheidskritieke taken uit te voeren die nodig zijn in normale omstandigheden, bij gestoord bedrijf en in noodsituaties"■ De SO voeren een analyse van de opleidingsbehoeften uit voor hun personeel en definiëren een proces voor het herzien en bijwerken van hun opleidingsbehoeften.■ De SO zijn verplicht om het beoordelingsproces voor hun veiligheidspersoneel te definiëren om te voldoen aan de vereisten die zijn gespecificeerd in Verordening (EU) 2018/762.		
--	---	--	--



	<p>Verwachte documentatie: De documentatie moet het volgende bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Procedures voor het analyseren van vaardigheden en opleidingsbehoeften voor veiligheidspersoneel. Dit moet zowel professionele als taalvaardigheden omvatten.■ De professionele vaardigheden die vereist zijn voor elk van de veiligheidskritieke taken die door de SO worden uitgevoerd (verzameling voor vaardigheden).■ Het opleidingsprogramma voor veiligheidspersoneel en de link tussen de inhoud van dit opleidingsprogramma en het verwerven van de professionele vaardigheden die nodig zijn om kritieke veiligheidstaken uit te voeren.■ De pedagogische documentatie die wordt gebruikt voor de opleiding van veiligheidspersoneel, evenals de link tussen de pedagogische documentatie en de te verwerven vaardigheden.■ Een beschrijving van het beoordelingsproces van veiligheidspersoneel voor alle veiligheidskritieke taken.■ Een beschrijving van het proces van het bijwerken van de vaardigheden en continue training van veiligheidspersoneel na de aanstelling voor de uitoefening van veiligheidskritieke taken. <p>Bovendien, en meer specifiek, voor het veiligheidspersoneel dat veiligheidskritieke taken uitvoert zoals bedoeld in bijlage 2, A, kolom A, moet de documentatie aantonen dat het veiligheidspersoneel voldoet aan de eisen van aanhangsel G en moet het daarom laten zien dat met deze eisen rekening wordt gehouden binnen de volgende elementen met betrekking tot de veiligheidskritieke taken in kwestie:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Het verzamelen van vaardigheden voor de veiligheidskritieke taken in kwestie.■ Het opleidingsprogramma.■ Pedagogische documentatie.■ De beoordelingsprocessen.		
--	---	--	--



	<ul style="list-style-type: none">■ Het proces van het bijwerken van vaardigheden en permanente opleiding.		
KB Veiligheids- personeel art. 11, §2	<p>Beschrijving: De IG bepaalt in zijn veiligheidsbeheersysteem, naast de vereisten bedoeld in paragraaf 1, de kennis verbonden aan de uitvoering van elke veiligheidskritieke taak die hij geïdentificeerd heeft overeenkomstig artikel 8 en vult deze aan of wijzigt deze in functie van zijn risicoanalyse.</p> <p>Uitleg: Deze vereiste van het KB is niet van toepassing op personeel dat veiligheidskritieke taken uitvoert met betrekking tot het besturen van een trein of het begeleiden van een trein.</p> <p>Dit is een algemene regel in overeenstemming met de beginselen van de TSI OPE over dit onderwerp: de SO is verantwoordelijk voor het identificeren en ontwikkelen van de vaardigheden die nodig zijn voor de uitvoering van veiligheidskritieke taken.</p> <p>De SO moet daarom behoefteanalyses uitvoeren om de vaardigheden te identificeren die nodig zijn voor haar veiligheidskritieke taken. Bij deze behoefteanalyses moet bijvoorbeeld rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken van de uit te voeren handelingen, de werkplek, de gebruikte gereedschappen, de installaties en de uitrusting (bv. Rollend materieel).</p> <p>Om de bekwaamheidseisen vast te stellen voor de kritieke veiligheidstaken in bijlage 2, kolom A van het KB, mag de SO met name kolom B van bijlage 2 bij het KB gebruiken.</p> <p>Deze regel is van toepassing op alle veiligheidskritieke taken, met uitzondering van veiligheidskritieke taken van het besturen en begeleiden van een trein.</p> <p>Verwachte documentatie: De documentatie moet de volgende punten beschrijven:</p>		



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

	<ul style="list-style-type: none">■ De methodologie voor het analyseren van vaardigheidseisen voor veiligheidskritieke taken.■ De vaardigheidseisen die horen bij elke veiligheidskritieke taak die door de SO is geïdentificeerd (verzameling voor vaardigheden). <p>In het geval dat de SO de competentievereisten voor de veiligheidskritieke taken in bijlage 2 van het KB wijzigt, rechtvaardigt zij de mogelijke afwijkingen door middel van een risicoanalyse (zie artikel 8).</p>		
KB Veiligheids- personeel art. 12	<p>Beschrijving:</p> <p>Punt 4.7. van de TSI OPE is van toepassing op al het veiligheidspersoneel dat veiligheidskritieke taken uitoefent die door de IG zijn geïdentificeerd overeenkomstig artikel 8.</p> <p>In afwijking van het eerste lid, kan de IG voor de veiligheidskritieke taken die niet onder het toepassingsgebied van punt 4.7. van de TSI OPE vallen, de daarin opgenomen gezondheids- en veiligheidsvoorschriften aanvullen of aanpassen, met inbegrip van de frequentie van de onderzoeken, in overleg met de arbeidsgeneesheer, rekening houdend met de betrokken werkposten en zich baserend op zijn risicoanalyse.</p> <p>Hij neemt in zijn veiligheidsbeheersysteem de voorwaarden inzake gezondheid en veiligheid op die van toepassing zijn op elke geïdentificeerde veiligheidskritieke taak.</p> <p>Uitleg:</p> <p>Deze vereiste van het KB is niet van toepassing op personeel dat veiligheidskritieke taken uitvoert met betrekking tot het besturen van een trein en het begeleiden van een trein.</p> <p>Het is een regel die bedoeld is om de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften van veiligheidspersoneel te definiëren (medische en psychologische criteria). Deze regel is van toepassing op alle veiligheidskritieke taken, met uitzondering van veiligheidskritieke taken met betrekking tot het besturen van en het begeleiden van treinen.</p>		



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

	<p>Het KB-veiligheidspersoneel verwijst naar de bepalingen van punt 4.7 van de TSI OPE over dit onderwerp. Punt 4.7 van de TSI OPE vereist met name verschillende soorten onderzoeken:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Medische keuring voor de aanstelling. De inhoud van dit onderzoek wordt gespecificeerd in punt 4.7.2.1.1 van de TSI OPE.■ Psychologische keuring voor de aanstelling. De inhoud van deze beoordelingen wordt gespecificeerd in punt 4.7.2.1.2 van de TSI OPE■ Periodieke medische keuringen. De frequentie van deze keuringen is gespecificeerd in punt 4.7.2.2.1 van de TSI OPE, terwijl de minimuminhoud van het periodieke keuring is gespecificeerd in punt 4.7.2.2.2 van de TSI OPE.■ Aanvullende medische en/of psychologische keuringen. De voorwaarden en het principe van deze keuringen zijn uiteengezet in punt 4.7.2.2.3 van de TSI OPE. <p>De eisen van punt 4.7 van de TSI OPE zijn "standaard" van toepassing op al het veiligheidspersoneel van de spoorwegonderneming. Het is echter mogelijk om twee situaties te onderscheiden, afhankelijk van het type veiligheidskritieke taken dat door veiligheidspersoneel wordt uitgevoerd:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Voor veiligheidskritieke taken als bedoeld in bijlage 2, A en B, kolom A van het KB. Voor deze veiligheidskritieke taken kan de SO niet afwijken van de eisen van punt 4.7 van de TSI OPE omdat deze veiligheidskritieke taken binnen het toepassingsgebied van de TSI OPE vallen.■ Voor de veiligheidskritieke taken bedoeld in bijlage 2, C, kolom A van het KB en voor de niet in bijlage 2 vermelde veiligheidskritieke taken, geïdentificeerd door de SO op basis van de toepassing van artikel 8. De SO kan in overleg met de bedrijfsarts afwijken van de eisen van punt 4.7 STI OPE, rekening houdend met de betreffende werkplekken en op basis van zijn risicoanalyse. <p><i>Nota:</i> Als de SO echter een VKT identificeert die niet in bijlage 2 is vermeld maar die is gekoppeld aan het domein van VKT-A of VKT-B,, valt de desbetreffende VKT binnen het</p>		
--	---	--	--



	<p><i>toepassingsgebied van de TSI OPE en is het punt 4.7 daarom van toepassing, zonder mogelijkheid tot afwijking.</i></p> <p>De SO moet in zijn VBS de medische en psychologische omstandigheden documenteren die van toepassing zijn op elke geïdentificeerde veiligheidskritieke taak. Er moet daarom een duidelijke traceerbaarheid zijn tussen medische en psychologische criteria en alle veiligheidskritieke taken.</p> <p>Verwachte documentatie:</p> <p>De documentatie van de SO moet de volgende punten beschrijven:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De door de SO gekozen organen voor het uitvoeren van medische en psychologische keuringen van haar veiligheidspersoneel.■ De medische en psychologische criteria voor alle veiligheidskritieke taken (met inachtneming van de minimumvereisten in punt 4.7 van de TSI OPE over dit onderwerp).■ De inhoud van medische en psychologische keuringen voorafgaand aan de aanstelling (met inachtneming van de minimumvereisten in punt 4.7 van de TSI OPE over dit onderwerp).■ De inhoud en frequentie van medische en psychologische keuringen na de aanstelling (met inachtneming van de minimumvereisten in punt 4.7 van de TSI OPE over dit onderwerp).■ De omstandigheden waarin de SO haar personeel onderwerpt aan aanvullende medische en/of psychologische keuringen en hoe de inhoud van deze keuringen wordt bepaald. <p>Voor de veiligheidskritieke taken waarnaar wordt verwezen in bijlage 2, C, kolom A van het KB en voor de veiligheidskritieke taken die niet zijn opgenomen in bijlage 2, indien de SO afwijkt van de eisen van punt 4.7 van de TSI OPE zal de documentatie de analyse van de SO op dit gebied beschrijven. Deze analyse houdt rekening met de specifieke kenmerken van de werkplek, omvat een risicoanalyse en is besproken met de bedrijfsarts.</p>		
--	--	--	--



**Dienst veiligheid en interoperabiliteit
van de spoorwegen**

<p>KB Veiligheids- personeel art. 13, §1</p>	<p>Beschrijving: De IG overhandigt aan het lid van het veiligheidspersoneel een document dat certificeert dat hij gemachtigd is één of meerdere veiligheidskritieke taken uit te oefenen.</p> <p>Het lid van het veiligheidspersoneel is in staat om dit document op elk ogenblik tijdens de uitoefening van zijn werk te tonen.</p> <p>Uitleg: Deze vereiste van het KB is niet van toepassing op personeel dat veiligheidskritieke taken uitvoert met betrekking tot het besturen van een trein en het begeleiden van een trein.</p> <p>Het is een regel die bedoeld is om de risico's te verminderen die gepaard gaan met de uitvoering van veiligheidskritieke taken door onbevoegd personeel (en dus mogelijk onopgeleide, medisch, psychisch arbeidsongeschikt etc.). Deze regel is van toepassing op alle veiligheidskritieke taken, met uitzondering van veiligheidskritieke taken met betrekking tot het besturen van of het begeleiden van treinen.</p> <p>De SO moet het document waarin de machtiging wordt gecertificeerd systematisch afgeven aan het veiligheidspersoneel dat namens hen veiligheidskritieke taken uitvoert, of het nu het eigen personeel van de SO is of het personeel van onderaannemers.</p> <p>Gelet op de overige vereisten van het Koninklijk Besluit, kan de afgifte van een document dat de machtiging certificeert alleen worden toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De medewerker is medisch geschikt. Dit betekent dat het medische keuring het mogelijk heeft gemaakt om te certificeren dat het personeelslid voldoet aan de medische criteria voor de veiligheidskritieke taak (taken) waarvoor hij / zij een document zal krijgen dat de machtiging certificeert.■ De medewerker is psychologisch geschikt. Dit betekent dat de psychologische keuring het mogelijk heeft gemaakt om te certificeren dat het personeelslid		
--	--	--	--



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

	<p>voldoet aan de psychologische criteria voor de veiligheidskritieke taak (taken) waarvoor hij / zij een document zal krijgen dat de machtiging certificeert.</p> <ul style="list-style-type: none">■ De medewerker is professioneel geschikt. Dit betekent dat de veiligheidsbediende de professionele vaardigheden heeft verworven die nodig zijn om de veiligheidskritieke taak (taken) uit te voeren waarvoor hij / zij een document krijgt dat de machtiging certificeert. Dit is met name geverifieerd door middel van een passende professionele evaluatie. <p>Het VBS van de SO moet de afgiften van de documenten dat de machtiging certificeert regelen zodat deze alleen worden afgegeven aan personeelsleden die medisch, psychologisch en professioneel geschikt zijn. Het VBS moet met name duidelijk de personen identificeren die voldoende bevoegdheid hebben om namens de SO documenten af te geven die de machtiging certificeert.</p> <p><i>Nota: De SO is verantwoordelijk voor het veiligheidspersoneel van de onderaannemer en moet dit personeel integreren in haar veiligheidsbeheersysteem. Dit betekent dat de SO verantwoordelijk is voor alle aspecten die verband houden met het beheer van dit personeel (identificatie van vaardigheidsbehoeften, ontwikkeling van vaardigheden, controle en monitoring van veiligheidspersoneel, afgifte van documenten die de machtiging certificeren, enz.). Er moet echter worden opgemerkt dat dit niet uitsluit dat contractuele bepalingen tussen de SO en de onderaannemer worden aangenomen, waardoor de SO haar onderaannemers elementen van het beheer van veiligheidspersoneel kan toevertrouwen - niettemin blijft de SO verantwoordelijk voor deze categorie medewerkers.</i></p> <p>Het veiligheidspersoneel moet zich ervan bewust zijn dat ze tijdens hun werk altijd in het bezit moeten zijn van hun documenten die de machtiging certificeren.</p> <p>Elke drager is mogelijk voor het document dat de machtiging certificeert. Een digitale versie is dus mogelijk. Als dit het geval is, moeten de voorwaarden met betrekking tot het beheer van dergelijke digitale documenten in het VBS worden gedefinieerd om te voorkomen dat ze worden vervalst of gewijzigd. Er moet ook voor worden gezorgd dat</p>		
--	--	--	--



	<p>een bevoegde derde partij op elk moment en vanaf elke locatie toegang heeft tot de informatie in deze digitale documenten.</p> <p>Verwachte documentatie: De documentatie moet de volgende punten beschrijven:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Een beschrijving van het proces voor de afgifte van het document dat de machtiging certificeert en de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om de afgifte van een dergelijk document aan een lid van het veiligheidspersoneel toe te staan.■ Duidelijke identificatie van de personen die bevoegd zijn om namens de SO documenten af te geven die de machtiging certificeert.■ De maatregelen die de SO heeft genomen om vervalsing of wijziging van documenten te voorkomen, met name in het geval van de afgifte van digitale documenten.■ Het modeldocument dat de machtiging van veiligheidspersoneel certificeert (zie artikel 13, §2 hieronder).■ De verplichting voor het veiligheidspersoneel om hun documenten op elk moment tijdens hun werk te kunnen voorleggen en een beschrijving van hoe het veiligheidspersoneel van deze verplichting op de hoogte werd gebracht.		
<p>KB Veiligheids- personeel art. 13, §2</p>	<p>Beschrijving: Het document bedoeld in paragraaf I bevat ten minste de volgende gegevens:</p> <ol style="list-style-type: none">1. de naam, de voornaam en de geboortedatum2. de veiligheidskritieke taak of taken die toegelaten is (zijn)3. De vervaldatum van de machtiging4. de werkpost(en) waar deze taak(taken) mag (mogen) worden uitgeoefend wanneer deze werkpost een bijzondere kennis van de lokale toestellen met betrekking tot de veiligheid van het spoorverkeer vereist.		



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

	<p>Uitleg: Deze vereiste van het KB is niet van toepassing op het veiligheidspersoneel dat veiligheidskritieke taken uitvoert met betrekking tot het besturen van een trein en het begeleiden van een trein.</p> <p>Dit is een regel om de risico's te verminderen die gepaard gaan met de uitvoering van veiligheidskritieke taken door onbevoegd personeel (en dus mogelijk onopgeleid, medisch, psychisch arbeidsongeschikt etc.). Het KB specificeert de minimale inhoud van de documenten die de machtiging certificeren. De documenten die de machtiging certificeren, kunnen aanvullende informatie bevatten als de SO dit nuttig acht.</p> <p>De SO kan uiteraard aanvullende informatie opnemen in haar modeldocument waarin de machtiging wordt gecertificeerd, met name als zij het nodig acht de machtiging te kaderen en af te bakenen om veiligheidskritieke taken uit te voeren. Dit zijn slechts minimumvereisten op dit gebied.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet een modeldocument bevatten dat de machtiging van het veiligheidspersoneel bevestigt. Het door de SO gebruikte documentmodel moet ten minste de volgende informatie bevatten:</p> <ol style="list-style-type: none">1. de naam, de voornaam en de geboortedatum2. de veiligheidskritieke taak of taken die toegelaten is (zijn)3. de vervaldatum van de machtiging4. de werkpost(en) waar deze taak(taken) mag (mogen) worden uitgeoefend wanneer deze werkpost vereist:<ul style="list-style-type: none">- een bijzondere kennis met betrekking tot de bediening van apparaten in verband met de veiligheid van het treinverkeer;- of specifieke vaardigheden geïdentificeerd door de SO.		
KB Veiligheids- personeel art. 14	<p>Beschrijving: De certificering afgeleverd door de IG is slechts geldig als de volgende voorwaarden voldaan zijn:</p>		



	<p>1. naleving van de frequentie van de onderzoeken met betrekking tot de voorwaarden inzake gezondheid en veiligheid zoals bepaald door de IG. 2. naleving van de vereisten bepaald door de IG inzake voortdurende opleiding. 3. voldoende continuïteit in de uitoefening van de betrokken veiligheidskritieke taak.</p> <p>De IG bepaalt de voorwaarden inzake voldoende continuïteit in zijn veiligheidsbeheersysteem.</p> <p>Uitleg: Deze vereiste van het KB is niet van toepassing op personeel dat veiligheidskritieke taken uitvoert met betrekking tot het besturen van een trein en het begeleiden van een trein.</p> <p>Het is een regel om de risico's te verminderen die gepaard gaan met het uitvoeren van veiligheidskritieke taken door personeel dat in de loop van de tijd medisch, psychologisch of professioneel arbeidsongeschikt is geworden. Deze regel is van toepassing op alle veiligheidskritieke taken, met uitzondering van veiligheidskritieke taken met betrekking tot het rijden en het begeleiden van een trein.</p> <p>De SO moet met drie aspecten rekening houden bij de beslissing om de certificering van veiligheidspersoneel al dan niet te behouden:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Periodieke medische en psychologische keuringen. Punt 4.7 van de TSI OPE stelt de minimumvereisten op dit gebied vast en het is mogelijk hiervan af te wijken voor bepaalde categorieën veiligheidskritieke taken (zie artikel 12 over dit onderwerp). De TSI OPE legt zowel de minimumfrequenties als de inhoud van periodieke medische keuringen op, maar stelt geen eisen aan periodieke psychologische keuring. De SO kan besluiten om binnen haar VBS deze eisen te stellen.■ Voortdurende opleiding. Vereisten voor voortdurende opleiding worden vastgesteld met betrekking tot punt 4.6 van de TSI OPE (zie artikel 11). Punt 4.6 van de TSI OPE verwijst zelf naar de eisen van Verordening (EU) 2018/762 op dit gebied. De SO heeft een algemene verplichting tot voortdurende		
--	--	--	--



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

	<p>opleiding van haar veiligheidspersoneel, die haar in staat moet stellen ervoor te zorgen dat de vaardigheden van haar veiligheidspersoneel worden gehandhaafd en indien nodig versterkt.</p> <ul style="list-style-type: none">■ Voldoende continuïteit bij de uitvoering van de veiligheidskritieke taak. Er is geen specifieke en voorgeschreven vereiste in de regelgeving over dit onderwerp. Het is aan de SO om de eisen voor elk van de veiligheidskritieke taken te definiëren op basis van haar analyses, binnen haar VBS. De SO dient met name een tijdslimiet vast te stellen voor de onderbreking van de uitoefening van veiligheidskritieke taken, evenals een minimale frequentie van uitvoering van veiligheidskritieke taken die leiden tot aanvullende opleiding en/of herbeoordeling van vakbekwaamheid. <p>In termen van aanvullende opleiding en voldoende bedrijfscontinuïteit is het ook hier nodig om de koppeling te maken met de vereiste van punt 4.2.3 van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/762, die de oprichting vereist een systeem “voor de terugkeer naar het werk van personeel na een ongeval/ incident of een langdurige afwezigheid; het voorziet met name in aanvullende opleiding indien nodig. ”</p> <p><i>Nota: er is geen expliciete vereiste in de regelgeving met betrekking tot de verlenging van certificatie documenten. Artikel 13, lid 2, waarin de inhoudseisen van documenten die de machtiging certificeren zijn opgenomen, bepaalt echter dat deze een "vervaldatum" moeten bevatten. Om de consistentie tussen de geldigheidsvoorwaarden van de certificering (zoals aangegeven in artikel 14) en de vervaldatum daarvan te verzekeren, kan het raadzaam zijn om ervoor te zorgen dat de datum van termijn is in overeenstemming met de vervaldata van de geldigheidsvoorwaarden van de certificering.</i></p> <p>Verwachte documentatie: De documentatie van de aanvrager moet het volgende beschrijven:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De eisen van de SO voor periodieke medische en psychologische keuringen voor alle veiligheidskritieke taken.■ De eisen van de SO in termen van voortdurende opleiding, voor alle veiligheidskritieke taken.		
--	--	--	--



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

	<ul style="list-style-type: none">■ De criteria van voldoende continuïteit voor de uitvoering van veiligheidskritieke taken. Deze criteria moeten alle veiligheidskritieke taken van de SO omvatten. In het bijzonder moeten ze de vereisten van de SO specificeren voor het handhaven van certificering in termen van de minimale frequentie van uitvoering van de veiligheidskritieke taak en / of in termen van de periode van onderbreking van de uitvoering van de veiligheidskritieke taak. (rekening houdend met, indien relevant, criteria die verband houden met de uitvoering van veiligheidskritieke taken op een specifiek werkstation).■ De manier waarop de SO ervoor zorgt dat alleen veiligheidspersoneel dat voldoet aan veiligheid en gezondheid, voortdurende opleiding en voldoende continuïteitseisen veiligheidskritieke taken uitvoert.■ De manier waarop de SO ervoor zorgt dat documenten die de machtiging certificeren niet in het bezit zijn van personeel dat niet voldoet aan de eisen van het VBS van de SO met betrekking tot gezondheids- en veiligheidsvoorwaarden, voortdurende opleiding of continuïteit van de uitoefening van (een) VKT('s).		
Koninklijk Besluit van 30 september 2020 tot bepaling van de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur			
KB Principes art. 2, §2	<p>Beschrijving: De infrastructuurgebruikers leven de technische specificaties voor gebruik van het netwerk voorgeschreven door de infrastructuurbeheerder na en voeren deze in in hun interne veiligheidsvoorschriften.</p> <p>Uitleg: De technische specificaties voor gebruik van het netwerk voorgeschreven door de infrastructuurbeheerder maken deel uit van de operationele interface. De operationele interface is gespecificeerd binnen de RDEI. Ze dragen bij aan de implementatie van operationele functies die veilig verkeer op het netwerk mogelijk maken.</p> <p>De minimale inhoud van de technische specificaties voor het gebruik van het netwerk is vastgelegd in bijlage I van het koninklijk besluit en is voorgeschreven door de IB in deel 3 van de RDEI.</p>		



Infrastructuurgebruikers moeten voldoen aan deze technische specificaties en deze integreren in hun interne veiligheidsregels. Dit betekent dat SO de bepalingen van deel 3 van de RDEI moeten integreren in hun interne veiligheidsregels en ervoor moeten zorgen dat het personeel op de hoogte is van deze specificaties.

Verwachte documentatie:

De verwachte documentatie moet de volgende aspecten beschrijven:

- De interne veiligheidsregels van de SO. Deze zullen onder meer betrekking hebben op alle door de IB voorgeschreven technische specificaties die van toepassing zijn op de activiteiten van de SO en die zijn beschreven in deel 3 van de RDEI. De SO zal de verbanden tussen haar interne veiligheidsregels en de RDEI-voorschriften die ze behandelen moeten verduidelijken.
- De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden de technische specificaties van gebruik van het netwerk voorgeschreven door de IB in deel 3 van de RDEI.
- Handboeken voor alle personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de relevante delen van de interne veiligheidsregels gebaseerd op de technische specificaties van gebruik van het netwerk voorgeschreven door de IB in deel 3 van de RDEI zijn opgenomen.
- De manier waarop relevant SO-personeel is opgeleid om kennis te verwerven van de interne veiligheidsregels gebaseerd op de technische specificaties van gebruik van het netwerk voorgeschreven door de IB in deel 3 van de RDEI en om de mogelijkheid te verwerven om deze na te leven.

Voor meer informatie over de naleving van de technische specificaties en over de RDEI-voorschriften met betrekking tot dit onderwerp evenals het aantonen van de naleving ervan, kan men het deel van deze tabel raadplegen waarin bijlage I van KB Principes wordt behandeld.



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

KB Principes art. 3, §2	<p>Beschrijving:</p> <p>De infrastructuurgebruikers leven de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid vastgesteld door de infrastructuurbeheerder na en voeren deze in in hun interne veiligheidsvoorschriften.</p> <p>De operationele procedures mogen tijdens de exploitatie enkel in werking gesteld worden door het gemachtigd veiligheidspersoneel.</p> <p>Sommige procedures worden gezamenlijk toegepast door de infrastructuurbeheerder en de infrastructuurgebruikers en andere worden enkel toegepast door de infrastructuurgebruikers.</p> <p>Uitleg:</p> <p>De operationele procedures vormen samen met de technische specificaties voor het gebruik van de infrastructuur het operationele raakvlak.</p> <p>Deze procedures komen voort uit het ontwerpproces van de structurele subsystemen die de infrastructuurbeheerder in gebruik neemt en uit de behoeften en beperkingen daarvan. Ze hebben als doel:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Om de continuïteit van de dienst te verzekeren in het geval van het niet beschikbaar zijn van het technische systeem dat de operationele functies verzekert en wanneer dit systeem onvoldoende veiligheidsgaranties biedt, in het geval van een gedeeltelijk of volledig defect van dit systeem.2. Om dienst te verlenen bij gebrek aan een technisch systeem om de bedieningsfuncties uit te voeren. <p>De minimale inhoud van de operationele procedures is vastgelegd in bijlage 2 van het koninklijk besluit en deze zijn voorgeschreven door de IB in de bundels behorende bij deel 3 van de RDEI. De spoorwegondernemingen moeten deze operationele procedures respecteren en integreren in hun interne veiligheidsregels. Sommige procedures worden gezamenlijk toegepast door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen en andere worden alleen door de spoorwegondernemingen toegepast.</p>		
----------------------------	---	--	--



De operationele procedures voorgeschreven door deel 3 van de RDEI moeten worden geïntegreerd in de interne veiligheidsregels van de SO. Operationele procedures mogen tijdens de exploitatie worden uitgevoerd door gemachtigd veiligheidspersoneel dat hiervoor naar behoren is opgeleid.

Verwachte documentatie:

De verwachte documentatie moet de volgende aspecten beschrijven:

- De interne veiligheidsregels van de SO. Deze zullen onder meer betrekking hebben op alle door de infrastructuurbeheerder voorgeschreven operationele procedures die van toepassing zijn op de activiteiten van de spoorwegonderneming en die worden beschreven in deel 3 van de RDEI. De SO zal de verbanden tussen haar interne veiligheidsregels en de RDEI-voorschriften die ze behandelen moeten verduidelijken.
- De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid vastgesteld door de IB in deel 3 van de RDEI.
- Handboeken voor alle personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de relevante delen van de interne veiligheidsregels gebaseerd op de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid vastgesteld door de IB in deel 3 van de RDEI zijn opgenomen.
- De manier waarop relevant SO-personeel is opgeleid om kennis te verwerven van de interne veiligheidsregels gebaseerd op de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid vastgesteld door de IB in deel 3 van de RDEI en om de mogelijkheid te verwerven om deze na te leven.

Voor meer informatie over de naleving van operationele procedures en over de RDEI-voorschriften met betrekking tot dit onderwerp evenals het aantonen van de naleving ervan, kan men het deel van deze tabel raadplegen waarin bijlage 2 van het KB Principes wordt besproken.



<p>KB Principes art. 5, §3</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurgebruikers leven de organisatorische bepalingen na wanneer zij zich in die gevallen bevinden, en voeren deze in in hun interne veiligheidsvoorschriften.</p> <p>Uitleg: Het organisatorische raakvlak bevat de organisatorische regelingen die gezamenlijk worden toegepast door de IG's en de IB. Dit organisatorisch raakvlak is niet gekoppeld aan structurele subsystemen.</p> <p>De organisatorische bepalingen stellen de minimumregels vast die de betrokken partijen moeten respecteren met betrekking tot de specifieke zaken waarnaar wordt verwezen in bijlage 3 bij het KB Principes. Ze zijn tot stand gekomen op basis van overleg tussen de IB en de IG's en zijn gedocumenteerd in deel 4 van de RDEI.</p> <p>De SO moet in haar interne veiligheidsregels de voorschriften van deel 4 van de RDEI met betrekking tot organisatorische regelingen integreren en zij moet ervoor zorgen dat de relevante medewerkers kennis hebben opgedaan van deze organisatorische regelingen en de capaciteit hebben om te handelen in overeenstemming met deze.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten beschrijven:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels van de SO. Deze zullen onder meer betrekking hebben op alle organisatorische regelingen die van toepassing zijn op de activiteiten van de SO en die zijn beschreven in deel 4 van de RDEI. De SO zal de verbanden tussen haar interne veiligheidsregels en de RDEI-voorschriften die ze behandelen moeten verduidelijken.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met de organisatorische bepalingen gedocumenteerd in deel 4 van de RDEI.■ Handboeken voor alle personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de relevante delen van de interne veiligheidsregels gebaseerd op de		
------------------------------------	---	--	--



	<p>organisatorische bepalingen gedocumenteerd in deel 4 van de RDEI zijn opgenomen.</p> <ul style="list-style-type: none">■ De manier waarop relevant SO-personeel is opgeleid om kennis te verwerven van de interne veiligheidsregels gebaseerd op de organisatorische bepalingen gedocumenteerd in deel 4 van de RDEI en om de mogelijkheid te verwerven om deze na te leven. <p>Voor meer informatie over de naleving van operationele procedures en over de RDEI-voorschriften met betrekking tot dit onderwerp evenals het aantonen van de naleving ervan, kan men het deel van deze tabel raadplegen waarin bijlage 3 van het KB Principes wordt behandeld.</p>		
<p>KB Principes – Bijlage I – Technische specificaties voor het gebruik van het netwerk</p> <p>De sectie van de onderstaande tabel neemt punt per punt de elementen op die in bijlage I van het KB Principes zijn opgesomd en verduidelijkt het verband tussen deze en de RDEI. Technische specificaties met betrekking tot operationele veiligheid worden voorgeschreven door de IB en de SO moeten hieraan voldoen en ze opnemen in hun interne veiligheidsregels.</p>			
<p>KB Principes - Bijlage I – I^{ste} streepje - Technische specificaties voor het gebruik van het netwerk</p>	<p>Beschrijving:</p> <p>De infrastructuurbeheerder specificeert de betekenis van bewegingstoelatingen verstrekt door de laterale seininrichting van het netwerk, vast of mobiel, en definieert alle parameters die verband houden met bewegingstoelatingen.</p> <p>Uitleg:</p> <p>De IB schrijft deze technische specificaties voor om het risico op een botsing als gevolg van verkeerde interpretatie en niet-naleving van bewegingstoelatingen te beperken. Deze voorschriften maken deel uit van deel 3 van de RDEI.</p> <p>Deze technische specificaties betreffende de door de laterale seininrichting, vast of mobiel, afgegeven toelatingen tot verplaatsingen zijn het onderwerp van <i>bundel 311 – Seingeving</i> van de RDEI. Deze bundel beschrijft alle basisregels die verband houden met de betekenis van laterale seininrichting, zowel vast als mobiel.</p>		



	<ul style="list-style-type: none">■ Paragraaf 1 specificeert algemene voorschriften.■ Paragraaf 2 specificeert de voorschriften in verband met grote lichtseinen (vaste seininrichting).■ Paragraaf 3 specificeert de voorschriften in verband met elementaire stopseinen en basisborden (vaste seinrichting).■ Paragraaf 4 specificeert de voorschriften in verband met het klein stopsein (vaste seininrichting).■ Paragraaf 6 specificeert de voorschriften in verband met de bijkomende seinen (vaste seinrichting).■ Paragraaf 7 specificeert de voorschriften in verband met de snelheidstreinen (vaste seininrichting).■ Paragraaf 8 specificeert de voorschriften in verband met mobiele seinen langs het spoor. <p>Als aanvulling van de informatie die door de seinen wordt gegeven, definieert paragraaf 5 van bundel 311 de voorschriften in verband met uitrusting i.v.m. het overschrijden van een stopsein in de gesloten stand.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels van de SO. Deze zullen onder meer betrekking hebben op de technische specificaties voor gebruik van het netwerk met betrekking tot seininrichting worden beschreven en dienen in overeenstemming te zijn met de bepalingen van bundel 311 van de RDEI. De SO zal de verbanden tussen haar interne veiligheidsregels en de RDEI-voorschriften die ze behandelen moeten verduidelijken.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met de technische specificaties voor gebruik van het netwerk met betrekking tot seininrichting worden beschreven, in overeenstemming met de bepalingen van bundel 311 van de RDEI.			
--	---	--	--	--



	<ul style="list-style-type: none">■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op de technische specificaties voor gebruik van het netwerk met betrekking tot seininrichting worden beschreven, in overeenstemming met de bepalingen van bundel 311 van de RDEI zijn opgenomen.■ De manier waarop relevant SO-personeel is opgeleid om kennis te verwerven van de interne veiligheidsregels gebaseerd op de technische specificaties voor gebruik van het netwerk met betrekking tot seininrichting worden beschreven, in overeenstemming met de bepalingen van bundel 311 van de RDEI en om de mogelijkheid te verwerven om deze na te leven.		
<p>KB Principes - Bijlage I – 2^{de} streepje – Technische specificaties voor het gebruik van het netwerk</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder schrijft de door de bestuurder te respecteren afstanden tussen de plaats van de volledige stilstand van de trein of de rangeerbeweging en het sein dat de aanduiding doorrit verboden vertoont voor.</p> <p>Uitleg: Het doel van deze technische specificatie is het beperken van de risico's van het overschrijden van een sein dat de aanduiding doorrit verboden vertoont. Deze voorschriften maken deel uit van deel 3 van de RDEI.</p> <p>Bundel 321 – <i>Lijnen met stuurpostsignalisatie en laterale seininrichting</i> specificeert in paragraaf 2.4 de stopafstanden die moeten worden gerespecteerd met betrekking tot de seinen die de aanduiding doorrit verboden vertonen in zones die zijn uitgerust met ETCS. Deze eis is in overeenstemming met de regels voor het naderen en stoppen voor een stopsein, die zijn gespecificeerd in paragraaf 3.3 van bundel 342 – <i>De besturing</i>. Deze paragraaf verwijst naar het "Merkbord van een baken", waarvan de betekenis wordt uitgelegd in paragraaf 6.2.3 van de bundel 311 - <i>Seingeving</i>.</p> <p>Bovendien specificeert bundel 322 - <i>Hogesnelheidslijnen</i> (lijnen 1, 2, 3 en 4) een minimale stilstand opwaarts van een gesloten stopmerkbord voor lijn 2. Dit voorschrift wordt</p>		



	<p>gegeven in paragraaf 1.2.1. van bundel 322. Dit voorschrift wordt hernomen in paragraaf 4 van bundel 342 – <i>De besturing</i> van RDEI dat ook de regels specificeert voor het brengen tot stilstand op lijnen 3 en 4 (uitgerust met het ETCS-seinsysteem) en I (uitgerust met het TVM-seinsysteem).</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels die stopafstanden beschrijven die door bestuurders moeten worden gerespecteerd, in overeenstemming met de bepalingen van bundel 321, 322, 342 van de RDEI, indien deze relevant zijn in het kader van activiteiten van de SO (zone uitgerust met ETCS en hogesnelheidslijnen).■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze technische specificaties.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze technische specificaties zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze technische specificaties en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage I – 3^{de} streepje - Technische specificaties voor het gebruik van het netwerk</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder preciseert de eenduidige overeenstemming tussen enerzijds de parameters van de bewegingstoelating van toepassing voor het geheel van de klasse B-seininrichtingssystemen van het netwerk en anderzijds het geheel van de werkingsmodi van het ETCS-systeem niveau 1 of niveau 2 aan boord van de voertuigen.</p> <p>Uitleg: De IB definieert deze technische specificaties om te zorgen voor consistentie tussen de instructies van het laterale seinsysteem (klasse B-seininrichtingssystemen) en het gebruik</p>		



	<p>van met ETCS uitgeruste voertuigen. De voorschriften ter zake verschijnen binnen deel 3 van de RDEI. Bundel 321 – <i>Lijnen uitgerust met stuurpostsignalisatie en laterale seininrichting</i> verstrekt de voorschriften op dit gebied. Meer bepaald maken deze voorschriften het voorwerp uit van de paragrafen 2.2, 2.3, en 2.4. hiervan.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels die de overeenkomst beschrijven tussen de parameters van de bewegingstoelating die van toepassing zijn op alle seinsystemen van het klasse B-netwerk en de bedrijfsmodi van de ETCS, in overeenstemming met de bepalingen van bundel 321 van de RDEI als dat is relevant in het kader van SO-activiteiten (gebruik van voertuigen die zijn uitgerust met het ETCS-seinsysteem).■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze technische specificaties.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze technische specificaties zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze technische specificaties en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage I – 4^{de} streepje - Technische specificaties voor het gebruik van het netwerk</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder meldt de volgende situaties aan de bestuurder van een trein of een rangeerbeweging</p> <ul style="list-style-type: none">■ de rechtse opstelling van een sein onmiddellijk afwaarts van een overgang tussen het ETCS-stuurpostseingevingsysteem en een klasse B-systeem met laterale seininrichting;■ de overschrijding van een overgang tussen seininrichtingssystemen van verschillende infrastructuurbeheerders;		



	<ul style="list-style-type: none">■ de inrit en de uitrit van een zone uitgerust met het GSM-R-systeem;■ de identificatie van de lijnen;■ de noodzaak om een test van de remmingsinrichtingen uit te voeren. <p>Uitleg: Het doel van de voorschriften met betrekking tot deze aankondigingen is het ondubbelzinnig communiceren van de informatie die nodig is om te rijden. Ze zijn gedocumenteerd in deel 3 van de RDEI.</p> <ul style="list-style-type: none">■ De rechtse opstelling van een sein onmiddellijk afwaarts van een overgang tussen het ETCS-stuurpostsignaalstelsel een klasse B-systeem met laterale seininrichting wordt bepaald door de voorschriften van bundel 311 - <i>Seingeving</i>. Dit is het onderwerp van paragraaf 6.2.3 waarin de kenmerken van de merkborden het begin en het einde van een de ETCS-zone worden gespecificeerd.■ Het overschrijden van een overgang tussen seininrichtingssystemen van verschillende IB wordt aangegeven volgens de voorschriften van bundel 311 - <i>Seingeving</i>. Dit is het onderwerp van paragraaf 6.2.3 van bundel 311. Deze paragraaf definieert het aspect van de merkborden die de plaats aangeven van waaruit de verandering van het spoorwegnet plaatsvindt vanuit het oogpunt van vaste seininrichting. Bovendien specificeert, in het geval van stuurpostsignaalstelsel, paragraaf 3.3 van bundel 321 – <i>Lijnen met stuurpostsignaalstelsel en laterale seininrichting</i> uitgerust met stuurpostsignaalstelsel en laterale seininrichting de kenmerken van het bericht dat op de DMI wordt weergegeven in geval van een verandering van het spoorwegnet.■ Het inrijden en verlaten van een zone dat is uitgerust met het GSM-R-systeem wordt aangegeven in overeenstemming met de voorschriften van paragraaf 6.3 van bundel 311. Dit gedeelte definieert het aspect van borden “GSM-R-zone” en “einde GSM-R” zone.■ Identificatie van lijnen. Bundel 311 - <i>Seingeving</i> specificeert, in paragraaf 6.3, de kenmerken van de merkborden van een lijn. In het geval van stuurpostsignaalstelsel specificeert paragraaf 3.4 van bundel 321 – <i>Lijnen met stuurpostsignaalstelsel en</i>		
--	--	--	--



	<p><i>laterale seininrichting</i> de kenmerken van het bericht dat wordt weergegeven op de DMI om de bestuurder te informeren over een verandering van lijn.</p> <ul style="list-style-type: none">■ De noodzaak om een werkingsproef van de remmen uit te voeren wordt aangegeven in overeenstemming met de voorschriften van paragraaf 6.5 van bundel 311 - <i>Seiningeving</i>. Deze paragraaf definieert de kenmerken van de borden die de plaatsen aangeven waar een werkingsproef van de remmen moet worden uitgevoerd. In het geval van stuurpostsignalisatie definieert de bundel 321 – <i>Lijnen met stuurpostsignalisatie en laterale seininrichting</i>, onder paragraaf 3.2, bovendien de kenmerken van het bericht dat op de DMI wordt weergegeven op elke plaats waar een bord of selectief sein “remproef” is geïnstalleerd. <p>Verwachte documentatie:</p> <p>De verwachte documentatie moet de volgende aspecten bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels die de technische specificaties beschrijven met betrekking tot aankondigingen van de volgende situatie:<ul style="list-style-type: none">– de rechtse opstelling van een sein onmiddellijk afwaarts van een overgang tussen het ETCS-stuurpostseiningevingssysteem en een klasse B-systeem met laterale seininrichting;– de overschrijding van een overgang tussen seininrichtingssystemen van verschillende infrastructuurbeheerders;– de inrit en de uitrit van een zone uitgerust met het GSM-R-systeem;– de identificatie van de lijnen;– de noodzaak om een test van de remmingsinrichtingen uit te voeren■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze technische specificaties.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze technische specificaties zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze technische specificaties en		
--	---	--	--



	<p>om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.</p>		
<p>KB Principes - Bijlage I – 5^{de} streepje - Technische specificaties voor het gebruik van het netwerk</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder bepaalt ter bescherming van de bovenleiding, voor het geheel van de lijnen uitgerust met stroomvoorziening, de verkeersvoorwaarden voor een (de) voertuig(en) uitgerust met een stroomafnemer in de modus voor energieafname bij stilstand en tijdens het verkeer van de trein of de rangeerbeweging.</p> <p>Uitleg: Het doel van het bepalen van deze technische specificatie door de IB is om de bovenleidingen te beschermen tegen mogelijke schade. Deze regels maken deel uit van deel 3 van de RDEI.</p> <p>Deze technische specificatie maakt deel uit van bundel 331 – <i>Verkeer van de elektrische krachtvoertuigen</i>. Deze bundel beschrijft de regels voor het gebruik van stroomafnemers voor alle operationele situaties.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels die de technische specificaties beschrijven m.b.t. het gebruik van stroomafnemers, in overeenstemming met de voorschriften van bundel 331, indien dit relevant is voor de SO (in het geval van het gebruik van een (de) voertuig(en) uitgerust met stroomafnemers).■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze technische specificaties.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze technische specificaties zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze technische specificaties en		



	om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
KB Principes - Bijlage I – 6^{de} streepje - Technische specificaties voor het gebruik van het netwerk	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder legt de door de infrastructuurgebruiker aan te wenden communicatiemodaliteiten vast.</p> <p>Uitleg: Om de risico's in verband met veiligheidscommunicatie te beperken, definieert de IB de communicatiemethoden die bij gebruikers van de infrastructuur bij spoorwegoperaties moeten worden gebruikt. De IB schrijft de technische specificaties over het onderwerp voor in deel 3 van de RDEI.</p> <p>De IB definieert de voorschriften in deze kwestie in verschillende bundels:</p> <ul style="list-style-type: none">■ <i>Bundel 312 – Toestanden die bijzondere maatregelen vergen op lijnen met laterale seininrichting.</i> Deze bundel specificeert de communicatiemethoden tussen de IB en de IG in verschillende specifieke situaties, in het geval van het overschrijden van niet-permissieve en permissieve stopseinen en in het geval van een gedoofd sein. Dit is het onderwerp van paragrafen 1, 2, 3, 5 en 7■ <i>Bundel 323 –Toestanden die bijzondere maatregelen vergen op lijnen met een stuurpostsignalisatie.</i> Deze bundel specificeert in paragrafen 2 en 3 de communicatiemethoden tussen de IG en de IB voor lijnen met stopmarkeringen■ <i>Bundel 351- De rangeerdienst</i> definieert de communicatiemethoden in het kader van de rangeringen. Dit is het onderwerp van paragrafen 1 en 2 van deze bundel.■ <i>Bundel 352 – Ongevallen, incidenten en in nood verkeren</i> specificeert de communicatiemethoden die verband houden met geformaliseerde procedures.		



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

	<p>Bovendien is het in dit verband ook raadzaam om te voldoen aan de bepalingen van bundel 151 – <i>Handboek van de communicatieprocedures</i>, waarin een aantal aspecten worden gedefinieerd die verband houden met operationele communicatie.</p> <p>Bovendien bepalen de bundels 421 – <i>Communicatie tussen de exploitatie- beheers- en regelgevingsorganen van de IB en de IG</i> en 422 – <i>Veiligheidscommunicatie tussen het grondpersoneel van de IB en het boordpersoneel</i> de organisatorische regelingen voor communicatie tussen de IB en de IG.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels die de communicatiemethoden beschrijven tussen de SO en de IB, overeenkomstig de voorschriften van de bundels 312, 323, 351 en 352 (indien deze relevant zijn in het kader van het exploitatiegebied van de SO).■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze technische specificaties.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze technische specificaties zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze technische specificaties en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage I – 7^{de} streepje - Technische specificaties voor</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder bepaalt de maximaal toegelaten snelheid bij verkeer met rit op het zicht.</p> <p>Uitleg: Deze technische specificatie is bedoeld om de risico's, voornamelijk die van een botsing, in verband met het rijden op zicht te verminderen.</p>		



<p>het gebruik van het netwerk</p>	<p>Rijden op zicht wordt gedefinieerd in paragraaf 1.1 van bundel 311 – <i>Seinging</i> van de RDEI. De maximumsnelheden bij rijden op zicht zijn het onderwerp van sectie 2 van bundel 342 – <i>De besturing</i> van de RDEI. Dit gedeelte specificeert snelheidsbeperkingen op basis van omstandigheden en soorten bewegingen. Bovendien, in het geval van rangeringen, worden de vereisten op dit gebied gedefinieerd in paragraaf 5 van bundel 351 – <i>De Rangeringen</i> van de RDEI.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels die de technische specificaties beschrijven met betrekking tot de maximale snelheid bij rijden op zicht, in overeenstemming met de voorschriften van bundels 311, 342 en 351 van RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze technische specificaties.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze technische specificaties zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze technische specificaties en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage I – 8^{ste} streepje - Technische specificaties voor het gebruik van het netwerk</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder bepaalt de zones waar het zandstrooien door de bestuurder van de treinen en de rangeerbewegingen onderworpen is aan beperkingen of verboden is.</p> <p>Uitleg: Zandstrooien kan de spoorweginfrastructuur beschadigen, met name wissels en spoorcircuits. Zandstrooien kan detectie van treinen door spoorcircuits verhinderen en daardoor tot botsingssituaties leiden door het niet naleven van het principe van het</p>		



	<p>afbakenen van treinen. Om dit risico te beperken, definieert de IB technische specificaties op dit gebied binnen deel 3 van de RDEI.</p> <p>Bundel 342 – <i>De besturing</i> van RDEI specificeert de regels voor zandstrooien. Meer specifiek is het paragraaf 6 van deze bundel die de vereisten op dit gebied definieert.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels die de technische specificaties met betrekking tot zandstrooien beschrijven, in overeenstemming met de voorschriften van bundel 342.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze technische specificaties.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze technische specificaties zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze technische specificaties en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage I – 9^{de} streepje - Technische specificaties voor het gebruik van het netwerk</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder bepaalt de voorwaarden voor het gebruik van het akoestisch sein door de bestuurder van de treinen en de rangeerbewegingen.</p> <p>Uitleg: Bestuurders moeten mogelijk akoestische seinen gebruiken om alarmeren of waarschuwingen te signaleren, bijvoorbeeld om risico's in verschillende operationele situaties te beheersen en te beperken. Het gebruik van deze sein wordt omlijst door de technische voorschriften van de IB over het onderwerp, die verschijnen in deel 3 van de RDEI.</p>		



	<p>De door de bestuurder te gebruiken akoestische seinen zijn het onderwerp van bundel 342 – <i>De besturing</i> van RDEI. Meer specifiek is het paragraaf 7 van bundel 342 die dit aspect van besturing behandelt.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels die de voorschriften beschrijft met betrekking tot het gebruik van akoestische seinen, in overeenstemming met de voorschriften van bundel 342 van RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze technische specificaties.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze technische specificaties zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze technische specificaties en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage I – 10^{de} streepje - Technische specificaties voor het gebruik van het netwerk</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder organiseert de totstandkoming van zones waar de maximaal toegelaten snelheid tijdelijk moet beperkt worden en informeert de infrastructuurgebruiker hierover.</p> <p>Uitleg: Om technische of operationele redenen moet de IB de snelheid mogelijk tijdelijk verlagen om een veilige werking mogelijk te maken. Deel 3 van de RDEI definieert de vereisten op dit gebied.</p> <p>Bundel 311 – <i>Seingeving</i> definieert de technische specificaties voor tijdelijke snelheidsseinen. Dit is het onderwerp van paragraaf 7 van deze bundel met betrekking tot laterale vaste seininrichting. Daarnaast kan mobiele seininrichting ook worden</p>		



	<p>gebruikt om een tijdelijke snelheidsvermindering aan te duiden. Dit is het onderwerp van deel 8 van bundel 311.</p> <p>Als aanvulling definieert RDEI bundel 353 – <i>Bericht van tijdelijke snelheidsbeperking (BTS)</i> de vereisten voor publicatie van documenten van de IB met het doel IG's te informeren in het kader van de implementatie van een tijdelijke snelheidsverlaging.</p> <p>Tenslotte specificeert bundel 352 – <i>Ongevallen, incidenten en in nood verkeren</i> in paragraaf 6.2 de omstandigheden en maatregelen die een omkadering geven van onverwacht verkeer met een lagere snelheid, opgelegd door de IB.</p> <p>Verwachte documentatie:</p> <p>De verwachte documentatie moet de volgende aspecten bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels die beschrijven hoe de SO de naleving van de toegestane maximumsnelheidsverminderingen garandeert, in overeenstemming met de voorschriften van RDEI bundels 311, 352 en 353.■ De interne veiligheidsregels die de technische specificaties van het netwerk beschrijft met betrekking tot de seininrichting van tijdelijke snelheidsverlagingen.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze technische specificaties.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze technische specificaties zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze technische specificaties en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
--	---	--	--



KB Principes – Bijlage 2 – Operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid

De sectie van de onderstaande tabel neemt punt voor punt de elementen op die in Bijlage 2 van het KB Principes worden opgesomd en verduidelijkt het verband tussen hen en de RDEI. Operationele procedures met betrekking tot operationele veiligheid zijn voorgeschreven door de IB en de SO moeten zich hieraan houden en ze opnemen in hun interne veiligheidsregels.

<p>KB Principes - Bijlage 2 – 1^{ste} streepje - Operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder schrijft alle operationele procedures met betrekking tot de hierna vermelde onderwerpen voor:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Het bevel tot uitvoering van specifieke verrichtingen opwaarts van de overwegen en tijdens hun overschrijding door de bestuurders van de treinen en de rangeerbewegingen, in normale exploitatieomstandigheden evenals bij gedegradeerde omstandigheden van de veiligheidsinrichtingen van de overweg, voor elke exploitatiesituatie waarin de aflevering van het bevel gebeurt door middel van een aan de bestuurder gericht operationele instructie of door middel van een door de bestuurder of enig ander lid van het veiligheidspersoneel van de infrastructuurgebruiker in acht te nemen element van de laterale seininrichting. <p>Uitleg: De IB moet deze procedures voorschrijven om de risico's bij overwegen te beheersen.</p> <p>Deze procedures worden beschreven in bundel 312 – <i>Toestanden die bijzondere maatregelen vergen op lijnen met laterale seininrichting</i> van de RDEI. Bundel 312 definieert de operationele regels die moeten worden nageleefd opwaarts van de overwegen en tijdens hun overschrijding. De volgende paragrafen van deze bundel schrijven regels voor die het personeel van de SO moet volgen bij het naderen of overschrijden van overwegen:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Paragraaf 1 schrijft de regels voor in het geval van overschrijden van gesloten grote en kleine niet-permissieve stopseinen.■ Paragraaf 2 schrijft de regels voor in het geval van overschrijding van gesloten grote permissieve stopseinen.		
---	--	--	--



- Paragraaf 3 schrijft de regels voor in het geval van overschrijden van gesloten seinen, andere dan niet-permissieve grote stopseinen en kleine stopseinen.
- Paragraaf 5 schrijft de operationele regels voor die gelden bij het bevel om de snelheid te beperken tot 5 km/h en te fluiten bij het overschrijden van overwegen, wanneer het bevel rechtstreeks van een bediende van de IB afkomstig is, van hand tot hand.

Voor de treinen uitgerust met een ETC-stuurpostsignalisatiesysteem zijn de voorschriften van Paragraaf 2.1 van bundel 323 – *Toestanden die bijzondere maatregelen vergen op lijnen met een stuurpostsignalisatiesysteem* geldig.

Als aanvulling geeft paragraaf 4 van bundel 351 – *De rangeerdienst* van de RDEI de specificaties van de regels die moeten worden nageleefd voor rangeringen op overwegen.

Bij gestoord bedrijf, in het geval van een abnormaal open overweg, is het raadzaam om de voorschriften op te volgen van paragraaf 6.3 van het boekje 352 - *Ongevallen, incidenten, en in nood verkeren*.

Ten slotte bevatten de voorschriften van bundel 311 – *Seingeving* de aankondiging en informatie van de bestuurder in het kader van het naderen en oversteken van overwegen. Vooral de paragrafen 1.4, 3.3.4, 5.1 en 5.2 en 6.5 zijn op dit gebied relevant.

Verwachte documentatie:

De verwachte documentatie moet de volgende aspecten bevatten:

- De interne veiligheidsregels waarin de maatregelen worden beschreven die moeten worden genomen bij het rijden van treinen opwaarts van overwegen en bij het overschrijden ervan, in overeenstemming met de bepalingen van de bundels 311, 312, 323, 351 en 353 van de RDEI.
- De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze operationele procedures.



	<ul style="list-style-type: none">■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze operationele procedures zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze operationele procedures en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 2 – 2^{de} streepje - Operationele procedures betreffende de exploitatie-veiligheid</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder schrijft alle operationele procedures met betrekking tot de hierna vermelde onderwerpen voor:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De aflevering van een bevel tot naleving van een vermindering van de maximaal toegelaten snelheid, door middel van een operationele instructie, door middel van de stuurpostseingeving of door middel van door de bestuurder in acht te nemen elementen van de laterale seininrichting, voor elke situatie waarin deze snelheidsbeperking niet tijdig aan de bestuurder kan worden aangekondigd en meegedeeld via de stuurpostseingeving en/of de laterale seininrichting. <p>Uitleg: In bepaalde omstandigheden kan het zijn dat de IB een bevel moet uitbrengen om de maximaal toegestane snelheid te verlagen zonder de mogelijkheid te hebben tijdelijke de laterale seininrichting of de stuurpostseingeving te gebruiken. De afgifte van deze opdrachten voor snelheidsvermindering wordt behandeld door deel 3 van de RDEI.</p> <p>Bundel 352 – <i>Ongevallen, incidenten en in nood verkeren</i> definieert in paragraaf 6.2 de operationele procedure m.b.t. een bevel om snelheid te verminderen. Binnen deze paragraaf bepaalt subparagraaf 6.2.2 de specifieke voorschriften bij onvoorzien verkeer bij een snelheid opgelegd door de IB.</p> <p>Daarnaast dient te worden opgemerkt dat de organisatorische bepalingen van de RDEI ook op dit gebied een aantal eisen stellen. Zo definieert paragraaf 4.7 van bundel 423 - <i>Verkeer van buitengewone vervoeren</i> de regels betreffende eenmalige snelheidslimieten in het geval van buitengewoon vervoer. Bovendien definieert paragraaf 6.2.5 van bundel</p>		



	<p>441 – De Treinen de vereisten met betrekking tot snelheidsverlagingen in het kader van een onvoorziene uitwijking of omleiding.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels die de operationele procedures beschrijven m.b.t. het bevel om te voldoen aan een vermindering van de maximaal toegestane snelheid door middel van een operationele instructie, door middel van stuurpostseingevening of door middel van laterale seininrichting, in overeenstemming met de bepalingen van bundel 352 van de RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze operationele procedures.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze operationele procedures zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze operationele procedures en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 2 – 3^{de} streepje - Operationele procedures betreffende de exploitatie- veiligheid</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder schrijft alle operationele procedures met betrekking tot de hierna vermelde onderwerpen voor:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De aflevering van een bevel aan de bestuurder:<ul style="list-style-type: none">- om te rijden met alle stroomafnemers in de neergelaten stand in de te beschermen zones van de bovenleiding en om de van toepassing zijnde parameters (spanning) voor het oplaten van de stroomafnemers afwaarts van deze zones te selecteren, of- om te rijden met onderbreking van de tractie of van iedere inrichting in staat om elektrische energie te verbruiken in de te beschermen zones van de bovenleiding.		



	<ul style="list-style-type: none">- voor elke exploitatiesituatie waarin de aflevering van het bevel gebeurt door middel van een operationele instructie en/of door middel van door de bestuurder in acht te nemen elementen van de laterale seininrichting. <p>Uitleg: Om schade aan de bovenleidingen te voorkomen, kan de IB in bepaalde operationele omstandigheden bestuurders het bevel afleveren om te rijden met de stroomafnemers in de neergelaten stand en te rijden met onderbreking van tractie of welk apparaat dan ook dat waarschijnlijk elektrische energie verbruikt. De eisen op dit gebied zijn gedefinieerd in deel 3 van de RDEI.</p> <p>Bundel 352 – <i>Ongevallen, Incidenten en in nood verkeren</i>, specificeert de operationele procedure die de onverwachte verkeerssituatie regelt met alle stroomafnemers in verlaagde stand. Dit wordt gespecificeerd in paragraaf 6.6.</p> <p>Bundel 331 – <i>Verkeer van elektrische krachtvoertuigen</i> definieert de operationele voorschriften die het voorziene verkeer bepalen met stroomafnemers in verlaagde stand. Dit is het onderwerp van paragraaf 5 van deze bundel, maar ook van paragraaf 2, 3, 4 en 7.</p> <p>Als aanvulling specificeert Bundel 311 – <i>Seingeving</i> de kenmerken van seinen met betrekking tot elektrische tractie in paragraaf 6.4.</p> <p>Tenslotte beschrijft Bundel 352 – <i>Ongevallen, Incidenten en in nood verkeren</i>, de omstandigheden waaronder de stroomafnemers moeten worden neergelaten bij een onregelmatige overschrijding van een sein of een gesloten bord.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de operationele procedures zijn opgenomen m.b.t. de volgorde om de stroomafnemers neer te laten en de tractie of welk apparaat dan ook dat energie kan verbruiken te onderbreken,		
--	--	--	--



	<p>in overeenstemming met de voorschriften van de bundels 311, 331 en 352 over het onderwerp.</p> <ul style="list-style-type: none">■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze operationele procedures.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze operationele procedures zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze operationele procedures en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 2 – 4^{de} streepje - Operationele procedures betreffende de exploitatie- veiligheid</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder schrijft alle operationele procedures met betrekking tot de hierna vermelde onderwerpen voor:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Het vertrek van de trein of de rangeerbeweging in elke situatie waar de bestuurder het vertreksein niet kan waarnemen vanuit zijn stuurpost gezien zijn positie nabij het sein, ongeacht of de stuurpost zich opwaarts of afwaarts van het in acht te nemen sein bevindt. <p>Uitleg: De infrastructuurbeheerder schrijft de regels voor die verband houden met het vertrek van treinen en rangeerbewegingen in gevallen waarin de bestuurder het vertreksein vanaf zijn stuurpost niet kan waarnemen om de risico's van dit type vertrek te beperken.</p> <p>Het vertrek van treinen wordt geregeld door bundel 341 – <i>De treinen - Bepalingen</i>. Deze bundel specificeert binnen paragraaf 1 een aantal regels voor het vertrek van treinen. In deze paragraaf worden in paragraaf 1.5 de voorschriften gesteld die gelden wanneer de bestuurder het vertreksein niet kan waarnemen. Bovendien definieert paragraaf 2.4 van bundel 321 – <i>Lijnen met stuurpostsignalisatie en laterale seininrichting</i> de voorschriften voor het terug in beweging brengen van een trein in geval van niet-naleving van de stopafstanden voor uitgeruste lijnen in een gebied uitgerust met ETCS.</p>		



	<p>Voor rangeringen is het raadzaam om te voldoen aan de organisatorische bepalingen van bundel 424 – <i>De rangeerdienst</i>, die in de paragrafen 3.2.3 en 3.3 de regels definieert die in acht moeten worden genomen voor het starten van de rangeringbeweging.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de operationele procedures zijn opgenomen voor het vertrekken van treinen of rangeerbewegingen in situaties waarin de bestuurder het vertreksein niet kan waarnemen, in overeenstemming met de voorschriften van RDEI-bundels 341 en 321 van de RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze operationele procedures.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze operationele procedures zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze operationele procedures en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 2 – 5^{de} streepje - Operationele procedures betreffende de exploitatie- veiligheid</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder schrijft alle operationele procedures met betrekking tot de hierna vermelde onderwerpen voor:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De situaties waarin het technische seininrichtingssysteem de overgangsfuncties niet op automatische wijze uitvoert:<ul style="list-style-type: none">- tussen eender welk klasse B-seininrichtingssysteem en het ETCS-systeem; en- tussen de klasse B-seininrichtingssystemen		



	<p>Uitleg: De IB schrijft de operationele procedures voor in het geval dat het seinrichtingssysteem niet automatisch de overgangsfuncties tussen verschillende seinrichtingssystemen op het netwerk uitvoert, zodat het IG-personeel dit type veilig kan beheren.</p> <p>De operationele procedures op dit gebied zijn vervat in bundel 323 – <i>Toestanden die bijzondere maatregelen vergen op lijnen met een stuurpostsignalisatiesysteem</i>. Deze bundel beschrijft in paragraaf 2.2 de te volgen werkwijze in geval van afwezigheid van een modusovergang ter hoogte van een groot stopsein of stopmerkbord.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de operationele procedures zijn opgenomen die moeten worden toegepast wanneer de technische seinrichting niet automatisch de overgangsfuncties tussen het seinsysteem uitvoert, in overeenstemming met bundel 323 van de RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze operationele procedures.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze operationele procedures zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze operationele procedures en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 2 – 6^{de} streepje - Operationele</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder schrijft operationele procedures voor met betrekking tot:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Het verkeer van de treinen en de rangeerbewegingen in geval van aanwezigheid van voertuigen met verroeste wielbanden.		



<p>procedures betreffende de exploitatie- veiligheid</p>	<p>Uitleg: Het doel is hier om de risico's in verband met verroeste wielbanden te beheersen. Verroeste wielbanden kunnen voorkomen dat treinen worden gedetecteerd door spoorcircuits en kunnen dus leiden tot botsingsituaties wegens het niet-functioneren van het bloksysteem.</p> <p>Bundel 341 – De treinen – Bepalingen van de RDEI definieert bij paragraaf 2.1. de minimale voorschriften in verbinding met het beheer van het risico tot verroeste wielbanden .</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de operationele procedures zijn opgenomen om de risico's in verband met verroeste wielbanden te beheersen, in overeenstemming met bundel 341 van de RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze operationele procedures.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze operationele procedures zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze operationele procedures en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 2 – 7^{de} streepje - Operationele procedures betreffende de</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder schrijft alle operationele procedures met betrekking tot de hierna vermelde onderwerpen voor:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De aflevering van een bewegingstoelating aan de bestuurder van de trein of een rangeerbeweging in elke exploitatiesituatie waarin de bewegingstoelating omwille van technische redenen of redenen van specifiek gevaar niet door het klasse B of klasse A-seininrichtingssysteem kan worden afgeleverd.		



<p>exploitatie- veiligheid</p>	<p>Uitleg: Het doel van de operationele procedures ter zake is om de risico's te voorkomen die gepaard gaan met het overschrijden van gesloten sein (afwezigheid van bewegingstoelating van het seinrichtingssysteem). De operationele procedures voor de afgifte van bewegingstoelating in het geval dat deze niet worden verleend door middel van de seinrichting, worden beschreven in de volgende RDEI-bundels:</p> <ul style="list-style-type: none">■ <i>Bundel 312 – Toestanden die bijzondere maatregelen vergen op lijnen met laterale seinrichting (klasse B seinrichtingssysteem).</i>■ <i>Bundel 323 – Toestanden die bijzondere maatregelen vergen op lijnen met een stuurpostsignalisatiesysteem (klasse A seinrichtingssysteem)</i> In deze bundel geeft paragraaf 3.3 de procedure aan die moet worden gevolgd wanneer de bewegingstoelating niet kan worden afgegeven door het TVM-systeem.■ <i>Bundel 352 – Ongevallen, incidenten en in nood verkeren.</i> In deze bundel specificeert paragraaf 3 van de bundel de voorwaarden voor het terug in beweging brengen van een trein, met of zonder schriftelijke toestemming van de IB. Paragraaf 3.8 beschrijft de procedure die moet worden gevolgd voor de afgifte van een schriftelijke machtiging om opnieuw te starten door de IB. <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de operationele procedures zijn opgenomen voor gebruikssituaties waarvoor geen bewegingstoelating kan worden afgegeven door seinrichtingssystemen, ongeacht hun klasse (A of B), in overeenstemming met bundels 312, 323 en 352 van de RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze operationele procedures.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze operationele procedures zijn opgenomen.		
------------------------------------	--	--	--



	<ul style="list-style-type: none">■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze operationele procedures en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 2 – 8^{ste} streepje - Operationele procedures betreffende de exploitatie- veiligheid</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder schrijft alle operationele procedures met betrekking tot de hierna vermelde onderwerpen voor:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De annulering van een bewegingstoelating afgeleverd aan de bestuurder van een trein of een rangeerbeweging. <p>Uitleg: De annulering van een bewegingstoelating kan onder bepaalde operationele omstandigheden nodig zijn om het optreden van een gevaarlijke situatie te voorkomen. De eisen op dit gebied zijn gedefinieerd in deel 3 van de RDEI.</p> <p>Bundel 352 – <i>Ongevallen, incidenten en in nood verkeren</i> definieert de toepasselijke regelgeving met betrekking tot de annulering van de bewegingstoelating. Paragraaf 7 beschrijft de geformaliseerde procedure die het bevel kan geven voor een uitzonderlijke stilstand, terwijl paragraaf 3.17 de geformaliseerde procedure definieert met betrekking tot het bevel tot onbeweeglijk houden (dat alle reeds verkregen bewegingstoelatingen annuleert).</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de operationele procedures zijn opgenomen voor de annulering van een bewegingstoelating, in overeenstemming met bundel 352 van de RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze operationele procedures.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze operationele procedures zijn opgenomen.		



	<ul style="list-style-type: none">■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze operationele procedures en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 2 – 9^{de} streepje - Operationele procedures betreffende de exploitatie- veiligheid</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder schrijft alle operationele procedures met betrekking tot de hierna vermelde onderwerpen voor:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De bepalingen betreffende de wijziging van de in de dienstregeling voorziene stilstanden. <p>Uitleg: De wijziging van voorziene stilstanden kan om verschillende operationele redenen plaatsvinden. Het beheer van dit soort situaties wordt omkadert door de voorschriften van deel 3 van de RDEI.</p> <p>Bundel 352 – <i>Ongevallen, incidenten en in nood verkeren</i> definieert beschrijft in paragraaf 7 de operationele procedure die de procedure beschrijft waarin de volgorde wordt beschreven om een onvoorziene stilstand uit te voeren.</p> <p>Over dit onderwerp moet ook rekening worden gehouden met de organisatorische bepalingen van bundel 441 – <i>De treinen</i>, waarin de omstandigheden worden gespecificeerd waarin een onvoorziene stilstand vereist kan zijn. Als aanvulling specificeert deze bundel ook de andere soorten oordelen en de omstandigheden waarin deze kunnen worden uitgevoerd.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de operationele procedures zijn opgenomen in geval van wijzigingen van de in de dienstregeling voorziene stilstanden, in overeenstemming met bundel 352 van de RDEI.		



	<ul style="list-style-type: none">■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze operationele procedures.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze operationele procedures zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze operationele procedures en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 2 – 10^{de} streepje - Operationele procedures betreffende de exploitatie- veiligheid</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder schrijft alle operationele procedures met betrekking tot de hierna vermelde onderwerpen voor:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De situaties waarin een afwijking, schade of onregelmatigheid is vastgesteld aan één of meerdere voertuigen terwijl de infrastructuurgebruikers niet onmiddellijk in staat zijn om deze onmiddellijk ter plaatse te verhelpen. <p>Uitleg: Het instellen van een dergelijke procedure is noodzakelijk voor het veilige beheer van situaties waarin een afwijking, schade of onregelmatigheid wordt geconstateerd en die het IG-personeel niet onmiddellijk kan verhelpen.</p> <p>De IB-voorschriften op dit gebied zijn gedefinieerd in bundel 352 – <i>Ongevallen, incidenten en in nood verkeren</i> van de RDEI. De IG's moeten met name rekening houden met de elementen die zijn beschreven in paragraaf 5.2.4 van bundel 352 – <i>Ongevallen, incidenten en in nood verkeren</i> van de RDEI.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de operationele procedures zijn opgenomen voor het beheer van situaties waarin een afwijking, schade of onregelmatigheid wordt geconstateerd in één of meer voertuigen, terwijl de		



	<p>IG's deze niet ter plaatse onmiddellijk kunnen verhelpen, in overeenstemming met bundel 352 van de RDEI.</p> <ul style="list-style-type: none">■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze operationele procedures.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze operationele procedures zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze operationele procedures en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 2 – 11^{de} streepje - Operationele procedures betreffende de exploitatie- veiligheid</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder schrijft alle operationele procedures met betrekking tot de hierna vermelde onderwerpen voor:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De omleiding of wijziging van de reisweg van een trein tijdens het berijden van de voorziene reisweg. <p>Uitleg: De omleiding of het wijzigen van de route van een trein tijdens de voorziene reisweg kan veiligheidsgevolgen hebben, omdat deze in strijd kan zijn met ander verkeer. Dit wordt daarom omlijst door de voorschriften van de IB.</p> <p>Paragraaf 8 van bundel 352 van de RDEI specificceert de bepalingen die de omleiding of wijziging van de reisweg van treinen regelen.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte IG-documentatie moet de volgende aspecten beschrijven:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de operationele procedures zijn opgenomen om maatregelen te nemen in geval van omleiding of wijziging van de reisweg tijdens de voorziene reisweg, in overeenstemming met bundel 352 van de RDEI.		



	<ul style="list-style-type: none">■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze operationele procedures.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze operationele procedures zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze operationele procedures en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 2 – 12^{de} streepje - Operationele procedures betreffende de exploitatie- veiligheid</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder schrijft alle operationele procedures met betrekking tot de hierna vermelde onderwerpen voor:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De uitvoering van de rangeerverrichtingen. <p>Uitleg: Binnen de RDEI zijn operationele procedures gedefinieerd om de risico's van rangeringen te beheersen. Deze operationele procedures zijn gedefinieerd in bundel 351 – <i>De rangeerdienst</i>. Ze moeten worden gelezen in overeenstemming met de organisatorische bepalingen die zijn gedefinieerd voor de rangeerdienst. Deze zijn gedefinieerd in bundel 424 – <i>De rangeerdienst</i>.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de operationele procedures voor de uitvoering van rangeerverrichtingen in overeenstemming met bundels 351 van de RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze operationele procedures.		



	<ul style="list-style-type: none">■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze operationele procedures zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze operationele procedures en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 2 – 13^{de} streepje - Operationele procedures betreffende de exploitatie- veiligheid</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder schrijft alle operationele procedures met betrekking tot de hierna vermelde onderwerpen voor:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De implementatie van beschermingen ter plaatse na ontdekking van een hinder in het spoor of eender welke situatie die een hinder die een gevaar kan veroorzaken dreigt voort te brengen en de opheffing van de beschermingen na de beëindiging van de gevaarlijke situatie. De hinder kan te wijten zijn aan een tekortkoming aan een voertuig of een geheel van voertuigen, een bijzondere gesteldheid van de infrastructuur of de aanwezigheid van personen in het spoor. <p>Uitleg: Binnen de RDEI zijn operationele procedures hieromtrent gedefinieerd om de maatregelen te bepalen die genomen moeten worden bij een hinder of gevaarlijke situaties om te voorkomen dat deze ontaarden in een ongeval.</p> <p>Deze operationele procedures zijn gedefinieerd in bundel 352 - <i>Ongevallen, incidenten en in nood verkeren</i> van de RDEI. Paragrafen 1.2, 2.3, 2.4, 3.3, 3.7, 3.8, 3.9, 4, 5 en 6 van bundel 352 zijn met name relevant voor het beheer van situaties waarin een hinder wordt gedetecteerd of een gevaarlijke situatie die waarschijnlijk een hinder veroorzaakt, wordt gedetecteerd.</p> <p>Paragraaf 9 van bundel 352 beschrijft de maatregelen met betrekking tot de beschikbaarheid en coördinatie van de hulpelementen in geval van een trein in nood waaraan de IG zal moeten voldoen.</p>		



	<p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de operationele procedures zijn opgenomen in het geval van een hinder of situaties die een hinder vertegenwoordigen, in overeenstemming met bundel 352 van de RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze operationele procedures.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze operationele procedures zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze operationele procedures en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 2 – 14^{de} streepje - Operationele procedures betreffende de exploitatie- veiligheid</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder schrijft alle operationele procedures met betrekking tot de hierna vermelde onderwerpen voor:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Het beheer van de situaties voortvloeiend uit de ontsnapping van voertuigen. <p>Uitleg: De ontsnapping van een voertuig vormt een veiligheidsrisico omdat het kan leiden tot botsingen of ontsporing. Het doel van deze vereiste is om de risico's in verband met dit soort situaties te beperken. De procedure die het IG-personeel moet volgen bij een ontsnapping van een spoorvoertuig is voorgeschreven in RDEI deel 3.</p> <p>Bundel 352 - <i>Ongevallen, incidenten en in nood verkeren</i> van de RDEI behandelt het beheer van dit soort situaties. In het bijzonder paragraaf 2.8 van deze bundel beschrijft de procedure die door IG-personeel moet worden gevolgd als zij een ontsnapping van een voertuig opmerken.</p>		



	<p>Verwachte documentatie:</p> <p>De verwachte documentatie moet de volgende aspecten omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de operationele procedures zijn opgenomen voor het beheer van de situaties voortvloeiend uit de ontsnapping van voertuigen, in overeenstemming met bundel 352 van de RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze operationele procedures.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze operationele procedures zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze operationele procedures en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 2 – 15^{de} streepje - Operationele procedures betreffende de exploitatie- veiligheid</p>	<p>Beschrijving:</p> <p>De infrastructuurbeheerder schrijft alle operationele procedures met betrekking tot de hierna vermelde onderwerpen voor:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De melding door de bestuurder van de trein of de rangeerbeweging van beschadigingen aan of pannes van de uitrustingen van de infrastructuur met een impact op de exploitatieveiligheid of de regelmaat van het verkeer. <p>Uitleg:</p> <p>Het doel van deze vereiste is om de risico's in verband met infrastructuurstoringen te beperken en te helpen verhelpen.</p> <p>De procedure die moet worden gevolgd in dit geval van verslechtering of storing van infrastructuurapparatuur is gespecificeerd in bundel 352 - <i>Ongevallen, incidenten en in nood verkeren</i> van de RDEI. Paragraaf 6.8 van deze bundel definieert de procedure die een bestuurder moet volgen als hij onregelmatigheden ontdekt aan de seininrichting tijdens de dienst. In paragraaf 6.3 is de procedure aangegeven die moet worden gevolgd in geval van een overweg die uitzonderlijk openstaat. In paragraaf 6.4 is de procedure aangegeven die moet worden gevolgd in geval van de aanwezigheid van loslopend vee</p>		



	<p>op spoorwegdomeinen. In paragraaf 6.5 is de procedure aangegeven die moet worden gevolgd in geval van indringers in of nabij de sporen.</p> <p>Bovendien beschrijft paragraaf 2.3 van bundel 312 - <i>Toestanden die bijzondere maatregelen vergen op lijnen met laterale seinrichting</i>, de procedure die de bestuurder moet volgen in het geval van gesloten grote permissieve stopseinen die een twijfelachtig uiterlijk hebben.</p> <p>Voor lijnen die zijn uitgerust met een ETCS-systeem, is de communicatie naar de bediende beweging van een storing in de ETCS-grondapparatuur het onderwerp van paragraaf 2.9 van de bundel 323 – <i>Toestanden die bijzondere maatregelen vergen op lijnen met een stuurpostsignalisatiesysteem</i>.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de operationele procedures zijn opgenomen voor de communicatie van verslechtering of pannes van uitrustingen van de infrastructuur die betrekking hebben op de operationele veiligheid of regelmatigheid van het verkeer door de treinbestuurder of de rangeerdienst, in overeenstemming met bundels 312, 323 en 352 van de RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze operationele procedures.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze operationele procedures zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze operationele procedures en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.			
--	---	--	--	--



<p>KB Principes - Bijlage 2 – 16^{de} streepje - Operationele procedures betreffende de exploitatie- veiligheid</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder schrijft alle operationele procedures met betrekking tot de hierna vermelde onderwerpen voor:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De evacuatie van een voorafgaandelijk in nood verklaarde trein en eventueel de toegang van de nodige hulpelementen om de trein te evacueren. <p>Uitleg: Deze eis heeft ten doel de veilige evacuatie van treinen in nood mogelijk te maken. De gerelateerde operationele procedures worden beschreven in deel 3 van de RDEI.</p> <p>Bundel 352 - <i>Ongevallen, incidenten en in nood verkeren</i> van de RDEI schrijft de maatregelen voor die door de IG moeten worden nageleefd in geval van evacuatie van een trein in nood.</p> <p>Paragraaf 1.4. van bundel 352 definieert het concept van treinen in nood, terwijl paragraaf 7.3 de concepten van hulptrein en hulpelement definieert, termen die worden gebruikt in de context van de evacuatie van treinen in nood.</p> <p>Paragraaf 3.9.2 van bundel 352 beschrijft de voorschriften met betrekking tot het vervoer van hulpelementen naar treinen in nood, terwijl paragraaf 3.9.4 van dezelfde bundel de maatregelen beschrijft die door de IG moeten worden genomen bij de evacuatie van een trein in nood.</p> <p>Paragraaf 9 van bundel 352 beschrijft de maatregelen met betrekking tot de beschikbaarheid en coördinatie van de hulpelementen in geval van een trein in nood waaraan de IG zal moeten voldoen.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de operationele procedures zijn opgenomen voor de evacuatie van treinen die eerder in nood waren verklaard, in overeenstemming met bundel 352 van de RDEI.		
---	--	--	--



	<ul style="list-style-type: none">■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze operationele procedures.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze operationele procedures zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze operationele procedures en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 2 – 17^{de} streepje - Operationele procedures betreffende de exploitatie- veiligheid</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder schrijft alle operationele procedures met betrekking tot de hierna vermelde onderwerpen voor:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De organisatie en de coördinatie van alle werkzaamheden of handelingen die nodig zijn om de sporen vrij te maken, met inbegrip van de elementen die verband houden met de organisatie van de werkzaamheden ter plaatse, alsook de opvoeding en de terbeschikkingstelling van de hulpelementen en de evacuatie van het betrokken materieel. <p>Uitleg: In het geval van een trein in nood moeten maatregelen worden genomen om deze vrij te maken om het treinverkeer te herstellen. De eisen op dit gebied staan in deel 3 van de RDEI.</p> <p>Bundel 352 - <i>Ongevallen, incidenten en in nood verkeren</i> schrijft de operationele procedures voor die van toepassing zijn om sporen vrij te maken. De volgende paragrafen van deze bundel zijn bijzonder relevant op dit gebied:</p> <ul style="list-style-type: none">■ 1.4. Deze paragraaf definieert het concept van "trein in nood", een term die gebruikt wordt voor een trein die een tussenkomst vereist in het kader van het vrij maken van de sporen.		



- 3.7. Deze paragraaf definieert het concept van "hulptrein" en "berging", twee termen die verband houden met vrij maken van de sporen .
- 3.7. Deze paragraaf definieert het concept "hulpelement", een term die wordt gebruikt in het kader van het vrijmaken van de sporen die worden bezet door een trein in nood.
- 3.7. Deze paragraaf definieert het concept van "interventiezone", dat ook een term is die gebruikt wordt bij het vrijmaken van sporen.
- 3.2.1. Deze sectie vereist de instelling van een permanentiesysteem met beslissingsbevoegdheid dat de IB in staat stelt de IG te informeren in geval van een incident of ongeval.
- 3.1.1. Deze paragraaf specificeert de rollen en verantwoordelijkheden (tussen IB en IG) met betrekking tot tussenkomsten op rollend materieel.
- 3.8. Deze paragraaf specificeert de procedures voor het hervatten van de rit van een trein op het spoor. In paragraaf 3.9.4 zijn de procedures beschreven voor het evacueren van een trein in nood.
- 9. Deze paragraaf beschrijft de maatregelen met betrekking tot de beschikbaarheid en coördinatie van de hulpelementen in geval van een trein in nood waaraan de IG zal moeten voldoen.

Verwachte documentatie:

De verwachte documentatie moet de volgende aspecten omvatten:

- De interne veiligheidsregels waarin de operationele procedures zijn opgenomen voor de coördinatie en organisatie van het werk dat nodig is om de sporen vrij te maken, in overeenstemming met bundel 352 van de RDEI.
- De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze operationele procedures.
- Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze operationele procedures zijn opgenomen.



	<ul style="list-style-type: none">Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze operationele procedures en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 2 – 18^{de} streepje - Operationele procedures betreffende de exploitatie- veiligheid</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder schrijft alle operationele procedures met betrekking tot de hierna vermelde onderwerpen voor:</p> <ul style="list-style-type: none">De toegang van treinen en rangeerbewegingen tot een gedeeltelijk bezet spoor. <p>Uitleg: Het doel van deze vereiste is om de definitie van operationele procedures mogelijk te maken om het risico op botsingen te beperken die verband houden met treinbewegingen of rangeringen op gedeeltelijk bezette sporen.</p> <p>Bundel 351 – <i>De rangeerdienst</i> van de RDEI definieert, in paragraaf 3, de maatregelen die moeten worden genomen voor de ontvangst van een rangeerbeweging op een gedeeltelijk bezet spoor</p> <p>Bundel 341 – <i>De Treinen</i> van de RDEI definieert, in paragraaf 3, de maatregelen die moeten worden genomen voor de ontvangst van een rangeerbeweging op een gedeeltelijk bezet spoor</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none">De interne veiligheidsregels waarin de operationele procedures zijn opgenomen voor de toegang van treinen en rangeerbewegingen tot een gedeeltelijk bezet spoor, in overeenstemming met bundels 341 en 351 van de RDEI.De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze operationele procedures.		



	<ul style="list-style-type: none">■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze operationele procedures zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze operationele procedures en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 2 – 19^{de} streepje - Operationele procedures betreffende de exploitatie- veiligheid</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder schrijft alle operationele procedures met betrekking tot de hierna vermelde onderwerpen voor:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Het reactiveren van een bewegingstoelating die door de infrastructuurbeheerder alsnog steeds geldig zijnde wordt verklaard, als gevolg van:<ul style="list-style-type: none">- Een tijdelijke opschorting van deze bewegingstoelating; of- Een inkorting van deze bewegingstoelating tot een nulwaarde door het boordseinrichtingssysteem. <p>Uitleg: De reactivering van een bewegingstoelating wordt omlijst door de operationele procedures van deel 3 van de RDEI om het risico op ongevallen die daarmee verband houden te beperken.</p> <p>Het reactiveren van een bewegingstoelating is het onderwerp van de formele E377-procedure beschreven in paragraaf 3.8 van bundel 352 – <i>Ongevallen, incidenten en in nood verkeren</i> van de RDEI. Gevallen waarvoor schriftelijke toestemming van de Infrabel bediende is vereist, worden beschreven in paragraaf 3.8 van bundel 352. Dit gedeelte van bundel 352 verwijst eveneens naar de link met boek 32 van de RDEI die de gevallen verduidelijkt waarin een toelating van een Infrabel bediende nodig is om de reactivering van een bewegingstoelating mogelijk te maken.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten omvatten:</p>		



	<ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de operationele procedures zijn opgenomen voor de reactivering van bewegingstoelatingen die nog steeds geldig zijn verklaard door de IB, in overeenstemming met bundel 352 en boek 32 van de RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze operationele procedures.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze operationele procedures zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze operationele procedures en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 2 – 20^{ste} streepje - Operationele procedures betreffende de exploitatie- veiligheid</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder schrijft alle operationele procedures met betrekking tot de hierna vermelde onderwerpen voor:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De te verrichten handelingen door de bestuurder van een trein of een rangeerbeweging na overschrijding van een gesloten sein, met het oog op:<ul style="list-style-type: none">- het teweegbrengen van de stilstand in elk van de gevallen waarin, voorafgaand aan de overschrijding, dit sein in gesloten stand werd gehouden of ontijdig werd gesloten; en- het reactiveren van de bewegingstoelating of het afleveren van een nieuwe bewegingstoelating aan de bestuurder teneinde de beweging te hervatten. <p>Uitleg: Het doel van deze vereiste is om de risico's te beperken die gepaard gaan met het overschrijden van gesloten seinen.</p> <p>Bundel 352 - <i>Ongevallen, incidenten, en in nood verkeren</i> van de RDEI definieert de procedure die moet worden gevolgd in het geval van een "onregelmatige" overschrijding</p>		



	<p>van een gesloten sein. Meer specifiek definieert paragraaf 4 van bundel 352 de maatregelen die de bestuurder moet nemen in geval van overschrijding van een gesloten sein. Als aanvulling specificeert paragraaf 2.5 van bundel 323 – <i>Toestanden die bijzondere maatregelen vergen op lijnen met een stuurpost-signalisatiesysteem</i> de procedure die moet worden gevolgd in het geval van een ontijdige sluiting van een sein of een sein in gesloten stand.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de operationele procedures zijn opgenomen in geval van overschrijding van een gesloten sein, in overeenstemming met bundels 323 en 352 van de RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze operationele procedures.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze operationele procedures zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze operationele procedures en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 2 – 21^{ste} streepje - Operationele procedures betreffende de exploitatie- veiligheid</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder schrijft alle operationele procedures met betrekking tot de hierna vermelde onderwerpen voor:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De opzettelijke annulering van een bewegingstoelating in geval van gevaar op of (risico van) miszending van een trein. <p>Uitleg: De IB definieert operationele procedures voor dit soort situaties om de daarmee verbonden risico's te kunnen beperken.</p>		



	<p>De operationele procedures die de opzettelijke annulering van een bewegingstoelating in geval van gevaar of (risico op) ontsporing van een trein bepalen, zijn voorgeschreven in bundel 352 - <i>Ongevallen, incidenten, en in nood verkeren</i> van de RDEI. Meer specifiek zijn het de paragrafen 3.13, 3.8.1 en 4.3.2 die de eisen definiëren die op dit gebied in acht moeten worden genomen.</p> <p>Als aanvulling bevat bundel 323 –<i>Toestanden die bijzondere maatregelen vergen op lijnen met een stuurpostsignalisatiesysteem</i> de maatregelen die moeten worden genomen in het geval van een ontijdig sluiten van een stopsein, ook in geval van annulering van een bewegingstoelating.</p> <p>Verwachte documentatie:</p> <p>De verwachte documentatie moet de volgende aspecten omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de operationele procedures zijn opgenomen voor de opzettelijke annulering van een bewegingstoelating in geval van gevaar of (risico op) ontsporing, in overeenstemming met bundels 323 en 352 van de RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze operationele procedures.■ Handboeken voor de relevante personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze operationele procedures zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe relevante SO-medewerkers worden opgeleid om kennis te verwerven van deze operationele procedures en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
--	---	--	--



KB Principes – Bijlage 3 – Organisatorische bepalingen

De sectie van de onderstaande tabel neemt puntsgewijs de elementen op die zijn opgesomd in bijlage 3 van het KB Principes en verduidelijkt het verband tussen deze en de RDEI. De organisatorische bepalingen zijn tot stand gekomen pp basis van overleg tussen de infrastructuurbeheerder en de SO's. De SO's moeten zich hieraan houden en deze integreren in hun interne veiligheidsregels.

<p>KB Principes - Bijlage 3 – 1^{ste} streepje - Organisatorische bepalingen</p>	<p>Beschrijving: In overeenstemming met de in zijn veiligheidsbeheersysteem opgenomen processen en in overleg met de infrastructuurgebruikers, lijst de infrastructuurbeheerder het geheel van de elementen van de systemen met vaste laterale seininrichting en/of mobiele seininrichting op die de bestuurder van een trein of van een rangeerbeweging uitgerust met een stuurpostseingevingsysteem moet observeren en in acht nemen bovenop de door de seininrichting aan boord weergegeven informatie wanneer deze seininrichting actief is.</p> <p>Uitleg: Zelfs wanneer treinen en bewegingen een actief stuurpostseingevingsysteem hebben, moeten bestuurders een bepaald aantal elementen met betrekking tot laterale of mobiele seinen observeren.</p> <p>De infrastructuurbeheerder heeft, in overleg met de IG, alle elementen van de systemen van de vaste/ mobiele met laterale seinen opgesomd die de trein- of rangeerdersbestuurder die is uitgerust met een stuurpostseingevingsysteem moet observeren en naleven . Deze elementen zijn vermeld in boek 41 – <i>Seininrichting</i> van de RDEI.</p> <p>Voor spoorwegondernemingen die gebruik maken van een stuurpostseingevingsysteem, moeten bestuurders op de hoogte zijn van deze elementen om ze te kunnen observeren en na te leven. De SO moet deze elementen daarom documenteren in haar interne documentatie en haar bestuurders dienovereenkomstig opleiden.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten bevatten:</p>		
--	---	--	--



	<ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin een lijst is opgenomen van alle elementen van de systemen met vaste en/ of mobiele laterale seinen die bestuurders moeten observeren en naleven, naast de informatie die wordt getoond door de stuurpostseingeving, in overeenstemming met de voorschriften van boek 41 van de RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze lijst.■ Handboek voor de treinbestuurders waarin deze lijst is opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe de treinbestuurders worden opgeleid om kennis te verwerven van deze lijst en om het vermogen te verwerven om te handelen in overeenstemming met de informatie die door deze seinelementen wordt verstrekt.		
<p>KB Principes - Bijlage 3 – 2^{de} streepje - Organisatorische bepalingen</p>	<p>Beschrijving: Voor het geheel van de lijnen van het netwerk uitgerust met het systeem ETCS niveau 1 en/of 2, leggen de infrastructuurgebruikers en de infrastructuurbeheerder op exhaustieve wijze de gevallen van onverenigbaarheid tussen de informatie verstrekt door de klasse B-seininrichtingssystemen en de weergave aan boord van de uitrusting van de boordstuurpostseingeving vast.</p> <p>Uitleg: In bepaalde omstandigheden kunnen de door het klasse B-seininrichtingssysteem verstrekte informatie en de weergave van de boordstuurpostseingeving van het ETCS-systeem inconsistenties vertonen. Deze inconsistenties moeten worden geïdentificeerd en bekend zijn om te voorkomen dat zij door de bestuurder onjuiste rijhandelingen veroorzaken overeenkomstig de aanwijzingen van zijn boordstuurpostseingeving.</p> <p>Deze gevallen van inconsistenties zijn opgesomd door de IB in boek 41 - <i>Seininrichting</i> van de RDEI.</p> <p>Voor spoorwegondernemingen die gebruik maken van het ETCS-seininrichtingssysteem, moeten bestuurders op de hoogte zijn van deze inconsistenties,</p>		



	<p>zodat zij niet worden geleid tot het uitvoeren van ongepaste rijhandelingen. De spoorwegonderneming moet deze inconsistenties daarom documenteren in haar interne documentatie en haar bestuurders overeenkomstig opleiden.</p> <p>Verwachte documentatie: Indien de activiteiten van de SO activiteiten omvatten m.b.t. het rijden op lijnen die zijn uitgerust met het ETCS-seininrichtingssysteem, zal de verwachte documentatie van de SO het volgende bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin alle gevallen zijn opgenomen van inconsistenties tussen het klasse B-seininrichtingssysteem en de weergave van de boordstuurpostseingave van het ETCS-systeem, in overeenstemming met de voorschriften van boek 4I van de RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met alle gevallen van inconsistenties tussen het klasse B-seininrichtingssysteem en de weergave van de boordstuurpostseingave van het ETCS-systeem.■ Handboek voor de treinbestuurders waarin alle gevallen zijn opgenomen van inconsistenties tussen het klasse B-seininrichtingssysteem en de weergave van de boordstuurpostseingave van het ETCS-systeem.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe de treinbestuurders (die rijden op de lijnen uitgerust met het ETCS) worden opgeleid om de kennis en het vermogen te verwerven om te handelen in overeenstemming met de informatie die door deze elementen van seinen wordt afgegeven.		
<p>KB Principes - Bijlage 3 – 3^{de} streepje - Organisatorische bepalingen</p>	<p>Beschrijving: In overeenstemming met de in zijn veiligheidsbeheersysteem beschreven processen en in overleg met de infrastructuurgebruikers, bepaalt de infrastructuurbeheerder de gebruiksvoorwaarden voor de elektrische verwarming van de voertuigen van de infrastructuurgebruikers of van eender welk boordsysteem dat de circulatie van elektrische stroom veroorzaakt tussen de verschillende voertuigen van eenzelfde trein of van een rangeerbeweging via de wielen van die voertuigen en de spoorstaven.</p>		



	<p>Uitleg: In bepaalde omstandigheden kan het gebruik van elektrische verwarming aan boord van treinen de werking van spoorcircuits verstoren en daardoor de detectie van een trein in een gebied verhinderen. De RDEI definieert daarom voorschriften voor het gebruik van elektrische verwarming.</p> <p>Binnen deel 4 van de RDEI bevat bundel 441 – <i>De treinen</i> voorschriften over het onderwerp. Deze bundel specificeert in de paragraaf 6.2.4 de voorschriften die de bestuurder moet volgen voor het gebruik van de elektrische verwarming tijdens een voorziene afwijking of omleiding.</p> <p>Paragraaf 8 van bundel 441 – <i>De treinen</i> verduidelijkt dat er momenteel geen uitgerust krachtvoertuig of ander voertuig dat is uitgerust met een generator op het netwerk circuleert.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de organisatorisch bepalingen zijn opgenomen voor het gebruik van elektrische verwarming in overeenstemming met de bepalingen van bundel 441 van de RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze organisatorische bepalingen.■ Handboek voor de treinbestuurders waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze organisatorische bepalingen zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe de treinbestuurders worden opgeleid om kennis te verwerven van deze organisatorische bepalingen en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 3 – 4^{de} streepje -</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurgebruikers stellen voor het vertrek van de trein of de rangeerbeweging en voor de wagens die in vertoef zijn in de installaties van het netwerk</p>	<p>Het is niet nodig hier specifieke nationale documentatie te vermelden. De</p>	



<p>Organisatorische bepalingen</p>	<p>en geen deel uitmaken van een trein of een rangeerbeweging alle vereiste informatie met betrekking tot gevaarlijke goederen ter beschikking van de infrastructuurbeheerder</p> <p>Uitleg: Het is noodzakelijk systematisch bepaalde informatie over het vervoer van gevaarlijke goederen aan de IB ter beschikking te stellen, zodat de nodige informatie, indien nodig, aan de hulpdiensten kan worden doorgegeven.</p> <p>Paragraaf 7 van bundel 44I definieert de vereisten op dit gebied, zowel voor treinen die in omloop zijn als voor wagens die tijdelijk in IB-installaties verblijven.</p> <p>De SO waarvan de activiteit het vervoer van gevaarlijke goederen omvat, moeten voldoen aan de voorschriften van de RDEI ter zake door interne regels en procedures vast te stellen die het mogelijk maken hierop te reageren en het personeel daarin op te leiden.</p> <p>Verwachte documentatie: Voor SO's waarvan de activiteit het vervoer van gevaarlijke goederen omvat, moet de verwachte documentatie de volgende aspecten beschrijven:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de organisatorische bepalingen zijn opgenomen om erop toe te zien dat alle vereiste informatie over het vervoer van gevaarlijke goederen wordt verstrekt, in overeenstemming met de voorschriften van bundel 44I van de RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze organisatorische bepalingen.■ Handboek voor het personeel dat verantwoordelijk is voor het verstrekken van deze informatie kennis waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze organisatorische bepalingen zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe het personeel dat verantwoordelijk is voor het verstrekken van deze informatie kennis wordt opgeleid om kennis te verwerven van deze organisatorische bepalingen en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.	<p>evaluatie van deze organisatorische bepalingen zal indirect verlopen via de internationale documentatie opgenomen in het VBS-gedeelte van uw aanvraag. Gelieve hier wel de referentie(s) toe te voegen van het (de) document(en) behorende tot het VBS-deel van uw aanvraag waarin deze organisatorische bepalingen opgenomen zijn.</p>	
---	--	--	--



<p>KB Principes - Bijlage 3 – 5^{de} streepje - Organisatorische bepalingen</p>	<p>Beschrijving: In overeenstemming met de in zijn veiligheidsbeheersysteem beschreven processen en in overleg met de infrastructuurgebruikers, organiseert de infrastructuurbeheerder het verkeer van de treinen en de rangeerbewegingen met voertuigen waarvan de afmetingen van het voertuig en/of de asbelasting een bijzondere toelating van de infrastructuurbeheerder vereisen en/of de toepassing van door de infrastructuurbeheerder opgelegde bijzondere verkeersvoorwaarden aan de infrastructuurgebruikers op de gehele reisweg of een deel ervan vereisen</p> <p>Uitleg: Het verkeer van treinen en rangeerbewegingen die voertuigen bevatten waarvoor de afmetingen van het voertuig en/ of de asbelasting een specifieke toestemming van de IB vereisen en / of de toepassing van speciale verkeersomstandigheden wordt gekaderd door de bepalingen van deel 4 van de RDEI met betrekking tot het buitengewoon vervoer.</p> <p>Deel 4 van de RDEI bevat twee bundels die betrekking hebben op dit thema:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Bundel 443 – De buitengewone vervoeren. Deze bundel beschrijft alle basisconcepten en basisprincipes die verband houden met het buitengewoon vervoer.■ Bundel 423 – Verkeer van buitengewone vervoeren Deze bundel bevat alle praktische en operationele bepalingen die in acht moeten worden genomen voor de circulatie van het buitengewoon vervoer. <p>De SO die buitengewoon vervoer wensen uit te voeren, moeten zich houden aan de voorschriften van deze bundels.</p> <p>Verwachte documentatie: In het geval dat de activiteiten van de IG het verkeer van buitengewoon vervoer omvatten, moet de van de SO verwachte documentatie de volgende elementen bevatten:</p>		
---	--	--	--



	<ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de organisatorische bepalingen zijn opgenomen voor de voorbereiding en verkeer van buitengewoon vervoer, in overeenstemming met de voorschriften van de bundels 423 en 443 van de RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze organisatorische bepalingen.■ Handboek voor het personeel dat betrokken is bij de voorbereiding en het verkeer van buitengewoon vervoer is waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze organisatorische bepalingen zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe het personeel dat betrokken is bij de voorbereiding en het verkeer van buitengewoon vervoer wordt opgeleid om kennis te verwerven van deze organisatorische bepalingen en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 3 – 6^{de} streepje - Organisatorische bepalingen</p>	<p>Beschrijving: In overeenstemming met de in zijn veiligheidsbeheersysteem beschreven processen en in overleg met de infrastructuurgebruikers, legt de infrastructuurbeheerder de modaliteiten voor de uitvoering van de rangeerdienst vast.</p> <p>Uitleg: De rangeringen zijn risicovolle operaties voor de veiligheid op het spoor. Om ze in te kaderen, is daarom door de IB, in overleg met de IG's, een reeks organisatorische regelingen vastgesteld die voor het hele netwerk gelden.</p> <p>De organisatorische bepalingen die van toepassing zijn op de door de IG's toe te passen rangeringen zijn het onderwerp van bundel 424 – <i>De rangeerdienst</i>. De bepalingen van deze bundel moeten worden gecombineerd met dat van bundel 351 – <i>De rangeerdienst</i> die de operationele procedures op dit gebied definieert.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet volgende elementen bevatten:</p>		



	<ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de organisatorische bepalingen zijn opgenomen voor de uitvoering van de rangeringen, in overeenstemming met de voorschriften van bundel 424 van de RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze organisatorische bepalingen.■ Handboek voor het personeel betrokken bij de rangeringsactiviteiten waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze organisatorische bepalingen zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe het personeel betrokken bij de rangeringsactiviteiten wordt opgeleid om kennis te verwerven van deze organisatorische bepalingen en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 3 – 7^{de} streepje - Organisatorische bepalingen</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder kan de plaatselijke bediening van bepaalde onderdelen van de installaties van de infrastructuurbeheerder aan de infrastructuurgebruikers delegeren op basis van een door de infrastructuurbeheerder en de infrastructuurgebruiker te ondertekenen document.</p> <p>Uitleg: De IB delegeert aan de IG de lokale bediening van bepaalde onderdelen van installaties die erbij horen. Om deze overdracht te kaderen, zijn in de RDEI een aantal organisatorische bepalingen over dit onderwerp opgenomen.</p> <p>Bundel 424 – <i>De rangeerdienst</i> bevat de bepalingen over dit onderwerp. Meer specifiek is het paragraaf 4 van deze bundel dat de voorschriften definieert die de overdracht naar de IG van de lokale bediening van bepaalde onderdelen van de installaties regelt</p> <p>De SO die bij het gebruik en bediening van deze installaties zijn betrokken, moeten interne procedures ontwikkelen in overeenstemming met de RDEI en het personeel dienovereenkomstig opleiden.</p>		



	<p>Verwachte documentatie:</p> <p>In het geval dat de SO installaties van de IB gebruikt waarvan de lokale bediening aan de SO is gedelegeerd, moet de documentatie van de SO bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de organisatorische bepalingen zijn opgenomen voor het gebruik en de bediening van deze installaties, in overeenstemming met de voorschriften van bundel 424 van de RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze organisatorische bepalingen.■ Handboek voor het personeel dat betrokken is bij het gebruik en bediening van deze installaties waarin de interne veiligheidsregels gebaseerd op deze organisatorische bepalingen zijn opgenomen.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe het personeel dat betrokken is bij het gebruik en bediening van deze installaties wordt opgeleid om kennis te verwerven van deze organisatorische bepalingen en om het vermogen te verwerven om in overeenstemming daarmee te handelen.		
<p>KB Principes - Bijlage 3 – 8^{ste} streepje - Organisatorische bepalingen</p>	<p>Beschrijving:</p> <p>In overeenstemming met de in zijn veiligheidsbeheersysteem beschreven processen en in overleg met de infrastructuurgebruikers, preciseert de infrastructuurbeheerder de uitrusting en communicatiemiddelen waarover de treinbegeleider moet beschikken</p> <p>Uitleg:</p> <p>Treinbegeleiders spelen een belangrijke rol m.b.t. de veiligheid van reizigers en moet daarom over de nodige uitrusting en communicatiemiddelen beschikken om deze rol te kunnen vervullen. Zo definieerde de IB, in overleg met de IG's, deze elementen binnen de RDEI.</p> <p>Bundel 442 – <i>Het besturen</i>, definieert in paragraaf 5.1 de materiële elementen waarmee treinbegeleiders moeten worden uitgerust voor de uitoefening van hun functie. Bovendien voldoen de bepalingen van de paragrafen 3 en 4 van bundel 422 – <i>Veiligheidscommunicatie tussen het grondpersoneel van de IB en het boordpersoneel</i> aan de vereisten met betrekking tot de communicatiemiddelen.</p>		



	<p>De treinbegeleiders moeten beschikken over de uitrusting en communicatiemiddelen bij de uitvoering van hun taken en opgeleid zijn in het gebruik ervan.</p> <p>Verwachte documentatie: Voor SO die reizigersvervoer uitvoeren, moet de van de SO verwachte documentatie de volgende aspecten beschrijven:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De interne veiligheidsregels waarin de uitrusting en de communicatiemiddelen worden beschreven die beschikbaar moeten zijn voor de treinbegeleiders van de SO, in overeenstemming met de voorschriften van bundels 442 en 422 van de RDEI.■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met deze uitrusting en de communicatiemiddelen.■ Handboek voor de treinbegeleiders waarin de interne veiligheidsregels zijn opgenomen die deze uitrusting en de communicatiemiddelen beschrijven.■ Documentatie waarin wordt beschreven hoe de treinbegeleiders worden opgeleid om kennis te verwerven van deze uitrusting en de communicatiemiddelen en om het vermogen te verwerven om deze te gebruiken.■ De maatregelen die zijn genomen om erop toe te zien dat deze uitrusting en communicatiemiddelen beschikbaar zijn voor de treinbegeleiders en dat ze bekwaam zijn in het gebruik ervan.		
Koninklijk Besluit van 30 september 2020 tot vaststelling van de lichtseinen waarover voertuigen aan de kop van een trein moeten beschikken			
KB Lichtseinen, art. 2	<p>Beschrijving: De twee witte lichten aan de voorzijde van het voertuig aan de kop van een trein branden bestendig.</p> <p>Uitleg: Deze regel is van toepassing op voertuigen aan de kop van een trein, uitgerust met twee frontlichten in dienst gesteld, volgens het voertuigtype vóór:</p>		



- a) het van toepassing worden van het beschikking 2008/232/EC van de Commissie van 21 februari 2008 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem rollend materieel van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem, hetzij 1 september 2008; of
- b) het van toepassing worden van het besluit 2011/291/EU van de Commissie van 26 april 2011 betreffende een technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem rollend materieel – “Locomotieven en reizigerstreinen” van het conventionele trans-Europees spoorwegsysteem, hetzij 1 juni 2011.

Voor de typen voertuigen die aan de bovenstaande criteria voldoen bestaat er een uitzondering op de vereisten van punt 4.2.2.1.2 van de TSI OPE dat stelt dat elk voertuig aan de kop van een trein uitgerust dient te zijn met 3 verlichte frontlichten.

De spoorwegonderneming moet dit soort materieel identificeren als deze in gebruik is en ervoor zorgen dat het binnen de toepassingsvoorwaarden van deze uitzondering valt.

Verwachte documentatie:

Indien de SO over deze voertuigen beschikt dient de documentatie de volgende aspecten te beschrijven:

- Lijst van de voertuigen uitgerust met twee frontlichten met bijhorende nummers van de toelatingen tot indienststelling.
- De manier waarop de relevante personeelsleden worden opgeleid om kennis te verwerven van deze regeling.
- De handboeken van de relevante personeelsleden waarin deze regeling is opgenomen.



Het koninklijk besluit van 9 maart 2021 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 mei tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel zonder het gebruik van rijpaden en op het veiligheidspersoneel dat handelingen uitvoert met betrekking tot de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting.

KB Buiten
Rijpaden art 6/2,
§1

Beschrijving:

Deze titel is van toepassing op het veiligheidspersoneel van de spoorwegondernemingen of op dewelke de spoorwegondernemingen een beroep doen dat veiligheidskritieke taken van besturing van een krachtvoertuig verricht in het kader van de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting wanneer deze taak niet wordt uitgevoerd door een treinbestuurder.

Wanneer het veiligheidspersoneel bedoeld in het eerste lid in het kader van de bediening van een installatie of een private spoor aansluiting een veiligheidskritieke taak andere dan de besturing van een krachtvoertuig verricht die de spoorwegonderneming die hem tewerkstelt geïdentificeerd heeft overeenkomstig hoofdstuk 3 van het koninklijk besluit "Veiligheidspersoneel", past deze onderneming de bepalingen van het genoemde hoofdstuk toe.

Uitleg:

De spoorwegonderneming kan een beroep doen op veiligheidspersoneel dat veiligheidskritieke taken van besturing van een krachtvoertuig verricht in het kader van de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting wanneer deze taak niet wordt uitgevoerd door een treinbestuurder. Indien dit personeel andere kritieke veiligheidstaken uitvoert, dient de spoorwegonderneming te verwijzen naar hoofdstuk 3 van het KB Veiligheidspersoneel.

Verwachte documentatie:

- Een beschrijving van de activiteiten van de spoorwegonderneming die duidelijk dergelijke type activiteiten identificeert.
- Documentatie die aantoont dat hoofdstuk 3 van het KB Veiligheidspersoneel in rekening werd gebracht indien andere veiligheidstaken dan het besturen van een krachtvoertuig dienen uitgevoerd te worden door bedoeld in dit artikel van het KB Buiten Rijpaden.



**Dienst veiligheid en interoperabiliteit
van de spoorwegen**

<p>KB Buiten Rijpaden art 6/2, §2</p>	<p>Beschrijving: Het veiligheidspersoneel bedoeld in deze titel en gecertificeerd overeenkomstig artikel 6/7 is gemachtigd voor het verzekeren van de bediening van een krachtvoertuig mits de volgende cumulatieve voorwaarden vervuld zijn: 1° enkel met het oog op het verzekeren van de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting; 2° enkel in het kader van rangeerbewegingen; 3° uitsluitend binnen de geografische en operationele grenzen beschreven door het lokaal protocol bedoeld in artikel 4, § 3. Indien het lokaal protocol het verkeer via een gedeelte van de hoofdsporen of een plaatselijke lijn toelaat, worden de geografische en operationele grenzen dienovereenkomstig voorgeschreven; 4° in voorkomend geval, met naleving van de veiligheidsmaatregelen voorgeschreven door de infrastructuurbeheerder overeenkomstig artikel 4, § 3, in het kader van het verkeer via een gedeelte van de hoofdsporen of een plaatselijke lijn, voor wat betreft het rollend materieel dat geen gebruik maakt van rijpaden dat een attest van technische controle heeft gekregen overeenkomstig titel I van dit besluit.</p> <p>Uitleg: Dit artikel definieert de voorwaarden en limieten waaronder dit type personeel dient te handelen.</p> <p>Verwachte documentatie:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Documentatie die aantoont dat de cumulatieve voorwaarden opgenomen in dit artikel van het KB Rijpaden worden nageleefd.■ Bewijs van het bestaan van een plaatselijk protocol dat tussen de SO en de IB werd ondertekend.■ De beschrijving van de maatregelen die zijn genomen om ervoor te zorgen dat de voorwaarden en limieten waaronder dit soort personeel moet handelen, onder haar aandacht zijn gebracht.		
---	---	--	--



<p>KB Buiten Rijpaden art. 6/3, §1</p>	<p>Beschrijving: Hoofdstuk 2 van het koninklijk besluit “Veiligheidspersoneel” is van toepassing op het veiligheidspersoneel bedoeld in artikel 6/2.</p> <p>Uitleg: Het betreft regels en vereisten voor veiligheidspersoneel dat een veiligheidsrisico inhoudt. Hoofdstuk 2 van het KB Veiligheidspersoneel specificeert de rol en macht van de IB bij het controleren van het alcoholgehalte van het veiligheidspersoneel en hun schorsing (door de preventieve maatregel bedoeld in artikel 70, § 3, van de Spoorcodex), in het geval dat het personeelslid een risico vormt voor de spoorwegveiligheid. Hoofdstuk 2 van het KB Veiligheidspersoneel definieert ook de verplichtingen van leden van het veiligheidspersoneel of de SO in het geval dat een lid van het veiligheidspersoneel een risico zou vormen. Deze regels en vereisten zijn van toepassing op het veiligheidspersoneel dat veiligheidskritieke taken van besturing van een krachtvoertuig verricht in het kader van de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting wanneer deze taak niet wordt uitgevoerd door een treinbestuurder.</p> <p>Verwachte documentatie:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Documentatie die aantoont dat hoofdstuk 2 van het KB Veiligheidspersoneel in rekening werd gebracht.		
<p>KB Buiten Rijpaden art. 6/3, §2</p>	<p>Beschrijving: Het veiligheidspersoneelslid bedoeld in artikel 6/2 heeft de volle leeftijd van achttien jaar bereikt.</p> <p>Uitleg: Het veiligheidspersoneel dat veiligheidskritieke taken van besturing van een krachtvoertuig verricht in het kader van de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting wanneer deze taak niet wordt uitgevoerd door een treinbestuurder is onderworpen aan een leeftijdsvoorwaarde.</p>		



	<p>Verwachte documentatie:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Het bestaan van dit selectie criterium in de context van het wervingsproces en de certificering door de SO.		
KB Buiten Rijpaden art. 6/4	<p>Beschrijving: Het veiligheidspersoneelslid bedoeld in artikel 6/2 voldoet aan de kennis bedoeld in de bijlage 2 voor de uitvoering van de betrokken veiligheidskritieke taak.</p> <p>Uitleg: De minimaal te verwerven kennis voor de uitvoering van de kritieke veiligheidskritieke taken van besturing van een krachtvoertuig verricht in het kader van de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting wanneer deze taak niet wordt uitgevoerd door een treinbestuurder is vermeld in bijlage 2 van dit KB.</p> <p>Verwachte documentatie: De verstrekte documentatie moet de volgende aspecten omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Documentatie die aantoont dat de SO rekening houdt met de in bijlage 2 vermelde kennis.■ De opleidingsspecificaties die worden gebruikt voor de opleiding van deze kritieke veiligheidstaak omvatten de in bijlage 2 vermelde kennis.■ De beroepsdocumenten die consistent zijn met de in bijlage 2 vermelde minimale te verwerven kennis.		
KB Buiten Rijpaden art. 6/5, §1	<p>Beschrijving: Punt 4.6 van de TSI OPE betreffende de eisen inzake beroepsbekwaamheden is van toepassing op al het personeel dat de in artikel 6/2 bedoelde veiligheidskritieke taken verricht.</p> <p>Uitleg: Dit is een regel met betrekking tot de vereisten voor de vakbekwaamheid van het veiligheidspersoneel van de spoorwegondernemingen of de ondernemingen waarop de spoorwegondernemingen een beroep doen dat veiligheidskritieke taken van</p>		



	<p>besturing van een krachtvoertuig verricht in het kader van de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting wanneer deze taak niet wordt uitgevoerd door een treinbestuurder. Het KB verwijst naar de bepalingen van de TSI OPE op dit gebied.</p> <p>Punt 4.6 van de TSI OPE specificeert met name de volgende vereisten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Veiligheidspersoneel moet "de juiste professionele vaardigheden hebben verworven om alle veiligheidskritieke taken uit te voeren die nodig zijn in normale omstandigheden, bij gestoord bedrijf en in noodsituaties"■ De SO voeren een analyse van de opleidingsbehoeften uit voor hun personeel en definiëren een proces voor het herzien en bijwerken van hun opleidingsbehoeften■ De SO zijn verplicht om het beoordelingsproces voor hun veiligheidspersoneel te definiëren om te voldoen aan de vereisten die zijn gespecificeerd in Verordening (EU) 2018/762 <p>Verwachte documentatie:</p> <p>De documentatie moet het volgende bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Procedures voor het analyseren van vaardigheden en opleidingsbehoeften voor het bovenvermelde veiligheidspersoneel. Dit moet zowel professionele als taalvaardigheden omvatten.■ De professionele vaardigheden die vereist zijn voor de bovenvermelde veiligheidskritieke taken die door de SO worden uitgevoerd (verzameling voor vaardigheden).■ Het opleidingsprogramma voor het bovenvermelde veiligheidspersoneel en de link tussen de inhoud van dit opleidingsprogramma en het verwerven van de professionele vaardigheden die nodig zijn om de bovenvermelde kritieke veiligheidstaken uit te voeren.■ De pedagogische documentatie die wordt gebruikt voor de opleiding van bovenvermelde veiligheidspersoneel, evenals de link tussen de pedagogische documentatie en de te verwerven vaardigheden.		
--	--	--	--



	<ul style="list-style-type: none">■ Een beschrijving van het beoordelingsproces van het bovenvermelde veiligheidspersoneel.		
KB Buiten Rijpaden art. 6/5, §2	<p>Beschrijving: Punt 4.7. van de TSI OPE betreffende de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften is van toepassing op al het personeel dat de in artikel 6/2 bedoelde veiligheidskritieke taken verricht.</p> <p>In afwijking van het eerste lid: 1° is punt 4.7.2.2.1. van de TSI OPE met betrekking tot de frequentie van de keuringen niet van toepassing en bepaalt de spoorwegonderneming de frequentie van de betreffende keuringen; 2° wordt het veiligheidspersoneelslid dat een krachtvoertuig bestuurt in het kader van de bediening van een installatie of een private spoor aansluiting vóór de inwerkingtreding van het koninklijk besluit van 9 maart 2021 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 mei 2013 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel zonder het gebruik van rijpaden en op het veiligheidspersoneel dat handelingen uitvoert met betrekking tot de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting, geacht te voldoen aan de vereisten van punt 4.7.2.1 van de TSI OPE.</p> <p>Uitleg: Dit is een regel met betrekking tot de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften van het veiligheidspersoneel van de spoorwegondernemingen of de ondernemingen waarop de spoorwegondernemingen een beroep doen dat veiligheidskritieke taken van besturing van een krachtvoertuig verricht in het kader van de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting wanneer deze taak niet wordt uitgevoerd door een treinbestuurder. Het KB verwijst naar de bepalingen van de TSI OPE op dit gebied.</p> <p>Punt 4.7 van de TSI OPE vereist met name verschillende soorten onderzoeken:</p>		



- Medisch onderzoek voor de aanstelling. De inhoud van dit onderzoek wordt gespecificeerd in punt 4.7.2.1.1 van de TSI OPE.
- Psychologische beoordeling voor de aanstelling. De inhoud van deze beoordelingen wordt gespecificeerd in punt 4.7.2.1.2 van de TSI OPE
- Periodiek medisch onderzoek. Punt 4.7.2.2.1 van de TSI OPE is niet van toepassing: de spoorwegonderneming bepaalt de frequentie van deze onderzoeken voor het bovenvermeld veiligheidspersoneel. De minimuminhoud van het periodieke onderzoek is gespecificeerd in punt 4.7.2.2.2 van de TSI OPE.
- Medisch onderzoek of aanvullende psychologische beoordeling. De voorwaarden en het principe van deze onderzoeken en / of evaluaties zijn uiteengezet in punt 4.7.2.2.3 van de TSI OPE.

Het veiligheidspersoneelslid dat reeds een krachtvoertuig bestuurde in het kader van de bediening van een installatie of een private spoor aansluiting vóór de inwerkingtreding van het KB Buiten Rijpaden wordt geacht te voldoen aan de vereisten van punt 4.7.2.1 van de TSI OPE.

De SO moet in zijn VBS de medische en psychologische omstandigheden documenteren die van toepassing zijn op bovenvermelde veiligheidskritieke taken. Er moet daarom een duidelijke traceerbaarheid zijn tussen medische en psychologische criteria en bovenvermelde veiligheidskritieke taken.

Verwachte documentatie:

De documentatie van de SO moet de volgende punten beschrijven:

- De door de SO gekozen organen voor het uitvoeren van medische onderzoeken en psychologische beoordelingen van het bovenvermelde veiligheidspersoneel.
- De inhoud van medische onderzoeken en psychologische beoordelingen voorafgaand aan de aanstelling (met inachtneming van de minimumvereisten in punt 4.7.2.1 van de TSI OPE over dit onderwerp).



**Dienst veiligheid en interoperabiliteit
van de spoorwegen**

	<ul style="list-style-type: none">■ De inhoud en frequentie van de periodieke medische onderzoeken na de aanstelling (met inachtneming van de minimumvereisten in punt 4.7.2.2.2 van de TSI OPE over dit onderwerp).■ De omstandigheden waarin de SO het bovenvermelde veiligheidspersoneel onderwerpt aan aanvullende medische of psychologische onderzoeken en hoe de inhoud van deze onderzoeken en beoordelingen wordt bepaald (met inachtneming van de minimumvereisten in punt 4.7.2.3 van de TSI OPE over dit onderwerp). <p>In afwijking hiervan dient de documentatie voor het veiligheidspersoneel dat bovenvermelde veiligheidskritieke taken reeds uitvoerde voor de inwerkingtreding van het KB Buiten Rijpaden de volgende punten beschrijven:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De door de SO gekozen organen voor het uitvoeren van medische onderzoeken en psychologische beoordelingen van het bovenvermelde veiligheidspersoneel.■ De inhoud van medische onderzoeken en psychologische beoordelingen voorafgaand aan de aanstelling (met inachtneming van de minimumvereisten in punt 4.7.2.1. van de TSI OPE over dit onderwerp).		
<p>KB Buiten Rijpaden art. 6/6, §1</p>	<p>Beschrijving: Dit artikel behandelt de taalkennis die het veiligheidspersoneel bedoeld in artikel 6/2 nodig heeft om actief en efficiënt te communiceren in omstandigheden van normaal en gestoord bedrijf of in noodsituaties.</p> <p>De IB stelt de vorm en de inhoud van de mededelingen alsook de te volgen procedures vast in het kader van de elementen die hij overeenkomstig artikel 68, paragraaf 3, van de Spoorcodex, in afwezigheid van TSI's of ter aanvulling van de TSI's, aanneemt.</p> <p>Uitleg: Het KB stelt taalvaardigheidseisen aan het veiligheidspersoneel dat veiligheidskritieke taken van besturing van een krachtvoertuig verricht in het kader van de bediening van</p>		



**Dienst veiligheid en interoperabiliteit
van de spoorwegen**

	<p>een installatie of van een private spoor aansluiting wanneer deze taak niet wordt uitgevoerd door een treinbestuurder uitvoert</p> <p>Artikel 6/6, §1, §2 en §3 behandelen de taalkennis waaraan het bovenvermelde veiligheidspersoneel moet voldoen om actief en effectief kunnen communiceren onder normale omstandigheden bij gestoord bedrijf en in noodsituaties.</p> <p>De IB bepaalt de vorm en inhoud van de communicatie en de procedures die moeten worden gevolgd in het kader van de elementen die hij aanneemt, bij gebrek aan TSI's of in aanvulling op TSI's. De SO moet de inhoud van de communicatie en de te volgen procedures voor communicatie bewaken, bijwerken en beschikbaar stellen aan veiligheidspersoneel. Deze zijn opgesteld door de IB en zijn het onderwerp van de RDEI.</p> <p>Verwachte documentatie: Documentatie die beschrijft hoe de SO de door de IB op te volgen communicatieprocedures voor veiligheidspersoneel bijwerkt en beschikbaar stelt.</p>		
KB Buiten Rijpaden art. 6/6, §2	<p>Beschrijving: Het veiligheidspersoneel dat met de IB communiceert over doorslaggevende veiligheidsvragen, beschikt over een voldoende taalkennisniveau van de door de IB voorgeschreven talen.</p> <p>De taalkennis van het veiligheidspersoneel stelt de personeelsleden ten minste in staat een minimaal gesprek te voeren en informatie over veiligheid, werkorganisatie en stiptheid van het treinverkeer uit te wisselen volgens de bepalingen opgenomen in de elementen die de IB overeenkomstig artikel 68, paragraaf 3, van de Spoorcodex, in afwezigheid van TSI's of ter aanvulling van de TSI's, aanneemt.</p> <p>Deze communicaties steunen op geformaliseerde procedures waarbij beroep wordt gedaan op geschreven berichten en/of formulieren opgelegd door de IB.</p>		



	<p>Uitleg: Dit is een regel om de risico's in verband met veiligheidscommunicatie te verminderen, in het geval dat de voertaal van de IB niet de moedertaal van het veiligheidspersoneel is.</p> <p>Deze vereiste is van toepassing op het veiligheidspersoneel dat veiligheidskritieke taken van besturing van een krachtvoertuig verricht in het kader van de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting wanneer deze taak niet wordt uitgevoerd door een treinbestuurder.</p> <p>De IB bepaalt formele procedures, schriftelijke berichten en formulieren voor operationele communicatie via de RDEI. Veiligheidspersoneel dat mogelijk verplicht is deze communicatiemethoden toe te passen in een taal die niet hun moedertaal is, moet een voldoende bekwaamheidsniveau hebben in de voertaal van de IB.</p> <p>Het KB bepaalt eenvoudig dat het taalniveau van het bovenvermelde veiligheidspersoneel voldoende moet zijn. Het is aan de SO om de criteria vast te stellen om te bepalen of de beheersing van de taalvaardigheid toereikend is en om te bepalen op welke manier zij de zekerheid verkrijgt dat hieraan wordt voldaan.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten beschrijven:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De formele procedures voor het gebruik van schriftelijke berichten en / of formulieren opgelegd door IB via de RDEI. Deze formele procedures moeten worden opgenomen in de bedrijfsdocumentatie met betrekking tot het bovenvermelde veiligheidspersoneel dat ze moet implementeren.■ De manier waarop het bovenvermelde veiligheidspersoneel is opgeleid om IB-berichten en / of formulieren te gebruiken die relevant zijn voor hun veiligheidskritieke taken. <p>De manier waarop de SO taalkundige opleiding biedt voor het bovenvermelde veiligheidspersoneel, zodat zij een voldoende niveau van taalkundige bekwaamheid</p>			
--	--	--	--	--



**Dienst veiligheid en interoperabiliteit
van de spoorwegen**

	<p>verwerven om de veiligheidskritieke taken uit te voeren waarvoor zij verantwoordelijk zijn en om de bijbehorende veiligheidscommunicatie te waarborgen, in overeenstemming met de bepalingen van de RDEI. De SO moet dit type opleiding aanbieden wanneer het veiligheidspersoneel dat op het raakvlak met de IB werkt, moet werken in situaties waarin de voertaal van de IB niet overeenkomt met hun moedertaal.</p>		
<p>KB Buiten Rijpaden art. 6/6, §3</p>	<p>Beschrijving: De spoorwegonderneming beschrijft in haar veiligheidsbeheersysteem de taalvaardigheden die verbonden zijn aan de veiligheidskritieke taak die zij geïdentificeerd heeft in functie van de door de IB opgegeven talen.</p> <p>De spoorwegonderneming evalueert de taalvaardigheden tijdens de certificering bedoeld in artikel 6/7 en baseert haar evaluatie op drie taalkennisniveaus:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Voldoende taalkennis in de Franse taal2. Voldoende taalkennis in de Nederlandse taal3. Voldoende taalkennis in de Franse en de Nederlandse taal <p>Uitleg: Dit is een regel om de risico's in verband met communicatie te verminderen, vooral in het geval dat de voertaal van de IB niet de moedertaal van het veiligheidspersoneel is. Deze vereiste is van toepassing op het veiligheidspersoneel dat de veiligheidskritieke taken van besturing van een krachtvoertuig verricht in het kader van de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting wanneer deze taak niet wordt uitgevoerd door een treinbestuurder uitvoert.</p> <p>Het KB schrijft eenvoudig voor dat het bovenvermelde veiligheidspersoneel een voldoende niveau van taalvaardigheid moet hebben in de operationele taal van de IB, maar schrijft geen niveau van taal als zodanig voor. Het is aan de SO om de taalvaardigheidseisen vast te stellen waaraan het bovenvermelde veiligheidspersoneel in elke taal moet voldoen, afhankelijk van de locatie van de werkstations en de operationele taalvereisten (de operationele taal wordt gedefinieerd door de IB).</p>		



Naast de werkplek (die de operationele taal bepaalt die door de IB wordt bepaald), moet de SO, om het vereiste taalniveau te bepalen, met name rekening houden met de aard van de communicatie die het veiligheidspersoneel met de IB moet uitvoeren, als onderdeel van de uitvoering van veiligheidskritieke taken, zowel in normale omstandigheden, bij gestoord bedrijf en in noodsituaties.

Op basis van haar taalvaardigheidseisen voor het bovenvermelde veiligheidspersoneel moet de SO de taalvaardigheid van haar veiligheidspersoneel beoordelen om ervoor te zorgen dat zij een voldoende niveau van de operationele ta(a)l(en) beheers(en)t waarin hij / zij moet werken, indien de betreffende operationele taal / talen niet overeenkomt met de moedertaal van het veiligheidspersoneel.

Verwachte documentatie:

De verwachte documentatie moet de volgende aspecten beschrijven:

- Het niveau van taalvaardigheid dat vereist is voor het bovenvermelde veiligheidspersoneel, in het Frans en het Nederlands, afhankelijk van hun plaats van opdracht, de veiligheidskritieke taken die zij uitvoeren en het bestaan van een raakvlak tussen de IB en de SO.
- De manier waarop de SO taalkundige opleiding biedt voor het bovenvermelde veiligheidspersoneel, zodat zij een voldoende niveau van taalkundige bekwaamheid verwerven om de veiligheidskritieke taken uit te voeren waarvoor zij verantwoordelijk zijn en om de bijbehorende veiligheidscommunicatie te waarborgen, in overeenstemming met de bepalingen van de RDEI. De SO moet dit type opleiding aanbieden wanneer het bovenvermelde veiligheidspersoneel dat aan op het raakvlak met de IB werkt, moet werken in situaties waarin de voertaal van de IB niet overeenkomt met hun moedertaal.
- De manier waarop de SO de zekerheid verkrijgt dat het bovenvermelde veiligheidspersoneel voldoende taalniveau (s) heeft verworven, met name door middel van beoordelingen. Uit de documentatie moet met name blijken dat de SO haar beoordeling baseert op drie niveaus van taalvaardigheid:



**Dienst veiligheid en interoperabiliteit
van de spoorwegen**

	<ol style="list-style-type: none">1. voldoende taalkennis in de Franse taal2. voldoende taalkennis in de Nederlandse taal3. voldoende taalkennis in de Franse en de Nederlandse taal . <p>Er moet opgemerkt worden dat de beoordeling van taalvaardigheid alleen vereist is voor zover de voertaal van de IB niet overeenkomt met de moedertaal van het veiligheidspersoneel.</p>		
KB Buiten Rijpaden art. 6/7, §1	<p>Beschrijving: De spoorwegonderneming overhandigt aan het veiligheidspersoneelslid bedoeld in artikel 6/2 een document dat certificeert dat hij gemachtigd is één of meerdere veiligheidskritieke taken te verrichten.</p> <p>Het veiligheidspersoneelslid is in staat om dit document op elk ogenblik tijdens de uitoefening van zijn werk te tonen.</p> <p>Uitleg: Het is een regel die bedoeld is om de risico's te verminderen die gepaard gaan met de uitvoering van veiligheidskritieke taken door onbevoegd personeel (en dus mogelijk onopgeleid, medisch, psychisch arbeidsongeschikt etc.). Deze regel is van toepassing op het veiligheidspersoneel dat de veiligheidskritieke taken van besturing van een krachtvoertuig verricht in het kader van de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting wanneer deze taak niet wordt uitgevoerd door een treinbestuurder uitvoert.</p> <p>De SO moet het document waarin de machtiging wordt gecertificeerd systematisch afgeven aan het bovenvermelde veiligheidspersoneel dat namens hen veiligheidskritieke taken uitvoert, of het nu het eigen personeel van de SO is of het personeel van onderaannemers.</p>		



	<p>Gelet op de overige vereisten van het Koninklijk Besluit, kan de afgifte van een document dat de machtiging certificeert alleen worden toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De medewerker is medisch geschikt. Dit betekent dat het medisch onderzoek het mogelijk heeft gemaakt om te certificeren dat het personeelslid voldoet aan de medische criteria voor de veiligheidskritieke taak (taken) waarvoor hij / zij een document zal krijgen dat de machtiging certificeert.■ De medewerker is psychologisch geschikt. Dit betekent dat de psychologische beoordeling het mogelijk heeft gemaakt om te certificeren dat het personeelslid voldoet aan de psychologische criteria voor de veiligheidskritieke taak (taken) waarvoor hij / zij een document zal krijgen dat de machtiging certificeert.■ De medewerker is professioneel geschikt. Dit betekent dat de veiligheidsbediende de professionele vaardigheden heeft verworven die nodig zijn om de veiligheidskritieke taak (taken) uit te voeren waarvoor hij / zij een document krijgt dat de machtiging certificeert. Dit is met name geverifieerd door middel van een passende professionele beoordeling. <p>Het VBS van de SO moet de afgiften van de documenten dat de machtiging certificeert regelen zodat deze alleen worden afgegeven aan personeelsleden die medisch, psychologisch en professioneel geschikt zijn. Het VBS moet met name duidelijk de personen identificeren die voldoende bevoegdheid hebben om namens de SO documenten af te geven die de machtiging certificeert.</p> <p><i>Nota: De SO is verantwoordelijk voor het veiligheidspersoneel van de onderaannemer en moet dit personeel integreren in haar veiligheidsbeheersysteem. Dit betekent dat de SO verantwoordelijk is voor alle aspecten die verband houden met het beheer van dit personeel (identificatie van vaardigheidsbehoeften, ontwikkeling van vaardigheden, controle en monitoring van veiligheidspersoneel, afgifte van documenten die de machtiging certificeren, enz.). Er moet echter worden opgemerkt dat dit niet uitsluit dat contractuele bepalingen tussen de SO en de onderaannemer worden aangenomen, waardoor de</i></p>		
--	---	--	--



	<p>SO haar onderaannemers elementen van het beheer van veiligheidspersoneel kan toevertrouwen - niettemin blijft de SO verantwoordelijk voor deze categorie medewerkers.</p> <p>Veiligheidspersoneel moet zich ervan bewust zijn dat ze tijdens hun werk altijd in het bezit moeten zijn van hun documenten die de machtiging certificeren.</p> <p>Elke drager is mogelijk voor het document dat de machtiging certificeert. Een digitale versie is dus mogelijk. Als dit het geval is, moeten de voorwaarden met betrekking tot het beheer van dergelijke digitale documenten in het VBS worden gedefinieerd om te voorkomen dat ze worden vervalst of gewijzigd. Er moet ook worden gezorgd dat een bevoegde derde partij op elk moment en vanaf elke locatie toegang heeft tot de informatie in deze digitale documenten.</p> <p>Verwachte documentatie:</p> <p>De documentatie van de spoorwegonderneming moet de volgende aspecten bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Een beschrijving van het proces voor de afgifte van het document dat de machtiging certificeert en de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om de afgifte van een dergelijk document aan een lid van het bovenvermelde veiligheidspersoneel toe te staan.■ Duidelijke identificatie van de personen die bevoegd zijn om namens de SO documenten af te geven die de machtiging certificeert.■ De maatregelen die de SO heeft genomen om vervalsing of wijziging van documenten te voorkomen, met name in het geval van de afgifte van digitale documenten.■ Het modeldocument dat de machtiging van veiligheidspersoneel certificeert (zie art. 6, §2 hieronder).■ De verplichting voor het bovenvermelde veiligheidspersoneel om hun documenten op elk moment tijdens hun werk te kunnen voorleggen en een beschrijving van hoe het bovenvermelde veiligheidspersoneel van deze verplichting op de hoogte werd gebracht.		
--	---	--	--



<p>KB Buiten Rijpaden art. 6/7, §2</p>	<p>Beschrijving: Het document bedoeld in paragraaf I bevat ten minste de volgende gegevens:</p> <ol style="list-style-type: none">1. de naam, de voornaam en de geboortedatum2. de veiligheidskritieke taak of taken die toegelaten is (zijn)3. De vervaldatum van de machtiging4. de werkpost(en) waar deze taak(taken) mag (mogen) worden uitgeoefend wanneer deze werkpost een bijzondere kennis van de lokale toestellen met betrekking tot de veiligheid van het spoorverkeer vereist . <p>Uitleg: Deze vereiste van het KB is van toepassing op het veiligheidspersoneel dat de veiligheidskritieke taken van besturing van een krachtvoertuig verricht in het kader van de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting wanneer deze taak niet wordt uitgevoerd door een treinbestuurder uitvoert.</p> <p>Dit is een regel om de risico's te verminderen die gepaard gaan met de uitvoering van bovenvermelde veiligheidskritieke taken door onbevoegd personeel (en dus mogelijk onopgeleid, medisch, psychisch arbeidsongeschikt etc.). Het KB specificeert de minimale inhoud van de documenten die de machtiging certificeren. De documenten die de machtiging certificeren, kunnen aanvullende informatie bevatten als de SO dit nuttig acht.</p> <p>De SO kan uiteraard aanvullende informatie opnemen in haar modeldocument waarin de machtiging wordt gecertificeerd, met name als zij het nodig acht de machtiging te kaderen en af te bakenen om veiligheidskritieke taken uit te voeren. Dit zijn slechts minimumvereisten op dit gebied.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet een modeldocument bevatten dat de machtiging van het bovenvermelde veiligheidspersoneel bevestigt. Het door de SO gebruikte documentmodel moet ten minste de volgende informatie bevatten:</p> <ol style="list-style-type: none">1. de naam, de voornaam en de geboortedatum2. de veiligheidskritieke taak of taken die toegelaten is (zijn)		
--	---	--	--



**Dienst veiligheid en interoperabiliteit
van de spoorwegen**

	<ol style="list-style-type: none">3. de vervaldatum van de machtiging4. de werkpost(en) waar deze taak(taken) mag (mogen) worden uitgeoefend wanneer deze werkpost vereist:<ul style="list-style-type: none">- een bijzondere kennis met betrekking tot de bediening van apparaten in verband met de veiligheid van het treinverkeer;- of specifieke vaardigheden geïdentificeerd door de SO		
KB Buiten Rijpaden art. 6/8	<p>Beschrijving: De certificering afgeleverd door de spoorwegonderneming is slechts geldig als de volgende voorwaarden voldaan zijn:</p> <ol style="list-style-type: none">1. naleving van de frequentie van de onderzoeken met betrekking tot de voorwaarden inzake gezondheid en veiligheid zoals bepaald door de spoorwegonderneming2. naleving van de vereisten bepaald door de spoorwegonderneming inzake voortdurende opleiding3. voldoende continuïteit in de uitoefening van de betrokken veiligheidskritieke taak <p>De spoorwegonderneming bepaalt de voorwaarden inzake voldoende continuïteit in zijn veiligheidsbeheersysteem.</p> <p>Uitleg: Deze vereiste is van toepassing op het veiligheidspersoneel dat de veiligheidskritieke taken van besturing van een krachtvoertuig verricht in het kader van de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting wanneer deze taak niet wordt uitgevoerd door een treinbestuurder uitvoert.</p> <p>Het is een regel om de risico's te verminderen die gepaard gaan met het uitvoeren van veiligheidskritieke taken door personeel dat in de loop van de tijd medisch, psychologisch of professioneel arbeidsongeschikt is geworden.</p>		



	<p>De SO moet met drie aspecten rekening houden bij de beslissing om de certificering van veiligheidspersoneel al dan niet te behouden:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Periodieke medische onderzoeken en psychologische beoordelingen. Punt 4.7 van de TSI OPE stelt de minimumvereisten op dit gebied vast (zie artikel 6/5, §2 over dit onderwerp). De TSI OPE legt zowel de minimumfrequenties als de inhoud van periodieke medische onderzoeken op, maar stelt geen eisen aan periodieke psychologische evaluatie. De SO kan besluiten om binnen haar VBS deze eisen te stellen■ Voortdurende opleiding. Vereisten voor voortdurende opleiding worden vastgesteld met betrekking tot punt 4.6 van de TSI OPE (zie artikel 6/5, §1). Punt 4.6 van de TSI OPE verwijst zelf naar de eisen van Verordening (EU) 2018/762 op dit gebied. De SO heeft een algemene verplichting tot voortdurende opleiding van haar veiligheidspersoneel, die haar in staat moet stellen ervoor te zorgen dat de vaardigheden van haar veiligheidspersoneel worden gehandhaafd en indien nodig versterkt.■ Voldoende continuïteit bij de uitvoering van de veiligheidskritieke taak. Er is geen specifieke en voorgeschreven vereiste in de regelgeving over dit onderwerp. Het is aan de SO om de eisen voor de bovenvermelde veiligheidskritieke taken te definiëren op basis van haar analyses, binnen haar VBS. De SO dient met name een tijdslimiet vast te stellen voor de onderbreking van de uitoefening van veiligheidskritieke taken, evenals een minimale frequentie van uitvoering van veiligheidskritieke taken die leiden tot aanvullende opleiding en / of herbeoordeling van vakbekwaamheid. <p>In termen van aanvullende opleiding en voldoende bedrijfscontinuïteit is het ook hier nodig om de koppeling te maken met de vereiste van punt 4.2.3 van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/762, die de oprichting vereist een systeem “voor de terugkeer naar het werk van personeel na een ongeval / incident of een langdurige afwezigheid; het voorziet met name in aanvullende opleiding indien nodig.”</p> <p><i>Nota: er is geen expliciete vereiste in de regelgeving met betrekking tot de verlenging van certificatie documenten. Artikel 6/7, §2 dat de eisen met betrekking tot de inhoud van</i></p>		
--	--	--	--



documenten die de machtiging certificeren, bepaalt echter dat deze een "vervaldatum" moeten bevatten. Om de consistentie tussen de geldigheidsvoorwaarden van de certificering (zoals aangegeven in artikel 14) en de vervaldatum daarvan te verzekeren, kan het raadzaam zijn om ervoor te zorgen dat de datum van termijn is in overeenstemming met de vervaldata van de geldigheidsvoorwaarden van de certificering.

Verwachte documentatie:

De documentatie van de aanvrager moet het volgende beschrijven:

- De eisen van de SO voor periodieke medische onderzoeken en psychologische beoordelingen voor de bovenvermelde veiligheidskritieke taken.
- De eisen van de SO in termen van voortdurende opleiding, voor de bovenvermelde veiligheidskritieke taken.
- De criteria van voldoende continuïteit voor de uitvoering van de bovenvermelde veiligheidskritieke taken. In het bijzonder moeten ze de vereisten van de SO specificeren voor het handhaven van certificering in termen van de minimale frequentie van uitvoering van de veiligheidskritieke taak en / of in termen van de periode van onderbreking van de uitvoering van de veiligheidskritieke taak. (rekening houdend met, indien relevant, criteria die verband houden met de uitvoering van veiligheidskritieke taken op een specifiek werkstation).
- De manier waarop de SO ervoor zorgt dat alleen veiligheidspersoneel dat voldoet aan veiligheid en gezondheid, voortdurende opleiding en voldoende continuïteitseisen de bovenvermelde veiligheidskritieke taken uitvoert.
- De manier waarop de SO ervoor zorgt dat documenten die de machtiging certificeren niet in het bezit zijn van personeel dat niet voldoet aan de eisen van het VBS van de SO met betrekking tot gezondheids- en veiligheidsvoorwaarden, voortdurende opleiding of continuïteit van de bovenvermelde veiligheidstaken.



Koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen

<p>KB Onderzoeksregels, art. 3 §3</p>	<p>Beschrijving: Elk exploitatieongeval of -incident wordt geclassificeerd overeenkomstig de criteria vastgesteld in bijlage V.</p> <p>Uitleg: Om de registratie en classificatie van ongevallen en incidenten te optimaliseren, zijn classificatiecriteria opgesteld die moeten worden gebruikt en gerespecteerd voor het rapporteren van dergelijke feiten op het Belgische spoorwegennetwerk.</p> <p>De criteria vastgelegd in bijlage V van het KB Onderzoeksregels zijn opgedeeld in vier tabellen:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Tabel I : Categorieën van ongevallen■ Tabel II : Oorzaak van het ongeval■ Tabel III: Gevolgen van de ongevallen■ Tabel IV: Kosten naar aanleiding van het ongeval <p>Elk exploitatieongeval en -incident of met een weerslag de exploitatie op het Belgische spoorwegennetwerk dient te worden geclassificeerd overeenkomstig de criteria vastgelegd in deze vier tabellen.</p> <p>Verwachte documentatie: Een procedure die verduidelijkt wie verantwoordelijk is voor de rangschikking van exploitatieongevallen en -incidenten op het Belgische spoorwegennetwerk en waarin de criteria vastgesteld in bijlage V van het KB Onderzoeksregels zijn geïntegreerd of die minstens verwijst naar bijlage V van het KB Onderzoeksregels.</p>		
<p>KB Onderzoeksregels, art. 3 §4</p>	<p>Beschrijving: De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen volgen voor de opmaak van hun verslag de criteria vastgesteld in bijlage VI.</p>		



	<p>Uitleg: De spoorwegondernemingen dienen bij het onderzoek van exploitatieongevallen en -incidenten een onderzoeksverslag op te stellen. Voor exploitatieongevallen en -incidenten op het Belgische spoorwegennetwerk dienen de spoorwegondernemingen voor de opmaak van hun verslag de criteria vastgesteld in bijlage VI van het KB Onderzoeksregels te volgen.</p> <p>Verwachte documentatie: De documentatie moet de volgende aspecten beschrijven:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Template van het onderzoeksverslag voor exploitatieongevallen en -incidenten op het Belgische spoorwegennetwerk.■ Procedure die verduidelijkt wie verantwoordelijk is voor het onderzoek van exploitatieongevallen en -incidenten op het Belgische spoorwegennetwerk en waarin de bovenvermelde template is geïntegreerd.		
KB Onderzoeksregels, art. 8 §1	<p>Beschrijving: De spoorweginfrastructuurbeheerder en de betrokken spoorwegonderneming of spoorwegondernemingen stellen alles in het werk om spontaan en volledig mee te werken aan het vaststellen van de oorzaken van het ongeval.</p> <p>Uitleg: Om herhaling van een ongeval te voorkomen is het belangrijk om de oorzaken van het ongeval te achterhalen. Hiervoor dienen alle betrokkenen spontaan en volledig mee te werken aan het onderzoek door het onderzoeksorgaan.</p> <p>Verwachte documentatie: De manier waarop de spoorwegonderneming verzekert dat haar personeelsleden spontaan en volledig mee te werken aan het vaststellen van de oorzaken van het ongeval.</p>		



**Dienst veiligheid en interoperabiliteit
van de spoorwegen**

<p>KB Onderzoeksregels, art 8 §2</p>	<p>Beschrijving: Zij onthouden zich van elke niet vooraf met het onderzoeksorgaan overlegde maatregel die het opsporen van de oorzaken zou kunnen vertragen of hinderen.</p> <p>In het bijzonder, en vanaf het moment van kennisgeving door het onderzoeksorgaan van zijn beslissing om zich te begeven naar de plaats van het ongeval of het incident, is het verboden voor de spoorweginfrastructuurbeheerder en/of aan de betrokken spoorwegondernemingen om, zonder toestemming van de onderzoekers van het onderzoeksorgaan, in te grijpen in een element dat een ongeval of incident heeft ondergaan of veroorzaakt, tenzij dit ingrijpen noodzakelijk is (voor het wegnemen of verlichten van circulatieproblemen).</p> <p>De wijzingen die werden aangebracht op de plaats van het ongeval of incident worden indien mogelijk schriftelijk beschreven en worden gefotografeerd door de spoorweginfrastructuurbeheerders en/of betrokken spoorwegondernemingen en/of andere diensten</p> <p>Uitleg: Aangezien de spoorwegonderneming spontaan en volledig dient mee te werken met het onderzoeksorgaan om de oorzaken van een ongeval te achterhalen dienen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de betrokken spoorwegonderneming of spoorwegondernemingen zich te onthouden van elke niet vooraf met het onderzoeksorgaan overlegde maatregel die het opsporen van de oorzaken zou kunnen vertragen of hinderen.</p> <p>Het ingrijpen is een element dat een ongeval of incident heeft ondergaan of veroorzaakt is een maatregel die het opsporen van de oorzaken zou kunnen vertragen of hinderen. Daarom is het verboden voor de spoorweginfrastructuurbeheerder en/of aan de betrokken spoorwegondernemingen om, zonder toestemming van de onderzoekers van het onderzoeksorgaan, in te grijpen in een element dat een ongeval of incident heeft ondergaan of veroorzaakt, tenzij dit ingrijpen noodzakelijk is (voor het wegnemen of verlichten van</p>		
--	--	--	--



**Dienst veiligheid en interoperabiliteit
van de spoorwegen**

	<p>circulatieproblemen) vanaf het moment van kennisgeving door het onderzoeksorgaan van zijn beslissing om zich te begeven naar de plaats van het ongeval of het incident.</p> <p>De wijzingen die werden aangebracht op de plaats van het ongeval of incident dienen indien mogelijk schriftelijk te worden beschreven en te worden gefotografeerd door de spoorweginfrastructuurbeheerders en/of betrokken spoorwegondernemingen en/of andere diensten</p> <p>Verwachte documentatie: De manier waarop de spoorwegonderneming verzekert dat haar personeelsleden zich te onthouden van elke niet vooraf met het onderzoeksorgaan overlegde maatregel die het opsporen van de oorzaken zou kunnen vertragen of hinderen.</p>		
KB Onderzoeksregels, art. 8 §3	<p>Beschrijving: De spoorweginfrastructuurbeheerder en de betrokken spoorwegonderneming of de betrokken spoorwegondernemingen zorgen voor de bewaring van determinerende voorwerpen overeenkomstig de richtlijnen beschreven in bijlage III. Zij dragen de kosten die verbonden zijn aan de naleving van deze richtlijnen.</p> <p>Uitleg: De spoorweginfrastructuurbeheerder en de betrokken spoorwegonderneming of de betrokken spoorwegondernemingen zorgen voor de bewaring van determinerende voorwerpen.</p> <p>De determinerende voorwerpen dienen te worden gemerkt, voorzien van een etiket en verpakt in een verzegeld pakket, derwijze dat de personen die ze hebben verzameld, ze later met zekerheid kunnen herkennen.</p> <p>De voorwerpen blijven ter beschikking van de personen die de opdracht hebben gegeven tot het uitvoeren van een onderzoek of de personen die het onderzoek voeren.</p>		



**Dienst veiligheid en interoperabiliteit
van de spoorwegen**

	<p>Zodra het onderzoek beëindigd is, worden de voorwerpen opgeslagen op de plaats die wordt aangewezen door de bewaarnemer.</p> <p>De bewaartijd bedraagt drie jaar als de voorwerpen betrekking hebben op een ongeval met personen en drie maand in de andere gevallen. De bewaartijd wordt gerekend vanaf het einde van het onderzoek.</p> <p>Het onderzoeksorgaan kan beslissen dat de voorwerpen voor het einde van de drie jaar als de voorwerpen betrekking hebben op een ongeval met personen en drie maand in de andere gevallen mogen worden vrijgegeven. Bij het einde van de bewaring mag de houder zich van de voorwerpen ontdoen, behoudens andersluidende beslissing van de gerechtelijke overheden.</p> <p>De spoorweginfrastructuurbeheerder en de betrokken spoorwegonderneming of de betrokken spoorwegondernemingen.</p> <p>Verwachte documentatie: Beschrijving van de manier waarop de determinerende voorwerpen worden bewaard.</p>		
KB Onderzoeksregels, art. 11	<p>Beschrijving: De hoedanigheid van hoofdonderzoeker, adjunct-onderzoeker of lid van het onderzoeksorgaan wordt kenbaar gemaakt aan derden via een legitimatiekaart waarvan het model is vastgesteld in bijlage II.</p> <p>De hoedanigheid van expert, gemandateerd door het onderzoeksorgaan, wordt per brief ter kennis gebracht aan derden.</p> <p>Uitleg: De hoedanigheid van hoofdonderzoeker, adjunct-onderzoeker of lid van het onderzoeksorgaan wordt kenbaar gemaakt aan derden via een legitimatiekaart. Het model van de legitimatiekaart is vastgesteld in bijlage II van het KB.</p>		



	<p>De personeelsleden van de spoorwegonderneming dienen aan de hand van deze legitimatiekaart in staat te zijn om de onderzoekers van het onderzoeksorgaan te herkennen en te identificeren wanneer deze zich bij hen aanmelden voor het uitvoeren van hun onderzoek. De personeelsleden van de spoorwegonderneming dienen bewust te zijn dat ze spontaan en volledig dienen mee te werken met de personen die hen bovenstaande legitimatiekaart tonen.</p> <p>De hoedanigheid van expert, gemandateerd door het onderzoeksorgaan, wordt per brief ter kennis gebracht aan derden.</p> <p>Verwachte documentatie: De manier waarop spoorwegonderneming haar personeelsleden opleidt hoe ze aan de hand van de legitimatiekaart een hoofdonderzoeker, adjunct-onderzoeker of lid van het onderzoeksorgaan kunnen herkennen zodat ze spontaan en volledig meewerken met het onderzoek.</p>		
<p>Het specifieke geval zoals bedoeld in punt 4.2.2.1.3.2. van TSI OPE.</p>			
VVESI 4.1 Punt 8.2.2	<p>Beschrijving: Het eindsein van goederentreinen bestaat uit twee afneembare elektrische eindseinlantaarns die een rood bestendig (t.t.z. niet-knipperend) licht vertonen en die permanent branden tijdens de rit.</p> <p>Uitleg: Het specifieke geval zoals bedoeld in punt 4.2.2.1.3.2. van de TSI OPE stelt dat België voor goederentreinen haar aangemelde nationale voorschriften mag blijven toepassen dat deze uitgerust moeten zijn met twee permanent oplichtende rode lichten als voorwaarde om op routes van hun spoorwegnet te rijden als dit wordt gerechtvaardigd door exploitatiepraktijken die reeds van toepassing zijn en/of nationale voorschriften die vóór eind januari 2019 aangemeld zijn.</p>		



	<p>De afmetingen en speling van de bevestigingsmiddelen van de eindseinen dienen te voldoen aan punt 4.2.6.3. en aanhangsel E van de TSI WAG.</p> <p>Verwachte documentatie:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Beschrijving van de operationele regels van de spoorwegonderneming om deze bijzonderheid na te leven.■ De manier waarop de SO ervoor zorgt dat haar personeel op de hoogte is van de operationele regels die voor dit punt zijn opgesteld en deze op het terrein implementeert.		
VVESI 4.1 Punt 8.2.4.1	<p>Beschrijving :</p> <p>De afneembare elektrische eindseinlantaarns worden geleverd door de IG. Zij worden geplaatst en aangestoken door een bediende aangeduid door de IG. Zij zijn ofwel uitgerust met een meerpuntsverlichting ofwel met een hulplamp die automatisch gaat branden wanneer de centrale lamp defect is. Vooraleer een eindseinlantaarn te gebruiken moet men de werking ervan controleren en, indien mogelijk, ook van de hulplamp. Een eindsein dat niet naar behoren werkt, mag niet worden gebruikt. Zij mogen enkel achteraan het laatste voertuig worden geplaatst. Elke op een ander voertuig en/of in een andere richting achtergebleven lantaarn moet worden verwijderd. Zij worden in de eindseinhouders van het laatste voertuig geplaatst. Bij gebrek aan een eindseinhouders, wordt gebruik gemaakt van een verplaatsbare houder die op de bufferhuls wordt bevestigd. Het automatisch aansteken van de lantaarn met een lichtgevoelige cel is niet toegelaten.</p> <p>De afmetingen en speling van de bevestigingsmiddelen van de eindseinen dienen te voldoen aan punt 4.2.6.3. en aanhangsel E van de TSI WAG.</p> <p>Uitleg:</p> <p>Het specifieke geval zoals bedoeld in punt 4.2.2.1.3.2. van de TSI OPE stelt dat België voor goederentreinen haar aangemelde nationale voorschriften mag blijven toepassen dat deze uitgerust moeten zijn met twee permanent oplichtende rode lichten als voorwaarde om op routes van hun spoorwegnet te rijden als dit wordt</p>		



	<p>gerechtvaardigd door exploitatiepraktijken die reeds van toepassing zijn en/of nationale voorschriften die vóór eind januari 2019 aangemeld zijn.</p> <p>Verwachte documentatie:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Beschrijving van de operationele regels van de spoorwegonderneming om deze bijzonderheid na te leven.■ De manier waarop de SO ervoor zorgt dat haar personeel op de hoogte is van de operationele regels die voor dit punt zijn opgesteld en deze op het terrein implementeert.		
<p>De door de infrastructuurbeheerder gepubliceerde documenten in toepassing van punt 4.2.3.7. van de TSI OPE</p>			
<p>Maatregelen genomen in toepassing van punt 4.2.3.7 van de TSI OPE</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurgebruikers ontwikkelen een noodplan compatibel met het intern noodplan van de infrastructuurbeheerder en leven de bepalingen ervan na wanneer zij zich in die gevallen bevinden, en voeren deze in in hun interne veiligheidsvoorschriften.</p> <p>Uitleg: Het punt 4.2.3.7. van de TSI OPE stelt:</p> <p><i>“In overleg met:</i></p> <ul style="list-style-type: none">■ <i>Alle spoorwegondernemingen die zijn infrastructuur gebruiken of, waar van toepassing, de vertegenwoordigers van deze spoorwegondernemingen, en</i>■ <i>Eveneens waar van toepassing, aangrenzende infrastructuurbeheerders</i>■ <i>Lokale overheden, plaatselijke of nationale vertegenwoordigers van noodhulpdiensten (met inbegrip van brandweer en hulpdiensten)</i> <p><i>bepaalt en publiceert de infrastructuurbeheerder passende maatregelen om noodsituaties te beheren en het normaal bedrijf op een lijn te herstellen en stelt hij deze beschikbaar.</i></p> <p><i>Deze maatregelen hebben met name betrekking op:</i></p>		



- Botsingen
- Treinbrandingen
- Evacuatie van treinen
- Ongevallen in tunnels
- Incidenten met gevaarlijke goederen
- Ontsporingen

De spoorwegonderneming verstrekt de infrastructuurbeheerder de nodige gegevens in verband met dit soort omstandigheden en met name de berging of het hersporen van hun treinen.

Tevens dient de spoorwegonderneming over procedures te beschikken om de reizigers in kennis te stellen van de nood- en veiligheidsprocedures op de trein.”

Om aan deze eis van de TSI OPE te voldoen, heeft de IB een noodplan opgesteld dat alle door de TSI OPE vastgestelde ongevalssituaties bevat.

Dit noodplan is het onderwerp van bundel 511 – *Noodplan van Infrabel – Coördinatie tussen de IB en de IG's* die deel uitmaakt van deel 5 van de RDEI.

De spoorwegondernemingen moeten de vereisten van de bundel 511 van de RDEI in hun interne veiligheidsregels integreren om te kunnen voldoen aan de eisen met betrekking tot hun rol in het beheer van noodsituaties. Ze moeten ook zorgen voor de opleiding van het personeel dat betrokken is bij het beheer van noodsituaties bij de uitvoering hiervan.

Verwachte documentatie:

De verwachte documentatie moet de volgende aspecten beschrijven:

- De interne veiligheidsregels van de SO. Deze zullen onder meer betrekking hebben op de coördinatie tussen de IB en de IG's die beschreven is in de



**Dienst veiligheid en interoperabiliteit
van de spoorwegen**

	<p>bundel 51 I van de RDEI. De SO zal de verbanden tussen haar interne regels en de RDEI-voorschriften die ze behandelen moeten verduidelijken.</p> <ul style="list-style-type: none">■ De resultaten van het risicobeheer die aantonen dat er rekening werd gehouden met de coördinatie tussen de IB en de IG's gedocumenteerd in de bundel 51 I van de RDEI.■ Handboeken voor alle personeelscategorieën die (een) VKT('s) uitoefenen waarin de relevante delen van de interne veiligheidsregels gebaseerd op de coördinatie tussen de IB en de IG's gedocumenteerd in de bundel 51 I van de RDEI zijn opgenomen.■ De manier waarop relevant SO-personeel is opgeleid om kennis te verwerven van de interne veiligheidsregels gebaseerd op de coördinatie tussen de IB en de IG's gedocumenteerd in de bundel 51 I van de RDEI en de mogelijkheid om deze na te leven.		
--	--	--	--



Bijlage 2: Tabel van overeenstemming met vereisten waarvoor aanvullende informatie vereist is aangezien ze verband houden met nationale regels

Principe van deze bijlage

Deze bijlage bevat de tabel van overeenstemming met de vereisten die geen Belgische veiligheidsregel zijn maar waarvoor aanvullende informatie wordt verwacht omdat ze verband houden met een Belgische nationale veiligheidsregel. Het doel is om de aanvrager in staat te stellen aan te tonen dat hij voldoet aan deze vereisten.

Zo worden de vereisten die verband houden met een RN en de verwachtingen van de NVI hieromtrent beschreven en toegelicht in deze bijlage. Via deze tabel moet de aanvrager de bewijselementen die het nationale deel van zijn aanvraagdossier vormen, configureren om aan te tonen dat zijn VBS de naleving van de vereisten die een verband houden met een Belgische nationale regel mogelijk maakt.

Hiervoor wordt de modeltabel op de volgende pagina gebruikt.



		In te vullen door de aanvrager van een UVC	
Referentie (Referentie naar de relevante vereiste die verband houdt met een nationale regel)	Vereisten (Titel van de vereisten die verband houden met een relevante aangemelde nationale regel)	Bewijs-documenten (Referentie van het document / versie / datum / hoofdstuk / sectie enz.)	Beschrijving (Korte beschrijving van het document)
xxx	<p>Beschrijving: De vereiste die verband houdt met een nationale veiligheidsregel wordt hier beschreven. Het kan de vereiste zelf zijn of een vereenvoudigde versie ervan (om het gemakkelijker te begrijpen). De vereiste wordt zoveel mogelijk beschreven zonder verwijzing naar andere artikelen van de wet en / of regelgeving.</p> <p>Uitleg: Hier wordt de vereiste die verband houdt met een nationale veiligheidsregel uitgelegd. Er wordt aanvullende informatie verstrekt om de basis en het principe van de vereiste, de betekenis ervan en wat deze voor de spoorwegonderneming betekent, beter te begrijpen.</p> <p>Verwachte documentatie: De verwachtingen in termen van bewijsdocumenten worden hier uitgelegd. Het gaat over het uitdrukken van de minimale verwachtingen van de DVIS met betrekking tot het dossier van de aanvrager.</p>	<p>De aanvrager vermeldt hier de verwijzingen naar de documenten (en secties van deze documenten) waaruit zijn dossier bestaat waaruit blijkt dat de spoorwegonderneming voldoet aan de vereisten die verband houden met een nationale veiligheidsregel.</p>	<p>De SO moet hier in het kort beschrijven hoe de referenties in het dossier voldoen aan de vereisten die verband houden met een nationale veiligheidsregel.</p>



Tabel van overeenstemming met de vereisten die verband houden met een nationale regel

		In te vullen door de aanvrager van een UVC	
Referentie (Referentie naar de relevante vereiste die verband houdt met een nationale regel)	Vereisten (Titel van de vereisten die verband houden met een relevante aangemelde nationale regel)	Bewijsdocumenten (Referentie van het document / versie / datum / hoofdstuk / sectie enz.)	Beschrijving (Korte beschrijving van het document)
RDEI deel III – Merl-in	<p>Beschrijving: De infrastructuurgebruikers dienen voor de wagens die gevaarlijke goederen bevatten en die in vertoef zijn in de installaties van het netwerk en geen deel uitmaken van een trein of een rangeerbeweging de 'Merl-in'-applicatie te gebruiken om alle vereiste informatie met betrekking tot gevaarlijke goederen ter beschikking van de infrastructuurbeheerder te stellen.</p> <p>Uitleg: Het is noodzakelijk systematisch bepaalde informatie over het vervoer van gevaarlijke goederen aan de IB ter beschikking te stellen, zodat de nodige informatie, indien nodig, aan de hulpdiensten kan worden doorgegeven.</p> <p>Paragraaf 7 van 441 definieert de vereisten op dit gebied, zowel voor treinen die in omloop zijn als voor wagens die tijdelijk in IB-installaties verblijven. Voor wagens die tijdelijk in IB-installaties verblijven stelt de IB de 'Merl-in'-applicatie ter beschikking om deze gegevens over te maken.</p> <p>Verwachte documentatie: Voor SO's waarvan de activiteit het vervoer van gevaarlijke goederen omvat, moet de van de SO verwachte documentatie de volgende aspecten beschrijven:</p> <ul style="list-style-type: none">De door de SO vastgestelde procedures om erop toe te zien dat alle vereiste informatie over het vervoer van gevaarlijke goederen wordt	Het is niet nodig hier specifieke nationale documentatie te vermelden. De evaluatie van deze vereiste zal indirect verlopen via de internationale documentatie opgenomen in het VBS-gedeelte van uw aanvraag. Gelieve hier wel de referentie(s) toe te voegen van het (de) document(en) behorende tot het VBS-deel van uw aanvraag waarin deze vereiste opgenomen zijn.	



	<p>verstrekt, in overeenstemming met de voorschriften van bundel 341 van de RDEI over dit onderwerp en die het gebruik van de 'Merl-in'-applicatie in rekening brengen.</p> <ul style="list-style-type: none">■ De manier waarop de SO erop toezien dat het personeel dat verantwoordelijk is voor het verstrekken van deze informatie kennis heeft verworven van deze procedures en de mogelijkheid heeft deze toe te passen.		
<p>RDEI deel III – Fill-in</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurgebruikers dienen voor het vertrek van de trein de 'Fill-in'-applicatie te gebruiken om alle vereiste informatie met betrekking tot de treinsamenstelling (inclusief de aanwezigheid van wagens met roeste wielbanden en/of gevaarlijke goederen) ter beschikking van de infrastructuurbeheerder te stellen.</p> <p>Uitleg: Het is noodzakelijk systematisch bepaalde informatie over de treinsamenstelling (inclusief de aanwezigheid van wagens met roeste wielbanden en/of gevaarlijke goederen) aan de IB ter beschikking te stellen, zodat de nodige informatie, indien nodig, aan de hulpdiensten kan worden doorgegeven.</p> <p>Paragraaf 2.1 van bundel 341 – <i>De treinen – Bepalingen</i> stelt dat het opnemen van wagens met roeste wielbanden in een goederentrein vooraf het akkoord van de verantwoordelijke beweging van de vertrekinstallatie vereist en moet hem vervolgens worden gemeld in de aankondiging van de samenstelling van de trein of met een aanvulling daaraan.</p> <p>Paragraaf 7 van bundel 441 definieert de vereisten op het gebied van informatie over het vervoer van gevaarlijke goederen, zowel voor treinen die in omloop zijn als voor wagens die tijdelijk in IB-installaties verblijven. Voor treinen die in omloop gaan stelt de IB de 'Fill-in'-applicatie ter beschikking om deze gegevens over te maken voor het vertrek van de trein.</p>	<p>Voor het onderdeel van deze vereiste met betrekking tot de treinsamenstelling in verband met gevaarlijke goederen is het niet nodig hier specifieke nationale documentatie te vermelden. De evaluatie van dit onderdeel van deze vereiste zal indirect verlopen via de internationale documentatie opgenomen in het VBS-gedeelte van uw aanvraag. Gelieve hier wel de referentie(s) toe te voegen van het (de)</p>	



	<p>Verwachte documentatie: De verwachte documentatie moet de volgende aspecten beschrijven:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De door de SO vastgestelde procedures om erop toe te zien dat alle vereiste informatie over de treinsamenstelling (inclusief de aanwezigheid van wagens met roeste wielbanden en/of gevaarlijke goederen) wordt verstrekt, in overeenstemming met de voorschriften van bundels 34I en 44I van de RDEI over dit onderwerp en die het gebruik van de 'Fill-in'-applicatie in rekening brengen.■ De manier waarop de SO erop toezien dat het personeel dat verantwoordelijk is voor het verstrekken van deze informatie kennis heeft verworven van deze procedures en de mogelijkheid heeft deze toe te passen.	<p>document(en) behorende tot het VBS-deel van uw aanvraag waarin deze vereiste opgenomen zijn.</p> <p>Voor het onderdeel van deze vereiste met betrekking tot de treinsamenstelling (inclusief de aanwezigheid van wagens met roeste wielbanden) is het wel noodzakelijk om hier specifieke nationale documentatie te vermelden.</p>	
<p>RDEI deel III – Daily-in</p>	<p>Beschrijving: De infrastructuurgebruikers dienen de 'Daily-in'-applicatie te gebruiken om de door de infrastructuurbeheerder opgestelde bulletins (gewijzigde dienstregelingen, voorziene werken en BTS'en) op te volgen en vervolgens te verspreiden onder de relevante personeelsleden.</p> <p>Uitleg: Het is noodzakelijk om systematisch de door de infrastructuurbeheerder opgestelde bulletins op te volgen zodat ze verspreid kunnen worden naar de relevante personeelsleden. Paragraaf 3.1 van bundel 42I van de RDEI definieert een bulletin</p>		



als volgt: *“Een bulletin is een door de IB uitgegeven document dat betrekking heeft op het treinverkeer in het kader van het beheer van de capaciteit en de coördinatie van de werken en het verkeer, en waarvoor de geadresseerden van de IG ontvangst melden.”*

Paragraaf 3.3 van bundel 421 van de RDEI stelt de volgende documenten gelijk aan een bulletin:

- de "Weektabellen";
- de "Berichten van Tijdelijke Snelheidsbeperking"(BTS);
- de "Berichten Inkorting Perron" (BIP);
- de aankondigingen van indringing in het vrijruimteprofiel van de sporen;
- de "Berichten van Verkeer met Neergelaten stroomafnemers" (BVNS);
- de berichten van afschaffing van BTS, BIP, BVNS, indringingen.

Bundel 353 van de RDEI behandelt de publicatie, de inhoud, het verloop en de verdeling van een BTS aan de infrastructuurgebruiker (normale procedure, spoedprocedure, procedure bij een technisch probleem).

Paragraaf 5.1.5. van bundel 421 van de RDEI behandelt de geprogrammeerde werken en speciale treindienst.

De infrastructuurgebruikers dienen ervoor te zorgen de door de infrastructuurbeheerder bulletins systematisch worden opgevolgd en verspreid onder de relevante personeelsleden

De infrastructuurbeheerder stelt de 'Daily-in'-applicatie ter beschikking om de bulletins op te volgen.

Verwachte documentatie:

- De door de SO vastgestelde procedures om erop toe te zien dat de door de infrastructuurbeheerder bulletins worden opgevolgd en die het gebruik van de 'Daily-in'-applicatie in rekening brengen.



	<ul style="list-style-type: none">■ De door de SO vastgestelde procedure om erop toe te zien dat de BTS'en worden ontvangen in spoed- en noodgevallen in overeenstemming met de voorschriften van paragraaf 5 van bundel 352 van de RDEI■ De door de SO vastgestelde procedures om erop toe te zien dat de door de infrastructuurbeheerder bulletins worden verspreid onder de relevante personeelsleden.■ De door de SO vastgestelde procedure om erop toe te zien dat de BTS'en worden ontvangen, gelezen en begrepen door de relevante personeelsleden.■ De manier waarop de SO erop toezien dat het personeel dat verantwoordelijk is voor deze taken kennis heeft verworven van deze procedures en de mogelijkheid heeft deze toe te passen.		
WEBFORMS	<p>Beschrijving: Elk exploitatieongeval of -incident wordt gerangschikt volgens de criteria van art. 3 §3 van het KB Onderzoeksregels en maakt het voorwerp uit van een verslag waarvan de spoorweginfrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming een kopie binnen de drie werkdagen bezorgt aan het onderzoeksorgaan. De opmaak van de onderzoeksverslagen voldoet aan de criteria van art. 3 §4 van het KB Onderzoeksregels. De onderzoeksverslagen worden naar de databank van het onderzoeksorgaan gestuurd:</p> <ul style="list-style-type: none">- in XML-formaat. De modaliteiten hiervoor werden naar de geïnteresseerde spoorwegondernemingen verzonden;- door gebruik van het web-formulier ("WEBFORMS") dat ter beschikking wordt gesteld aan de spoorwegondernemingen. <p>Uitleg: Deze vereiste houdt verband met de nationale regels met referenties KB Onderzoeksregels, art. 3 §3 en art. 3 §4. Ze hebben betrekking op de rangschikking van exploitatieongevallen en -incidenten en op de opmaak van de onderzoeksverslagen.</p>		



Het onderzoeksorgaan voorziet twee mogelijkheden om onderzoeksverslagen naar haar databank te sturen:

- in XML-formaat. De modaliteiten hiervoor werden naar de geïnteresseerde spoorwegondernemingen verzonden;
- door gebruik van het webformulier (“WEBFORMS”) dat ter beschikking wordt gesteld aan de spoorwegondernemingen.

Om het webformulier “WEBFORMS” te kunnen invullen, moet de spoorwegonderneming zich registreren door de PDF die terug te vinden is op de website van het onderzoeksorgaan (<https://www.rail-investigation.be/nl/databank-webforms/>) ingevuld op te sturen naar het onderzoeksorgaan via het algemeen e-mailadres: raui@mobiliteitsfgov.be.

Met het webformulier “WEBFORMS” kan het onderzoeksverslag automatisch in de databank worden ingevoerd..

De onderzoeksverslagen die door een spoorwegonderneming worden ingevoerd kunnen ten allen tijde het voorwerp zijn van één of meerdere lezingen, correcties, herzieningen; door de personen die voorafgaandelijk door deze spoorwegonderneming werden geregistreerd.

Toegang tot WEBFORMS : https://webforms.rail-investigation.be/fmi/webd/AI_DB.

Verwachte documentatie:

- Documentatie die beschrijft dat de SO gebruikmaakt van de modaliteiten om onderzoeksverslagen in XML-formaat te sturen naar de databank van het onderzoeksorgaan of dat de SO gebruikmaakt van het webformulier “WEBFORMS” om onderzoeksverslagen automatisch in de databank van het onderzoeksorgaan in te voeren.
- De door de SO vastgestelde procedures om exploitatieongevallen en -incidenten te rangschikken en onderzoeksverslagen in te dienen en die het gebruik van de modaliteiten voor het sturen van het onderzoeksverslag in



**Dienst veiligheid en interoperabiliteit
van de spoorwegen**

	<p>XML-formaat of het gebruik van het webformulier “WEBFORMS” in rekening brengen.</p> <ul style="list-style-type: none">■ De manier waarop de SO erop toezien dat het personeel dat verantwoordelijk is voor het verstrekken van deze informatie kennis heeft verworven van deze procedures en de mogelijkheid heeft deze toe te passen.		
RDEI deel III	<p>Beschrijving: De infrastructuurgebruikers dienen de Business Corner te gebruiken om:</p> <ul style="list-style-type: none">■ De applicaties ‘Merl-in’, ‘File-in’ en ‘Daily-in’ te gebruiken.■ De RDEI-delen op te volgen.■ De lijsten BVT-deel III op te volgen.■ De lijsten RIEI op te volgen.■ De Maandelijkse Info op te volgen.■ De Mededeling Netwerk op te volgen.■ De delen I van de plaatselijke protocollen op te volgen.■ Het gevarenboek RID op te volgen.■ De noodplannen op te volgen.■ De jaarlijkse veiligheidsverslagen op te volgen.■ De documentatie met betrekking tot Change Desks, Rules Desks, Safety Desks en SPAD Desks op te volgen. <p>Uitleg: De Business Corner is een beveiligde website, gebouwd en beheerd door Infrabel, die voorbehouden is voor de spoorwegondernemingen en geselecteerde derden (bv. aannemers). De Business Corner bestaat uit een documentatieplatform en geeft toegang tot de voornaamste applicaties en documenten van Infrabel die de spoorwegoperatoren nodig hebben om hun treinen te laten rijden. Via de Business Corners krijgen de gebruikers toegang tot de applicaties die zij nodig hebben om rijpaden reserveren, reglementen en administratieve documenten downloaden en transportgegevens en facturen consulteren.</p>		



	<p>De applicaties ‘Merl-in’, ‘File-in’ en ‘Daily-in’ zijn terug te vinden op de Business Corner onder het tabblad ‘APPLICATIES’.</p> <p>De RDEI-delen, de lijsten BVT-deel III en RIE, de Maandelijkse Info en de Mededeling Netwerk zijn terug te vinden op de Business Corner onder het tabblad ‘DOCUMENTATIE/Reglementering’.</p> <p>De delen I van de plaatselijke protocollen zijn terug te vinden op de Business Corner onder het tabblad ‘DOCUMENTATIE/Deel I Plaatselijke Protocollen’.</p> <p>Het gevarenboek RID, de noodplannen, de jaarlijkse veiligheidsverslagen en de documentatie met betrekking tot Change Desks, Rules Desks, Safety Desks en SPAD Desks De delen I van de plaatselijke protocollen zijn terug te vinden op de Business Corner onder het tabblad ‘VEILIGHEID’.</p> <p>Voor het beheer van de toegangsrechten tot de Business Corner wordt gewerkt met Key Users en Users. Key Users zijn gebruikers bij de SO’s en geselecteerde derden die door Infrabel als dusdanig erkend zijn en de toegangsrechten binnen hun organisatie aan de gewone gebruikers toekennen. Zij staan in voor een correcte opvolging van de toegangsrechten door de gebruikers en beperken deze in functie van de taken en specificaties van de gebruikers. Users zijn de gewone gebruikers van de Business Corner die tot en bepaalde set applicaties en/of documenten toegang verkregen hebben. Voor het verkrijgen van een toegang tot de Business Corner dient de individuele gebruiker zich steeds eerst te wenden tot de Key User van zijn organisatie.</p> <p>Er kunnen zich problemen van verschillende aard voordoen bij het gebruik van de Business Corner. De te contacteren diensten zijn afhankelijk van de aard van het probleem. Voor problemen van algemene en technische aard (software), dienen de gebruikers zich te richten tot hun Key Users. Deze nemen vervolgens contact op met I-CBE.41. I- CBE.41 verzorgt eventuele coördinatie met andere diensten die betrokken kunnen zijn bij het oplossen van de problemen (bv. I-ICT). Wanneer gebruikers problemen vaststellen met de inhoud van de applicaties of documenten op</p>		
--	--	--	--



de Business Corner richten zij zich tot hun Key Users. Deze nemen vervolgens contact op met de verantwoordelijken voor de inhoud van de applicaties en documentatie.

Verwachte documentatie:

- De door de SO vastgestelde procedures die het gebruik van de Business Corner in rekening brengen om de volgende documenten op te volgen:
 - De RDEI-delen
 - De lijsten BVT-deel III
 - De lijsten RIEI
 - De Maandelijkse Info
 - De Mededeling Netwerk
 - De delen I van de plaatselijke protocollen
 - Het gevarenboek RID
 - De noodplannen
 - De jaarlijkse veiligheidsverslagen
 - De documentatie met betrekking tot Change Desks, Rules Desks, Safety Desks en SPAD Desks
- De door de SO vastgestelde procedures om maatregelen te nemen wanneer er zich problemen voordoen bij het gebruik van de Business Corner.
- De manier waarop de SO erop toezien dat het personeel dat verantwoordelijk is voor het opvolgen van bovenstaande documenten en/of dat de applicaties gebruikt kennis heeft verworven van deze procedures en de mogelijkheid heeft deze toe te passen.



Bijlage 3: Verificatie van het in rekening nemen van bepaalde nationale elementen die door de infrastructuurbeheerder worden gepubliceerd.

Principe van deze bijlage

Deze bijlage bevat de tabel die een overzicht geeft van de nationale elementen die door de infrastructuurbeheerder worden gepubliceerd. Het is belangrijk dat de aanvrager ervoor zorgt dat de nationale elementen die door de infrastructuurbeheerder worden gepubliceerd in overeenstemming met de toepasselijke wettelijke bepalingen, naar behoren in aanmerking worden genomen en worden geïmplementeerd.

De aanvrager van het unieke veiligheidscertificaat dient geen documenten in het éénloketsysteem in te voeren met betrekking tot deze tabel. Ze is louter informatief.

Hiervoor wordt de onderstaande modeltabel op de gebruikt.

Referentie (Referentie naar de relevante nationale elementen die door de IB worden gepubliceerd)	Vereisten (Titel van de vereisten in de relevante nationale elementen die door de IB worden gepubliceerd)
xxx	Beschrijving: De nationale elementen die door de infrastructuurbeheerder worden gepubliceerd, worden hier beschreven. Uitleg: Hier wordt uitleg verschaft over de nationale elementen die door de infrastructuurbeheerder worden gepubliceerd. Er wordt aanvullende informatie verstrekt om beter te begrijpen wat deze nationale elementen voor de spoorwegonderneming betekenen.



Tabel met overzicht van de nationale elementen die door de infrastructuurbeheerder worden gepubliceerd

Referentie (Referentie naar de relevante nationale elementen die door de IB worden gepubliceerd)	Vereisten (Titel van de vereisten in de relevante nationale elementen die door de IB worden gepubliceerd)
RDEI deel I met uitzondering van RDEI delen III en II 2	<p>Beschrijving: De infrastructuurbeheerder publiceert de RDEI deel I op de business corner onder het tabblad 'DOCUMENTATIE/Reglementering'.</p> <p>Uitleg: De infrastructuurgebruiker dient de vereisten van de RDEI deel I op te volgen, in rekening te brengen in het risicobeheer en te integreren in de interne veiligheidsregels. De relevante delen van deze veiligheidsregels dienen verwerkt te worden in de handboeken voor elke personeelscategorie die (een) VKT('s) uitoefent. Het relevante personeel dient opgeleid te worden om kennis te verwerven van deze interne veiligheidsregels. De naleving van de interne veiligheidsregels gebaseerd op de vereisten van de RDEI deel I.</p>
RINF	<p>Beschrijving: De infrastructuurgebruikers zijn verantwoordelijk voor de volledige en correcte samenstelling van de routebeschrijving en gebruiken daartoe de door de infrastructuurbeheerder verstrekte informatie. De infrastructuurbeheerder publiceert deze informatie in het infrastructuurregister op de business corner onder het tabblad 'DOCUMENTATIE/Infrastructuurregister'.</p> <p>Uitleg: Deze regel wordt opgelegd door het punt 4.2.1.2.2.1. en 4.8.1 van de TSI OPE. De opmaak van de routebeschrijving is uniform voor alle infrastructuur waarop de treinen van de spoorwegonderneming worden ingezet.</p> <p>De spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor de volledige en correcte samenstelling van de routebeschrijving en gebruikt daartoe de door de infrastructuurbeheerder verstrekte informatie. De spoorwegonderneming waarborgt de volledigheid en nauwkeurigheid van de inhoud van de routebeschrijving, ook bij het bundelen van wijzigingen van informatie in de routebeschrijving. De spoorwegonderneming waarborgt dat de exploitatievoorwaarden met betrekking tot de lijn- en voertuigkenmerken naar behoren in de routebeschrijving zijn beschreven.</p>



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

	<p>De infrastructuurbeheerder stelt minstens de in aanhangsel D2 vermelde informatie voor de routebeschrijving ter beschikking van de spoorwegonderneming via het RINF. Deze informatie omvat relevante gegevens waarmee rekening moet worden gehouden om de treinexploitatie aan de lijn- en voertuigkenmerken aan te passen. Zolang het RINF de relevante parameters niet verschaft overeenkomstig artikel 6 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 van de Commissie, moet de infrastructuurbeheerder deze informatie via andere middelen gratis en zo snel als redelijkerwijs mogelijk is verstrekken, en in ieder geval binnen 15 dagen voor de eerste indiening, tenzij de spoorwegonderneming instemt met een langere termijn.</p> <p>Als de informatie in de routebeschrijving verandert, stelt de infrastructuurbeheerder de spoorwegonderneming daarvan op de hoogte zodra dergelijke informatie beschikbaar wordt, via het RINF of via andere middelen totdat het mogelijk is om dit via het RINF te doen.</p> <p>De infrastructuurbeheerder waarborgt de volledigheid en nauwkeurigheid van de aan de spoorwegonderneming(en) verstrekte informatie. In het geval van noodsituaties of realtime-informatie moeten gepaste alternatieve communicatiemiddelen van de infrastructuurbeheerder ervoor zorgen dat de spoorwegonderneming onmiddellijk op de hoogte wordt gesteld van de informatie in aanhangsel D.2</p> <p>Het RINF is terug te vinden op de business corner onder het tabblad 'DOCUMENTATIE/Infrastructuuregister'.</p>
RDEI deel I 12	<p>Beschrijving: De Spoorwegonderneming is ervoor verantwoordelijk dat alle voertuigen waaruit haar trein is samengesteld geschikt zijn voor de voorgenomen route(s).</p> <p>De spoorwegonderneming heeft een procedure in haar VBS om te waarborgen dat alle voertuigen die zij gebruikt vergund, geregistreerd en geschikt zijn voor de voorgenomen route(s) en voldoen aan de eisen die door het personeel moeten worden nageleefd.</p> <p>Uitleg: Deze regel wordt opgelegd door punt 4.2.2.5. van de TSI OPE. Het VBS van de SO moet maatregelen bevatten om systematisch te verzekeren dat de gebruikte voertuigen en treinsamenstellingen compatibel zijn met de route die ze zullen nemen.</p> <p>In dit verband moet de SO de compatibiliteit tussen haar voertuigen en de spoorweginfrastructuur waarop ze zullen rijden controleren. Aanhangsel DI van de TSI OPE vermeldt de parameters die door de SO moeten worden geverifieerd om de zekerheid te verkrijgen dat haar voertuigen compatibel zijn met de infrastructuur.</p>



Dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen

Dus voor de compatibiliteitsparameters vermeld in aanhangsel D I van de TSI OPE, indien deze niet zijn geverifieerd in het kader van de vergunningen die zijn afgegeven op basis van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545, betreffende de praktische details van het vergunningsproces van spoorvoertuigen en de vergunning per spoorvoertuigtype, moet de SO de nodige controles uitvoeren om de compatibiliteit tussen het voertuig en de route te waarborgen.

Om de SO in staat te stellen de nodige controles uit te voeren, stelt de IB de informatie die nodig is voor de controles via het RINF ter beschikking van de SO. In gevallen waarin het niet mogelijk is om de nodige informatie beschikbaar te stellen via het RINF, maakt de IB de vereiste informatie over via de handboeken van deel I van de RDEI. In het bijzonder bundel I 12 - *Register van informatie voor de exploitatie van de infrastructuur* biedt de SO de informatie in bijlage D I die niet beschikbaar is in het RINF.

De SO moeten de implementatie van een verificatieproces om de compatibiliteit voor voertuigen en treinen kunnen aantonen, rekening houdend met de informatie die door de IB van het Belgische spoorwegnet beschikbaar is gesteld.